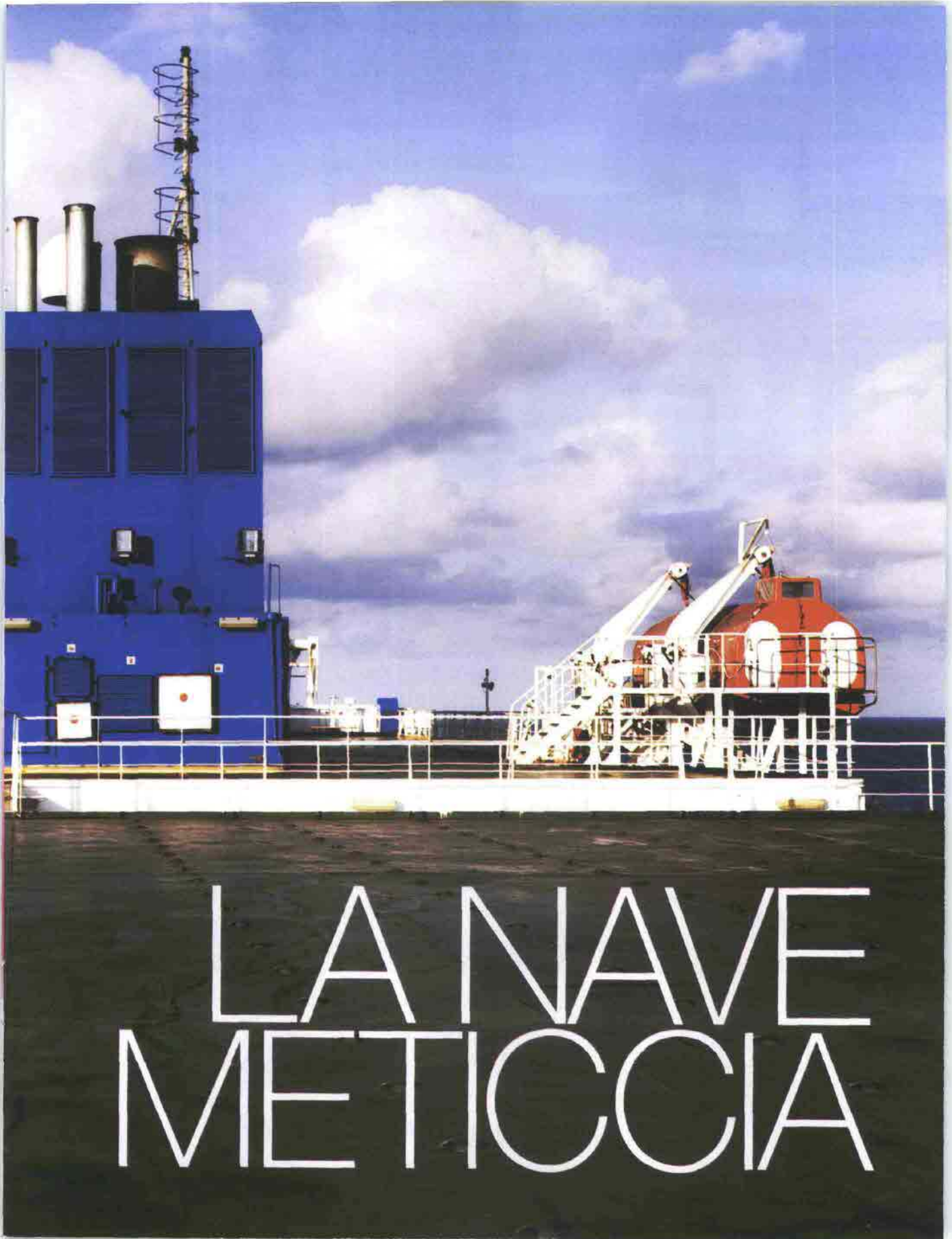


REPORTAGE

Compagnia italiana, bandiera svedese, equipaggio filippino. Un andirivieni di merci e umanità tra Europa, Africa e Sudamerica. Il mondo visto dall'oceano. Anzi, dal ponte di un cargo

di Marco Ciriello Foto di Maria Vittoria Trovato







Anche a terra le loro vite conservano una stabilità malfemina. Figlia del rimorso di aver scelto il mare. A unirli, un rigoroso senso del dovere. Il lavoro è sacro, il rispetto degli altri pure, la libertà uguale

D 48



In apertura. Il ponte principale della nave "Grande Atlantico". In queste pagine, scene di vita quotidiana a bordo (da sinistra a destra): la moglie del secondo ufficiale William collegata in videochiamata, lo chef Hanna, Nicole e suo figlio Noan di ritorno da un viaggio in America Latina, il macchinista Salvador, il capitano di un'altra nave Grimaldi, la "Grande Portogallo", Alessandro Ciglia, la cameriera Malaya, il mozzo Christofer, il marinaio semplice Christian, il capitano Kurt Petterson con l'ufficiale Michael, il nostromo Bosun, il marinaio semplice Joan e il marinaio Romualdo nella sala ricreativa.

A bordo si parla poco. C'è molto misticismo.
Ognuno ha un angolo dove pregare.
Soprattutto i filippini. Che lavano, saldano,
cuciono la nave. E la sera cantano e
giocano. Insieme. Karaoke e playstation





Il porto di Santos, in Brasile. Una delle tappe del viaggio della "Grande Atlantico": partita da Buenos Aires, ferma a Paranagua, Rio de Janeiro e Dakar prima di tornare in Europa.

Fuma, la Grande Atlantico, sotto cieli immensi che si aprono e chiudono

La rotta è una linea sul radar mentre fuori la nave attraversa acqua e paga schiuma all'oceano. Odore di nafta nell'aria, nostalgia strette alle ringhiere. E fuma, la Grande Atlantico, sotto cieli immensi che si aprono e chiudono. Va da Buenos Aires ad Amburgo, ferma a Paranagua, Santos e Rio, poi supera l'Equatore, tocca Dakar e dice Europa del nord. Avanti e indietro, sull'Atlantico, prigioniera di un andirivieni dettato dal mercato. Nella pancia della nave: jeep Nissan, furgoni Mercedes, utilitarie Fiat e Volkswagen, camion Iveco, grandi trattori e Caterpillar. Sul deck principale, a prua, invece: duecento container. La nave è meticciosa. Compagnia italiana: Grimaldi, bandiera svedese, natura che conferma anche nella merce. L'equipaggio: 9 svedesi, 20 filippini.

Gli svedesi affrontano con normalità la distanza dalle loro città, dove ritornano dopo sei settimane, soffrono molto di più i filippini che tornano (quando va bene) ogni sei mesi. I filippini spartivano con gli italiani la sofferenza in America, poi noi siamo andati a stare bene e loro sono rimasti indietro. Ma ci somigliano ancora: romantici, fanno gruppo, enorme nostalgia di casa, legatissimi alla famiglia. Si aiutano: gli ufficiali filippini si preoccupano molto dei marinai. Ipercattolici, diligenti, scrupolosi, lavorano sempre con il sorriso e seguono ogni operazione con cautela. La loro formazione è trasversale: due secondi ufficiali, un ingegnere in sala macchine più tutti i ruoli base. Lavano, saldano, cuciono la nave, che sentono loro. E la sera, stinti, cantano. Karaoke con immagini della loro isola: uno strano modo di combattere la nostalgia, conoscono a memoria le canzoni pop americane, ripassano l'inglese per il lavoro cantando l'amore. O giocano alla playstation: corse d'auto e moto, sanno tutto della Ferrari e di Valentino Rossi. Leggono la

Bibbia, ognuno ha un angolo di nave dove prega guardando l'oceano che rappresenta l'immensità di Dio, e la terra è sempre paradiso.

Gli svedesi non credono in niente: eccetto in se stessi, non votano, e per loro l'oceano è solo un compagno di viaggio, a volte silenzioso, altre troppo invadente. Hanno i ruoli di comando e quelli di ricordo come il nostromo, cabine asettiche e famiglie sfasciate, ascoltano musica punk, guardano film americani.

Se gli chiedi della Svezia ti parlano della bellezza della natura. Non della società o della politica. Non gli manca nessuno, l'oceano è il loro lavoro, l'hanno scelto, inutile soffrire, e le tempeste sono solo una giornata storta. Sembrano fatti per stare con i filippini, due mondi diversi, incollati per darsi forza. A unirli: un rigoroso senso del dovere. Il lavoro è sacro, il rispetto

sole, altri di strana euforia in prossimità della terraferma. Tutti vorrebbero più tempo per vedere le città dove attraccano. Lavorano anche 24 ore di seguito nel carico e scarico. Spesso perdendosi piazze, monumenti e donne. Il capitano si chiama Kurt L. Pettersson, un timido sconosciuto, 58 anni ma ne dimostra dieci di meno. Ogni due giorni corre sul ponte, unico a non avere tatuaggi, mastica

tabacco (*snus*) ma non fuma, capace di apparecchiare la tavola e di cantare insieme ai filippini. Sorride ma non condivide, ti invita a bere, magari ti molla anche qualche storia personale ma conserva un distacco aristocratico che deve aver imparato in mare. Viene dalla classe operaia svedese, guadagna tra i cinque e i seimila euro al mese, sogna una casa al mare e molti nipoti. Un uomo normale che si trasforma quando arriva nei porti. Diventa teso, scostante, diffidente. Ma spiega che è «per via della nave, nei porti stretti, con un certo vento di lato diventa difficile da tenere a bada». Sente le responsabilità e l'oceano «visto tanto che non penso più niente quando mi fermo a guardarlo». Ha navigato quasi ovunque, gli mancano alcune zone del Pacifico meridionale, il suo esempio è Nelson Mandela («odio la violenza non necessaria»), e ci tiene che sulla sua nave non si verificino episodi di razzismo o disparità. Di sé dice: «Sono una testa dura».

Dietro di lui: il secondo ufficiale, Thomas Löfkvist, 44 anni, venti passati sulle petroliere. Carattere da dottor House, faccia da Lutero, poteva essere capitano ma non lo diventerà mai: «Perché non m'interessa». Mangia solo, lavora solo, parla poco. Mare preferito: il golfo di Guinea. La peggiore tempesta: a nord dell'Inghilterra, con le onde che giravano intorno alla nave. È un uomo complesso, tormentato, schivo. Sua moglie non ha avuto la pazienza di aspettarlo. Il



I marinai della Grande Atlantico durante le operazioni di attracco.

degli altri pure, la libertà uguale. Guardandoli per giorni e giorni, viene da pensare che gli svedesi siano così razionali perché hanno tutto, quindi nessun bisogno di Dio, trascinandosi dietro la stanchezza delle loro conquiste, mentre i filippini non hanno nulla, tutto da conquistare, costruire, e sperano nell'aiuto di Dio o almeno nel suo mancato astio. Sulla nave si parla poco, c'è molto misticismo, giorni di vento che pare uno straccio steso al

suo eroe: il padre tecnico che puliva caldaie e serbatoi, Hendrix il musicista, *Papillon* il film, il romanziere è Stieg Larsson che mostra le ferite della società svedese, «diventata individualista per eccesso di benessere causato dal socialismo», strano processo di abbruttimento dovuto a un'evoluzione. «Politica e religione sono una merda che tutti masticano per convenienza».

Ha senso dell'umorismo, e una visione poco romantica del suo lavoro, guadagna 27 mila corone (duemila e seicento euro circa), ha un figlio di 19 anni di cui è orgoglioso perché «a differenza di me ha idee chiare, studia per diventare un ingegnere», e cucina per lui quando si rivedono. «Ora che ho capito i miei errori, posso averci a che fare, adesso li so trattare». L'oceano ti costringe a fare i conti con te stesso e soprattutto con le tue scelte, lo sa bene l'altro secondo ufficiale: Ernest Panganiban, 29 anni, scuola militare a Manila, grande fede in Dio: «Quando mi chiamerà lascerò il mare e sarò pastore, il mio credo è enorme: come l'oceano non smette di muoversi così il mio amore per il Signore non può finire».

Insegna inglese in patria, gli manca la domenica in famiglia «sulla nave è sempre lunedì», vorrebbe spazi maggiori a cominciare dalla sua cabina «opprimente», e il suo taccuino di viaggio ha una spia di dolore che si chiama Iraq, nave Onu. L'altro secondo ufficiale filippino, William Armedilla, 35 anni, "il sindacalista", tignoso, non sopporta le gerarchie della chiesa e quelle della nave, sta bene solo quando si attracca, il mare l'ha scelto «perché c'era poco altro da fare».

Wolfgang Kaufman è l'uomo di cui tutti dicono bene, 50 anni, nostromo, barba lunga, gran fisico, il marinaio nell'immaginario collettivo. Invece: problemi di pressione alta, passione per montagna e caccia. «Il mare è lavoro, e l'equipaggio fa la nave», i suoi assiomi. Uomo equilibrato, semplice. Ha una maglietta del Che «perché costava poco», troppi tatuaggi di batta-

glie che sembrano la mappa della sua tormentata storia: due figlie portate via dalla moglie, un rimorso «che il lavoro non basta per dimenticare, e no, nemmeno l'oceano». L'altro che vorrebbe mangiarsi in fretta le distanze è Lars Olov Elfving, ufficiale capo in sala macchine, 38 anni, un desiderio in petto: arrivare prima possibile in Europa, dove ha una donna e un progetto - Natasha, ucraina conosciuta su internet, il matrimonio - che lo aspettano al molo di Amburgo.

Dietro la cuoca, al contrario, c'è una storia d'amore andata male: Anna Sjöberg, 36 anni, donna nervosa, scomposta nei sentimenti e in cucina, alta uno e novantaquattro, grandi mani che bruciano tutto. Aerosmith e Metallica, la colonna sonora. «Sono dura, forte, una donna nei suoi anni migliori, energica», però piange spesso. Pronta al sacrificio per un ristorante tutto suo, ovvio, vista mare. Ma quello che il sogno ce l'ha più grande è Salvador Pagtolonan, 44 anni, che tutte le sere scrive lunghe lettere a sua so-



NUOVI MARINAI

Il professore Devì Sacchetto, docente di Sociologia del lavoro all'Università di Padova, è l'autore di *Fabbriche galleggianti*.

Solitudine e sfruttamento dei nuovi marinai (Jaca Book), libro in uscita nei prossimi giorni che illustra le trasformazioni recenti nel mondo globale delle navi cargo. «Il trasporto marittimo è centrale nell'attuale sistema produttivo», ci spiega. «Perché sulle navi si muove oltre il 90% del commercio mondiale in termini di tonnellaggio e almeno i due terzi in quanto a valore. Ma è un mondo dimenticato, scarsamente indagato dal punto di vista sociologico». Perché si è concentrato su Mediterraneo e Mar Nero? «Nei porti bulgari, rumeni, turchi ci si accorge di come funzionino da retrobottega per i porti italiani, spagnoli e francesi. Arrivano navi che non riuscirebbero a passare i controlli di Genova o Marsiglia». Nel libro lei parla di solitudine quasi come della

condizione d'animo che fa intravedere quella lavorativa, pessima. «La nave è un luogo di solitudine, isolamento maschile, ma anche un importante nodo produttivo. Per capire la globalizzazione e le sue trasformazioni occorre ripartire proprio dall'analisi di quanto accade in mare». Perché ha scelto di intervistare uomini marginali del traffico mercantile?

«Se si pensa a quanto è importante l'Europa sud-orientale per l'Italia in termini economici, si capisce perché mi ci sono soffermato. Certo, esistono gironi ben più infernali rispetto a quelli da me descritti». Perché traslascia la nostra politica mercantile? «Perché penso che non vi sia una reale politica dei trasporti. E le poche volte che si è pensato ci si è limitati alle merci. Invece si potrebbe sicuramente aiutare a migliorare le condizioni di lavoro dei marinai, ma anche quelle dell'ambiente».



Thomas, secondo ufficiale, pesca mentre la nave è ancorata al largo del Brasile.

rella per esercitare l'inglese e capire come fare per barattare la sala macchine - e la sua ossessione che bruci tutto - per l'Australia. Faccia sofferente, solo durante la visione dell'incontro di boxe Manny Pacquiao-Oscar De La Hoya è stato possibile vederlo senza il velo di timidezza che avvolge le sue azioni. E tutti: hanno voglia di smettere, ma sono pesci in una nassa. Le loro vite conservano anche sulla terra una stabilità malferma, figlia del rimorso di aver scelto il mare.