

# Viaggio sulla "Cielo di Virgin Gorda" L'esercito internazionale delle 9.000 operaie del mare

Carbone, ferro, grano: le navi "handymax" trasportano la linfa dell'industria di tutto il mondo. Ecco come si vive a bordo, in attesa dell'arrivo del wi-fi

**IL REPORTAGE**  
dal nostro inviato  
**ALBERTO QUARATI**

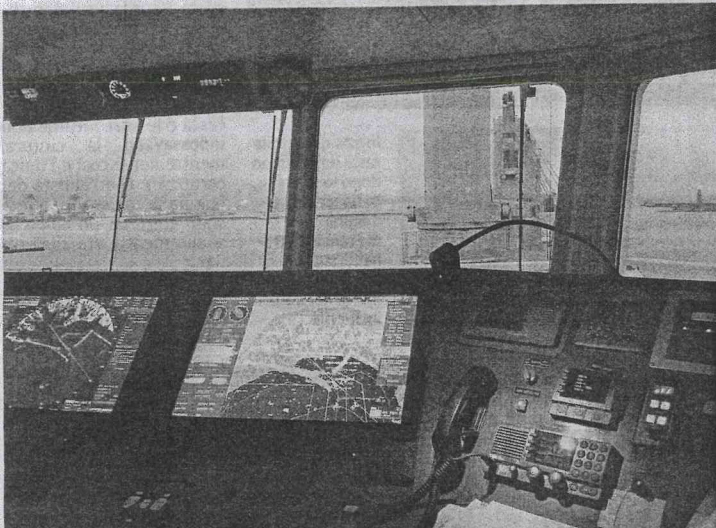
**MONFALCONE.** Da Napoli a Monfalcone, sulla "Cielo di Virgin Gorda". Una portarinfuse carica di cellulosa, partita dal Perù, diretta in Turchia. Come questa nave di tipo *handymax* della compagnia d'Amico, battente bandiera liberiana, ce ne sono altre 9.000 in tutto il mondo. È l'operaia del mare, quella che trasporta le merci che fanno girare le industrie di tutto il mondo: carbone, grano, minerale di ferro, fertilizzante, cellulosa, prodotti siderurgici, blocchi di granite, componenti industriali, legname in pacchi.

Il marittimo è un lavoro duro, i tempi sono dettati dalla merce. Come le 20 persone a bordo della "Cielo di Virgin Gorda", decine di migliaia di equipaggi godono di buono stipendio e sicurezza sociale, ma a ogni viaggio, bisogna corazzare il cuore per 4-6 mesi: la nave è agganciata a Internet con i satelliti, e ha uno scambio dati limitato. Sulla "Virgin Gorda", per esempio, i marittimi scrivono a casa dalle due postazioni Internet pubbliche della nave, non c'è il wi-fi, per chiamare casa o vedere cosa combinano gli amici su Facebook bisogna comprare nei porti le schede telefoniche internazionali, 25 dollari per 40 minuti di telefonata, che si possono utilizzare solo quando c'è campo, con la nave all'ormeggio.

**Isolamento e wi-fi**  
La Calabria è una striscia nera lontana, il comandante Guido Bencini convoca una riunione: aggiornamenti tecnici in vista dell'approdo in Turchia, l'annuncio di due giorni di fonda davanti a Trieste che saranno l'occasione per fare le esercitazioni di sicurezza, le osservazioni dell'ispettore tecnico in visita a bordo, ma soprattutto la notizia che la compagnia a breve installerà il wi-fi a bordo. Appoggiati alle vetrate del ponte di comando, nelle loro tute blu, sorridono soprattutto i trentenni.

Non sono più così giovani da poter guardare il mondo col distacco dell'ambizione, e non appartengono alla generazione cresciuta senza o con poco Internet.

A casa hanno mogli giovani e bambini piccoli, parenti che si parlano in chat comuni su WhatsApp, amici che mattino e sera annunciano al mondo i piatti che mangiano, postandoli su Facebook insieme alle altre minutaglie di giornata. In navigazione, mentre loro sono al lavoro su turni di otto ore per poi riposarsi guardando un film o leggendo un libro, il mondo intero soffre di ansia da iper-connessione.



La plancia di comando con le mappe vettoriali. La nave è in uscita dal porto di Napoli



Terzo ufficiale e allievo di macchina discutono



Allievo di coperta e marinaio esperto



Riunione sul ponte di comando



Il cuoco, figura chiave a bordo della nave

**Dossier delicato**  
«La questione del wi-fi è delicata - spiega al telefono Salvatore d'Amico, Fleet Director della compagnia, la voce che va e che viene davanti al Carso -. Comunicare attraverso Facebook, WhatsApp, Viber sicuramente permette al marittimo di sentirsi meno solo, meno tagliato fuori dalla vita di tutti i giorni. Però stiamo ancora stu-

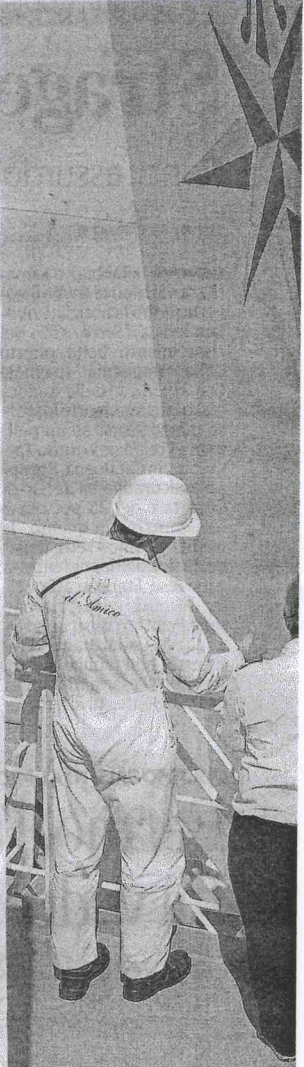
diando le forme di accesso migliori, per noi e per loro: vogliamo dare un servizio, non vogliamo che questo vada a discapito della vita di bordo. Non vogliamo insomma che con il wi-fi tutti si chiudano nella loro cabina a chattare con gente lontana, magari su fusi orari opposti a quelli della nostra navigazione. Una notte intera su Facebook significa non aver dormito, essere poco lucidi sul lavoro, e questo purtroppo non ce lo possiamo proprio permettere». La sperimentazione che d'Amico sta portando avanti su tre navi della flotta è una limitazione dei gigabyte di Internet a disposizione, intorno agli otto giga al mese per l'intera nave, 350 megabyte per ogni marittimo, per evitare l'indigestione di smartphone,

ma garantire l'utilizzo di Internet e messaggierie istantanee senza problemi (non i video, che implicano uno scambio dati molto più alto): «Vediamo - spiega l'armatore - che così molte persone in sperimentazione a fine mese hanno ancora il 25-30% a disposizione». L'altro annuncio, che per ora d'Amico si tiene per sé, è l'arrivo a bordo della Nintendo-Wii,

sempre per tenere insieme l'equipaggio, creare una squadra e ricreare per quanto possibile un ambiente familiare. A farne le spese però potrebbe essere il ping-pong.

**Hero o zero?**  
«Nel mio lavoro un giorno sei hero, quello dopo rischi di essere zero». Biju, 36 anni, fa un mezzo sorriso parafrasando Hercules, il cartone animato. Come ogni marinaio, conosce l'importanza del suo ruolo. Cuoco. La "Cielo di Virgin Gorda" ha comandante italiano, primo ufficiale ucraino, ufficiali filippini e bassa forza indiana. Le religioni sono cattolica, ortodossa, musulmana, induista. In un ambiente ristretto, lontano da casa, con persone conosciute sul posto che indipendentemente da lingua, provenienza e religione saranno i compagni di vita per tre o sei mesi, un piatto cucinato con attenzione fa sentire meno soli, è un appuntamento piacevole dopo una giornata faticosa. A bordo il tabacco è tollerato, l'alcool no. La tavola è la prima cosa che deve riempire un cuore lontano da casa. Con un budget giornaliero di circa sei euro a persona, una cambusa rifornita di frutta e vegetali ogni mese, carne ogni tre, l'indiano Biju deve provare a fare stare tutti a proprio agio intorno allo stesso tavolo. Sugo ai porcini e focaccia per il comandante, corn flakes a colazione per il primo ufficiale, il riso, carni speziate, thè in abbondanza per l'equipaggio. Pizza e patatine fritte per tutti.

**«Niente come la sua voce»**  
Gli spazi conviviali sulla "Cielo di Virgin Gorda" sono tre: una piccola palestra attrezzata con un tavolo da ping-pong, due salottini vicino alle sale da pranzo - un televisore, alcuni giochi di società, carte, dama e soprattutto la postazione per l'accesso a Internet. Ranny, il nostromo, la guarda e alza le spalle: «No, quella non è roba che fa per me. Chiamo mia moglie, a Goa, ogni 8-12 giorni. Mi piace sentire la sua voce. Con Internet non è lo stesso, tutto bianco e nero, le scritte... Troppo impersonale. A dire il vero non capisco tanto nemmeno quelli che vanno in palestra. Il lavoro è già di per sé un esercizio fisico, e va preso così. Bisogna fare le cose con freddezza, senza scaldarsi. Ho 42 anni e sono imbarcato da 20, cominciando sui traghetti greci, mio zio lavorava alla Poseidon. Erano proprio altri tempi, con il comandante che non capiva l'inglese... Oggi molte cose sono cambiate. C'è un approccio al lavoro diverso, io stesso cerco di trasmettere questi principi ai cinque ragazzi che ho sotto. Sono io per primo che devo sapermi comportare, venire incontro alle loro inclinazioni. Insomma, gliel'avranno già detto, l'importante è creare la



**I numeri della nave**

Anno di costruzione	2015	Luogo	Cina
Portata Lorda	39mila tonnellate	Lunghezza	110 metri



squadra».  
**Tanta ambizione...**  
«Penso proprio che il marittimo continuerà a farlo, anche quando avrà una famiglia. È quello per cui ho studiato, la mia aspirazione. Non saprei fare altro, cose tipo *business administration* o simili. Ho un piano preciso, non voglio finire come alcuni miei amici, che oggi lavorano in un call-center e domani chissà. Senza crescere, senza avere progetti». Arrivato a Livorno, Vasu 21 anni, allievo di macchina è andato a visitare la Torre di Pisa. Non va sempre così. Molti preferiscono starsene sulla nave. Anche perché uscire dalla cinta doganale non è più semplice come ai tempi in cui i marinai sbarcavano negli angiporti, portan-

**TECNOLOGIA E RISCHI**  
**«Una notte intera su Facebook significa essere poco lucidi: non è ammissibile»**

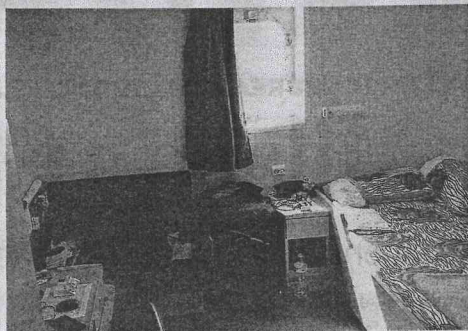
**MARE E PASSIONE**  
**«Continuerò a navigare anche quando avrò una famiglia: è quello per cui ho studiato»**



REGOLE SCRITTE (E NON) DI UN MESTIERE DIFFICILE



Comandante e primo della "Cielo di Virgin Gorda" (in alto) studiano come realizzare le esercitazioni (sotto) anti-incendio e sgancio della lancia di salvataggio



La cabina di un marinaio: su questa nave i servizi sono individuali



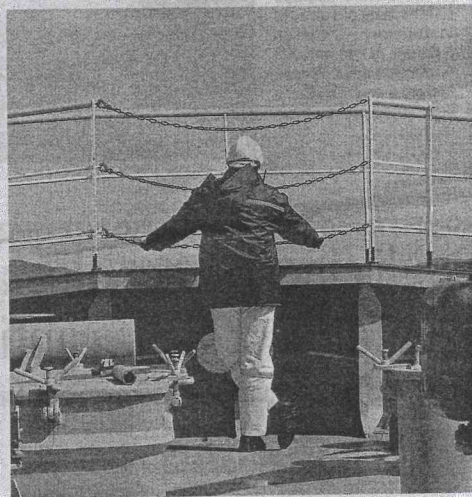
La saletta ricreativa e il totem con la postazione Internet

# Le attese e i porti senza nome: gli "avventurieri" per contratto

In un viaggio si va dal gelo di Murmansk all'Amazzonia. Il comandante ha l'obbligo di creare un ambiente vivibile

dal nostro inviato

**MONFALCONE.** quando clima e obblighi di lavoro lo permettono, c'è tempo di organizzare qualche grigliata: con la carne si bada a mettere il maiale da una parte, per evitare di dispiacere ai musulmani. A tavola invece il pesce mette d'accordo tutti, almeno fino a quando si inizia a discutere su tecniche di pesca e cottura. Se a bordo il comandante è riuscito a creare un buon ambiente, se l'equipaggio è una squadra e non una caserma, c'è spazio anche per qualche guasconata. Il battesimo dell'equatore, per esempio: dove un ufficiale travestito da Nettuno, con penitente e gavettone, impone un nuovo nome al navigante che per la prima volta passa la Linea, come a bordo viene chiamato il parallelo che divide il mondo in Nord e Sud. Ma più la compagnia è seria, più la nave è un elemento della funzione aziendale. Ai cacciatori di teste, i comandanti-Capitan Uncino piacciono sempre meno, perché l'ideale per l'armatore è avere a bordo un leader, non un capetto arroccato sul ponte, magari un po' razzista. Il comandante deve essere il navigatore esperto, ma anche il mediatore tra compagnia e le richieste che arrivano da terze parti a terra, lo psicologo degli umori di bordo, il medico del primo soccorso, il manager che tiene il conto di tutto.



Il primo ufficiale in attesa di dare l'ancora al largo di Trieste

## IL GUADAGNO

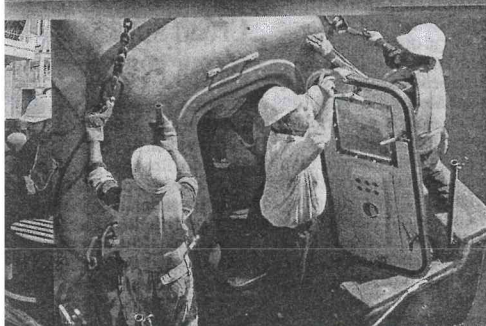
### Maxi-stipendio per gli ufficiali nessun italiano tra i marinai

dal nostro inviato

**MONFALCONE.** in base all'ultimo rapporto Drewry, i costi operativi di una rinfusiera come la "Cielo di Virgin Gorda" si aggirano mediamente su 6.000 dollari/giorno, oltre 2 milioni di dollari l'anno. Il costo giornaliero è ripartito in personale, assicurazione, ricambi e lubrificanti, carenaggio, amministrazione. Limitatamente agli stipendi, il budget mensile si aggira sui 2.000 euro al giorno. Lo stipendio del comandante è circa 10 mila dollari/mese, il primo ufficiale 7.300 dollari/mese, 3.600 e 3.100 secondo e terzo di coperta; 9.300 il direttore di macchina, 7.300 il secondo e 3.600 l'ufficiale di macchina; 2.200 il cuoco, 1.800 nostromo e meccanico, 1.550 il cameriere, 1.500 gli Able Seamen e ingrassatore, 1.100 i marinai semplici e pulitori. I due cadetti di coperta e macchina guadagnano 600 dollari. Le paghe sono nette. La stragrande maggioranza della flotta mondiale batte la cosiddetta "bandiera di convenienza": Paesi che in cambio di una fiscalità molto leggera garantiscono all'armatore standard elevati sotto il profilo tecnico e ambientale - secondo una normativa internazionale assimilabile a quella dell'Icao per l'aeronautica. Fuori dalla bandiera nazionale, la bassa forza italiana non esiste quasi più, mentre la formazione degli ufficiali è ripresa a partire dal 1998 con l'istituzione del Registro internazionale. Negli ultimi 20 anni la forbice tra stipendi sotto bandiere nazionali e di convenienza, o registri aperti, è diminuita notevolmente, e di fatto il contratto stipulato dal sindacato internazionale costituisce il minimo sotto il quale, se non rispettato, le navi vengono sottoposte a sequestro giudiziario.

Il reportage completo è disponibile gratis sul Mediatelegraph Magazine, online su [www.themediatelegraph.it](http://www.themediatelegraph.it)

Bandiera beriana	Compagnia di navigazione Gruppo d'Amico	d'Amico Dry
Equipaggio 20 persone	Di nazionalità italiana, ucraina, filippina, indiana	Velocità 13,5 nodi (25 km/h)



dosi dietro tutto un coté di storie più o meno raccontabili, più o meno vere. Oggi più che mai confini dei Paesi sono mura di fortezze. Anche il marittimo riceve occhiate arcigne, come se dovesse scappare dalla nave e dalle rendite del suo lavoro.

**...e parecchia fatica**  
La sala macchine è un regno a parte. Roberto è cresciuto a

Nueva Vizcaya, 200 chilometri a Nord di Manila, la mamma non lavorava, papà guidava piccoli camion. A 37 anni è il direttore di macchina: ha costruito la sua carriera pezzo dopo pezzo, una borsa di studio dopo l'altra, perché «la mia famiglia era molto povera. Navigo da quando ho 21 anni, come tutti ho fatto il cadetto, poi pulitore, ingrassatore, terzo, secondo, primo... e finalmente direttore di macchina». A casa lo aspettano la moglie, due figlie di 16 e 11 anni, un maschio di 7. Piccoli occhiali, maniere gentili, Roberto scuote la testa: «Questo è un lavoro duro, serve determinazione, sacrificio. Mi piacerebbe se diventassero ingegneri... però a terra». [quarati@ilsecoloxix.it](mailto:quarati@ilsecoloxix.it)

**IL FUTURO DEI FIGLI**  
«Il mio è un lavoro duro: spero che loro diventino ingegneri, ma a terra...»

### Ai confini del mondo.

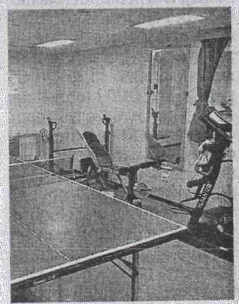
I porti delle città sono spesso solo un comodo punto di passaggio: fuori dai terminali, le navi *handy* come la "Cielo di Virgin Gorda" risalgono il Rio delle Amazzoni tra banchi di sabbia che si spostano a ogni piena, raggiungono Murmansk sfruttando l'ultimo soffio della corrente del Golfo, arrivano in posti ancora senza nome e lontani centinaia di chilometri dalla prima strada asfaltata, o in baia la cui costa si intravede solo in lontananza, con lenite maone che vanno e vengono portando minerali del ventre di qualche miniera oltre l'orizzonte.

**«Seamen's life»**  
Ogni marittimo con un po' di esperienza ha all'attivo una sorta di quelle che non fini-

scono mai: un mese, 45 giorni. Succede a volte sulle affollate rotte minerarie o del carbone. L'entrata nella zona di carico e scarico - perché in quei casi in luogo del porto c'è solo una rada - viene posticipata da un giorno all'altro, un lungo rosario di rinvii. Cominciano i razionamenti: i pescatori locali lo sanno, e si avvicinano su piroghe dal motore arrangiato,

**ATTESE INFINITE**  
L'attesa in rada per entrare in alcuni porti può essere estenuante: anche 45 giorni

proponendo pesce e aragoste da barattare con lubrificante, nafta, pittura. Sui prodotti della terra, che gli stessi pescatori devono comprare, il baratto decade: qualche cassetta di frutta o verdura vale più di un marlin appena pescato. Si centellina l'acqua dolce di solito dispensata dal desalinizzatore di bordo, che però per funzionare ha bisogno del motore in moto, ingrannato con l'elica. Eppure, giura chi ha passato queste esperienze, è lì che emerge la squadra. Finiscono mugugni, insofferenze, piccole antipatie. Si stringono i denti: «Siamo naviganti. Può succedere. Anche questo è lavoro...». *Seamen life*, si mormora ai più giovani, stringendo le spalle.



La palestra col ping-pong



La mensa dei marittimi

A. QUA.