

R I C E R C H E

S T O R I A

SOCIETÀ ITALIANA DEGLI STORICI
DELL'ECONOMIA

Il lavoro come fattore produttivo e come risorsa nella storia economica italiana

Atti del Convegno di studi
Roma, 24 novembre 2000

a cura di
SERGIO ZANINELLI e MARIO TACCOLINI

V&P
U N I V E R S I T À

MARIA STELLA ROLLANDI

L'organizzazione a bordo delle navi mercantili fra Otto e Novecento

1. *Marina a vela e marina a vapore*

Nel 1861, quando l'Italia si avvia alla prima fase di sviluppo, in termini comparativi nel quadro europeo è un paese arretrato, povero di materie prime, a economia prevalentemente agricola.

A quella data la flotta, costituita per buona parte da navi a vela, è concentrata sui due poli di Genova e Napoli, caratterizzati, il primo, dalla prevalenza di naviglio di grande stazza, il secondo frequentato da una alta percentuale di imbarcazioni da cabotaggio¹. Una distinzione, quella fra nord e sud, destinata ad accentuarsi nel corso del tempo, all'interno del diffuso perdurare di una marineria prevalentemente velica. Con ritardo, infatti, la marina mercantile passa dalla vela al vapore: è una lenta transizione, connotata da contraddizioni e incertezze nelle scelte di politica economica e nei criteri da seguire nel sostegno della flotta e dell'industria cantieristica nazionale.

Dopo una fase iniziale di crescita basata sul potenziamento della vela (la cosiddetta «epoca d'oro della vela»)², il settore marittimo italiano entra in una fase di grave crisi. Il mancato adeguamento della marina mercantile nazionale alla rivoluzione prodotta dal vapore crea, infatti, un ampio distacco fra il nostro e gli altri paesi, che aumenta con la lunga depressione iniziata in Europa a partire dal 1870/1873. Già nel marzo 1880 Gerolamo Boccardo, in contrasto con l'analisi della crisi fatta da altri economisti (si veda fra gli altri il genovese Jacopo Virgilio), denuncia come il

¹ Nel quadro degli scali meridionali e di quelli campani in particolare, all'indomani dell'Unità si assiste a un progressivo spostamento di traffici dal porto di Napoli a favore di quelli di Castellammare e di Torre Annunziata (cfr. *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di P. FRASCANI, Donzelli, Roma 2001, in particolare vedi l'Introduzione di P. FRASCANI, pp. IX-XXXI e il saggio di G. MORICOLA, *Il cabotaggio in età preunitaria*, pp. 55-81).

² Epicarmo Corbino sottolinea peraltro come nei primi venti anni post-unitari la percentuale di aumento del naviglio a vapore può definirsi «non trascurabile» (E. CORBINO, *Il protezionismo marittimo in Italia*, «Il Giornale degli economisti», novembre e dicembre 1921, pp. 370-389, 431-474, qui novembre 1921, p. 372).

commercio marittimo non sia sufficientemente svolto dalla flotta mercantile nazionale, a causa della sua mancata competitività³. Mentre l'Inghilterra amplia la sua flotta, conquista il mercato dei traffici e domina le vie marittime più remunerative, l'Italia resta schiacciata dalla concorrenza estera. In ambito marittimo viene a trovarsi in una condizione di subalternità pienamente omogenea alla più generale condizione di paese «late comer»⁴.

Gli interventi protezionisti attuati dal governo negli anni Ottanta dell'Ottocento contribuiscono di fatto, anche se non nelle intenzioni, a rallentare il processo di modernizzazione della flotta, sia per inadeguatezze e difficoltà nelle scelte imprenditoriali degli armatori (genovesi e liguri in primo luogo) sia per il grave e perdurante ribasso dei noli⁵. L'incremento della marina a vapore viene attuato in prevalenza dalle compagnie sovvenzionate, mentre l'armamento libero si trasforma con molta più lentezza e poco usufruisce dei provvedimenti protezionisti⁶.

³ Vedi le argomentazioni avanzate dall'economista genovese in G. BOCCARDO, *Il problema della marina mercantile italiana*, «Nuova Antologia», marzo 1880, pp. 193-232; in particolare egli riporta i dati relativi all'andamento dell'importazione di materie prime dal 1862 al 1878, che vedono un incremento significativo soprattutto per quanto riguarda carbone, rotami di ferro, cotone greggio, prodotti chimici, zucchero greggio.

⁴ Vedi T. FANFANI, *Il difficile sviluppo di un settore protetto: la marina mercantile italiana dal 1861 al 1914*, «Studi e informazioni», 2 (1990), pp. 145-165; dello stesso autore cfr. *Lo scenario generale*, in *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XIX secolo*, a cura di T. FANFANI, Esi, Napoli 1993, pp. 3-22; si veda anche C. CIANO, *La marina mercantile nazionale dall'Unità ad oggi*, in *L'economia italiana dal 1861 al 1961*, Giuffrè, Milano 1961, pp. 298-312.

⁵ La bibliografia sull'argomento è ampia. Ci si limita a ricordare alcuni contributi specificamente diretti allo studio del rapporto fra Stato e marina mercantile: oltre al già menzionato studio di Epicarmo Corbino apparso su il «Giornale degli economisti», dello stesso autore si rimanda agli *Annali dell'economia italiana*, in cui il problema dell'industria marittima e di quella cantieristica è inquadrato nel contesto economico nazionale. Molto chiaro nella definizione dei termini complessivi del problema è il saggio di G. RONCAGLI, *L'industria dei trasporti marittimi*, in *Cinquanta anni di storia italiana*, Hoepli, Milano 1911. In tempi più recenti si veda G. BARONE, *Lo Stato e la marina mercantile in Italia (1881-1894)*, in «Studi Storici», 15 (1974), 3, pp. 624-659; U. SPADONI, *Linee di navigazione e costruzioni navali alla vigilia dell'inchiesta parlamentare sulla marina mercantile italiana (1881-1882)*, «Nuova Rivista Storica», 1973, pp. 313-372 e dello stesso, anche se incentrato specificamente sulle vicende dell'Ansaldo, *L'Ansaldo e la politica navale italiana*, in G. MORI (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. 2. La costruzione di una grande impresa 1883-1902*, Laterza, Roma-Bari 1995, pp. 67-88. Dell'opera di V.D. FLORE in più volumi si rimanda a *L'industria dei trasporti marittimi in Italia. L'azione dello Stato tra il 1860 e il 1895*, BIM, Roma 1970. Ancora vedi L. DE COURTEN, *La Marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914). Industria, finanza e trasporti marittimi*, Bulzoni, Roma 1989. Sul caso ligure in particolare si rimanda a G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, II, Giuffrè, Milano 1973, pp. 50 e sgg; 148 e sgg.

⁶ Soprattutto ci si riferisce alla legge Brin del 1885.

La chiara superiorità del vapore porta comunque a una inderogabile trasformazione della flotta sia per la navigazione di linea sia per quella mercantile e per il trasporto degli emigranti. Genova è la principale sede in cui ha luogo questo cambiamento, con tempi e modi assai particolari; è il centro di una flotta di navi da carico, che costituiscono la cosiddetta «marina da rigattieri», termine dispregiativo e allusivo del basso profilo tecnico e della sua connotazione speculativa.

Numerose sono le componenti che subiscono un profondo mutamento. Fra di esse vi è quella relativa all'organizzazione del lavoro a bordo delle navi, in cui avvengono cambiamenti di varia entità sia sotto l'aspetto tecnico sia per quanto attiene la composizione dell'equipaggio e le interrelazioni tra i suoi membri. Alcune di tali trasformazioni hanno impatto immediato per quanto concerne le competenze, il ruolo e la distribuzione del personale di bordo, altre si inseriscono nel più complesso e mediato processo di revisione del settore marittimo nel suo insieme, anche in relazione alla diversa fisionomia del mercato del lavoro e al collegamento fra quest'ultimo e il livello di istruzione professionale e tecnica.

Il cambiamento significativo, tale da indicare la irreversibilità del processo, si verifica soprattutto fra Otto e Novecento, allorché il tonnellaggio delle navi a vapore comincia ad avere un peso preminente su quello delle navi a vela e, come si sa, è destinato a costituire la fisionomia nuova della marina mercantile italiana⁷. Anche se, come sottolinea Camillo Supino svolgendo alcune considerazioni sull'evoluzione della marina in generale, «[...] non si può parlare nella navigazione di una trasformazione radicale, ma... di un processo lento e continuato», in stretto collegamento con lo sviluppo complessivo dell'economia e della società di un paese. Ciò spiega perché «[...] ogni nazione ha i mezzi di trasporto conformi allo stadio di sviluppo in cui si trova»⁸, il che ha particolare aderenza al caso italiano, in cui a lungo convivono forme avanzate e antiche di navigazione che caratterizzano un dualismo anche nell'ambito dell'economia marittima.

Dunque proprio a cavallo dei due secoli si manifestano con evidenza le più vistose distinzioni fra i due comparti: la composizione dell'equipaggio e la correlata organizzazione a bordo rappresentano una fase di questo processo, in cui avviene il distacco rispetto ai criteri di organizzazione che si erano venuti consolidando nel corso dei secoli precedenti.

Fra i tanti aspetti che si possono sottolineare preme qui ricordare come la «rottura» nella vita e nell'organizzazione a bordo, considerate sotto l'a-

⁷ E. CORBINO, *Il protezionismo marittimo in Italia*, Soc. an tip. "Leonardo da Vinci", Città di Castello 1922, pp. 177-178.

⁸ C. SUPINO, *La navigazione da un punto di vista economico*, Roma 1890, pp. 18, 223, estratto da «Rivista marittima», febbraio-giugno 1890.

spetto economico e tecnico, costituisca il punto di arrivo di una differenziazione che fin dagli anni della riforma Casati e poi ancora in quelli post-unitari accompagna il dibattito sull'istruzione. Mentre alcuni sensibili economisti, quali per esempio Gerolamo Boccardo, ritengono necessario l'apprendimento anche scolastico di saperi tecnici, collegati con specifiche mansioni, affinché anche sotto questo aspetto strettamente complementare la marineria italiana possa entrare in concorrenza con le altre flotte straniere, altri sono portatori di differenti valutazioni e sostengono la validità del perdurare di vecchie e consolidate tradizioni nella formazione professionale⁹.

Col tempo, di fronte al prevalere, sia pure a tassi di crescita non elevati, della marina a vapore e del peso sempre maggiore di figure con competenze e ruoli del tutto nuovi, si evidenzierà la necessità di una più rigorosa formazione scolastica.

2. La legislazione

Per meglio comprendere le principali tappe evolutive di questo settore è opportuno accennare, anche se per sommi capi, ai principali aspetti legislativi che ordinano l'economia marittima e, all'interno di essa, quanto attiene specificamente alla gente di mare, ai contratti di arruolamento, vale a dire alle norme che regolano i rapporti di lavoro, le condizioni di vita a bordo e i rapporti gerarchici e organizzativi: tutto quanto si intende per attività lavorativa di chi vive sulla nave, sia in porto sia in navigazione.

Nel periodo esaminato le norme in questione sono contenute nel Codice della Marina Mercantile del 1877 e nel Codice di Commercio del 1865, poi abrogato da quello del 1882, e dai rispettivi Regolamenti applicativi. Se per tutti i codici redatti all'indomani dell'Unità si comincia a chiedere ben presto la revisione nell'intento di un maggiore adeguamento alla realtà economica e sociale del Paese, in campo marittimo il quadro si presenta particolarmente complesso anche per la doppia regolamentazione cui era soggetto l'esercizio della nave (il codice di commercio e il codice di marina mercantile)¹⁰. Ai primi del Novecento, proprio durante i lavori

⁹ Un chiaro esempio di ciò si trova nelle differenti posizioni emerse nel dibattito svoltosi durante i lavori dell'*Inchiesta sulla Marina Mercantile (1881 - 1882)*, Roma, 1882 - 1883, 7 voll. Sulle principali tappe legislative dell'istruzione nautica vedi M.S. ROLLANDI, "Imparare a navigare". Istruzione e marina mercantile dalla legge Casati al primo dopoguerra, in *A vela e a vapore*, pp. 139-176.

¹⁰ «La legislazione per la marina mercantile continuò ad essere uno dei punti più deboli del sistema giuridico italiano» ricorda A. AQUARONE, *L'unificazione legislativa italiana e i codici del 1865*, Giuffrè, Milano 1960, p. 35. Per un inquadramento dei codici citati vedi su *Il Digesto Italiano*, UTET, Torino 1986, la voce *Codice di Commercio*, redatta da Tommaso

della commissione per la riforma del codice di marina mercantile, si osserva che il diritto positivo marittimo italiano è «scisso in due codici diversi» e che tale fatto «contraddice ai voti dei giuristi ed alle esigenze della marinaria»¹¹. Tutto ciò nel tempo rende l'applicazione della norma (anche per quanto concerne l'aspetto esaminato in questa sede) sempre meno adeguata all'evoluzione del settore e motiva richieste di modifiche, sia da parte di giuristi spinti dalla volontà di elaborare una più rigorosa regolamentazione delle competenze, sia anche da parte di organismi rappresentativi di nuove esigenze della gente di mare¹².

Sulla base della legislazione in materia, la «gente di mare» è divisa in due categorie: addetti «alla navigazione» e «addetti alle arti ed industrie marittime».

Nel 1877 nella prima categoria sono compresi testualmente:

«a) i capitani e padroni; i marinai e mozzi

b) i macchinisti, fuochisti e altri individui impiegati con qualunque denominazione al servizio delle macchine a vapore sulle navi addette alla navigazione marittima;

c) i pescatori addetti alla pesca in alto mare od all'estero»¹³.

Come si vede a questa data è presente l'inserimento del personale di macchina, ma va anche rilevata una certa genericità al riguardo, che nel corso dei decenni successivi, anche su pressione di una realtà professionale e lavorativa più complessa, è modificata con vari disposti di legge¹⁴.

Scendendo più nel dettaglio è opportuno individuare le figure che, a quest'epoca, per legge, possono comporre gli equipaggi:

- il comandante in prima,
- il comandante in seconda,
- lo scrivano,
- il sottoscrittano¹⁵,

Bruno e la voce *Codice per la Marina Mercantile*, redatta da Carlo Bruno, rispettivamente pp. 458-472 e pp. 529-548.

¹¹ G. INGIANNI, *L'equilibrio sociale nella legislazione marittima*, in Commissione reale per la riforma del codice per la marina mercantile, *Atti della Commissione, Allegati, volume I (Proposte di riforme e studi sul Codice per la Marina Mercantile)*, Tip. Ludovico Cecchini, Roma 1905, pp. 245-274, pp. 245-246.

¹² Si ricordano fra gli altri il già citato Carlo Bruno o Giovanni Montemartini, che all'epoca della Commissione per la riforma erano rispettivamente direttore capo di divisione nel Ministero di Marina e direttore capo della divisione Ufficio del lavoro nel Ministero di Agricoltura Industria e Commercio.

¹³ *Codice per la Marina Mercantile del Regno d'Italia*, Roma 1877, p. 6, titolo II, capo I, ma vedi soprattutto i disposti di legge degli anni Ottanta.

¹⁴ *Ibi*, pp. 104-105.

¹⁵ Sarà poi eliminato con la legge del 1886.

– il medico chirurgo di bordo (ma solo per navi di un certo tonnello e per determinate distanze¹⁶),

– il macchinista in prima,

– il macchinista in seconda.

Tutti costoro sono considerati ufficiali di bordo alle dipendenze dirette del capitano.

C'è poi la figura del nostromo che fa eseguire le manovre e «vigila sull'attrezzatura della nave», che dipende dal capitano e dagli ufficiali, e, come lui, sono rispettivamente il pilota pratico (per il periodo in cui gli è affidata la nave) e il maestro d'ascia «per gli effetti soltanto dell'abbandono della nave»¹⁷.

Successivamente, proprio in relazione al mutamento della composizione dell'equipaggio e della organizzazione del lavoro a bordo, i sottufficiali risultano così distinti:

in coperta: oltre al già citato nostromo si affianca il carpentiere e, più tardi, l'ottonaio;

in macchina: il primo e il secondo fuochista, gli operai meccanici e, ancora più in là nel tempo, fuori dell'ambito temporale della nostra analisi, gli operai elettricisti ecc.

Per ultimi compongono il personale di bassa forza:

in coperta: marinai, giovanotti, mozzi (e poi infermieri);

in macchina: fuochisti e carbonai.

Va compreso infine il personale di camera, per navi passeggeri e per quelle che trasportavano gli emigranti che, agli inizi del xx secolo, causerà un dibattito sulla accezione giuridica della gente di mare in relazione al diritto amministrativo¹⁸.

¹⁶ Vedi art. 89 del *Codice di Marina Mercantile* cit. p. 23.

¹⁷ *Ibi*, p. 42. Vedi anche la voce *Marina Mercantile* redatta da C. Bruno su l'*Enciclopedia Giuridica Italiana*, vol. IX, parte II, Vallardi, Milano 1904.

¹⁸ È indicativo del tenore della discussione in merito a questo tema quanto riferito da C. BRUNO, *La gente di mare nei rapporti del diritto amministrativo*, in Commissione reale per la riforma del codice per la marina mercantile, *Atti cit.*, Volume II, Roma 1907, pp. 121-152. Egli riferisce della inadeguatezza contenuta negli articoli 17 e seguenti, proprio per quanto concerne la definizione di «gente di mare» correlata a quella di coloro che esercitano «una professione marittima». «[...] oggi che i traffici marittimi sono esercitati da piroscafi, che su questi, come ad alberghi galleggianti, convergono viaggiatori (i passeggeri delle nostre leggi marittime) ed emigranti, [...] su questi piroscafi per le necessità tecniche e per le necessità di assistenza delle persone trasportate è indispensabile che nell'equipaggio siano compresi individui, pure di sesso femminile, che non esercitano continuamente una professione marittima, ma pure prestano servizi in traffici marittimi, e devono, anche saltuariamente, essere sottoposti alle discipline speciali della navigazione ebbene, per costoro la definizione contenuta nell'articolo 17 del codice è incompleta e, in definitiva, inadeguata (pp. 123-124)». L'argomento troverà una sistemazione molto tempo dopo, ma è da rimarcare la chiarezza con cui in quegli anni il tema viene posto.

Con la navigazione a vapore compaiono nuove figure professionali, dotate di «qualifiche» sconosciute a bordo dei velieri, che sono strettamente funzionali alla gestione del mezzo le cui caratteristiche tecniche sono mutate rispetto al passato. Mentre nella navigazione a vela poche sono le qualifiche a bordo, nella navigazione a vapore si ribalta il rapporto fra detentori di competenze e personale «generico». Si contraggono o perdono di importanza, e prestigio, figure quali lo scrivano e il nostromo, mentre occupano un ruolo di sempre maggiore rilievo gli addetti al funzionamento degli apparati meccanici: macchinisti, innanzitutto, poi fuochisti e carbonai. I primi, figure centrali di questo primo passaggio tecnico, debbono avere competenze che abbiano un riscontro sia nell'esperienza pratica sia in una formazione scolastica sempre più specifica. Per i fuochisti e per i carbonai, per i quali non è previsto alcun titolo di studio, viene regolamentato il carico di lavoro; fatto, questo, davvero nuovo nell'ambito delle attività di bordo.

Quella del macchinista è indubbiamente la figura più innovativa e lo si riscontra anche per quanto concerne la sua formazione teorica. Già nei programmi di insegnamento approvati nel 1873 il macchinista (in prima e in seconda) è il solo a bordo ad avere studiato *Fisica e meccanica elementare, Macchine, materiali e doveri del macchinista* e *Disegno di macchine*. Meno di trent'anni dopo, nel 1899, la durata degli studi per i macchinisti in prima è salita da tre a quattro anni e da uno a due per quelli in seconda; le ore di insegnamento di materie di questo livello risultano aumentate e le discipline stesse sono svolte in termini più aggiornati e adeguati alle esigenze professionali. Oltre a *Lingua italiana e storia* e a *Lingua francese o inglese*, nelle aule scolastiche i macchinisti studiano materie quali *Algebra, geometria e trigonometria piana, Fisica e meccanica elementare, Macchine a vapore, Geometria descrittiva, Meccanica applicata, Materiali e doveri del macchinista, Disegno di macchine* e *Fisica complementare*¹⁹. Insomma, come si dice fra la gente di mare, i macchinisti sono gli unici a «sapere di fisica», ad avere cioè delle cognizioni tecniche specifiche e diverse anche da quelle di competenza del capitano²⁰. Fra le carat-

¹⁹ Sull'evoluzione dei programmi svolti negli istituti nautici dall'Unità d'Italia vedi A. TONELLI, *L'istruzione tecnica e professionale di stato nelle strutture e nei programmi da Casati ai giorni nostri*, Giuffrè, Milano 1964, in particolare pp. 41 e sgg. Si veda anche Ministero dell'educazione nazionale - direzione generale per l'istruzione tecnica, *L'istruzione nautica in Italia*, Tip. del R.I.N.I.P., Roma 1931, per quanto concerne anche la localizzazione e la fisionomia degli istituti nautici sul territorio nazionale.

²⁰ Questa progressiva scolarizzazione non è comunque vista sempre in termini positivi, soprattutto allorché si individua negli anni impiegati nell'apprendimento scolastico, con l'aggiunta della pratica di officina, un elemento di danno rispetto a chi sul mercato del lavoro giunge senza l'obbligo di una così alta frequenza scolastica (*Inchiesta parlamentare sulla*

teristiche professionali richieste per conseguire la patente di macchinista in prima e in seconda basti ricordare che era necessario «provare di avere lavorato per tre anni in uno stabilimento meccanico a fare o riparare macchine, e di avere inoltre navigato per un anno sopra un piroscifo come addetto al servizio della macchina; oppure: di avere navigato per quattro anni sopra un piroscifo come addetto al servizio della macchina» oltre naturalmente ad avere superato un esame teorico-pratico²¹. Insomma, vengono richiesti una preparazione e un tirocinio di non poco conto. Inoltre, come la collocazione dei capitani a bordo delle navi è correlata alla stazza e al tipo di viaggio da effettuare, così per i macchinisti il termine di riferimento è dato dalla potenza in cavalli motore del piroscifo oltre che dal tipo di navigazione effettuata (Mediterraneo, Atlantico ecc.). Il personale di macchina rafforza il suo peso nella composizione dell'equipaggio progressivamente nel tempo.

Molti elementi che descrivono il quadro complessivo della mariniera italiana e permettono di valutarne successivamente alcuni aspetti in termini comparativi sono presenti nell'Inchiesta sulla Marina mercantile degli anni Ottanta dell'Ottocento. Da essa emergono indicazioni che confermano uno sviluppo ormai diseguale della mariniera italiana e la forte disomogeneità nella individuazione delle misure da applicare in molti settori sottoposti ad esame (oltre al dibattito su liberismo/protezionismo, istruzione, istituti previdenziali ecc.).

Vengono affrontati i temi di maggiore aderenza ai mutamenti in atto: fra questi, all'interno della più generale questione della transizione dalla vela al vapore, si pone l'accento sul ruolo, sulla preparazione e sulla qualità del lavoro del personale di macchina e dei macchinisti in primo luogo. «I nostri macchinisti e fuochisti sono abilissimi e danno luogo a minor

marina mercantile cit., vol. III, deposizione del macchinista Cicchetti e del Duca d'Aumale, delegati di settantadue società operaie di Palermo, p. 87).

²¹ Cfr. il *Codice della Marina Mercantile* del 1877, capo VI, pp. 18-19 e il *Regolamento* del 1879, capo V, pp. 104-105. Va aggiunto qui che per i macchinisti si stabilisce una correlazione fra potenza del piroscifo e qualifica del macchinista da imbarcare: un macchinista in seconda se la forza cumulativa delle macchine è inferiore a cento cavalli nominali e un macchinista in prima se la forza delle macchine è maggiore. L'esperienza richiesta su un vapore favoriva il passaggio dalla marina militare alla marina mercantile di personale dal Corpo Regi Equipaggi. Sulla tipologia di queste pratiche vedi Archivio centrale dello Stato - Roma, Ministero della Marina, Direzione generale di Marina Mercantile, cat. XXX e cat. XXXI, b. 344 in cui sono raccolte domande fatte da persone provenienti appunto dal Corpo Reale Equipaggi, le quali, dopo avere fatto molta navigazione nella Marina militare, operano un passaggio alla marina mercantile. In questa occasione, tramite l'estratto del Ruolo matricolare, viene ricostruita la carriera svolta a bordo delle navi, il tipo di servizio prestato e sovente vi è a complemento di tale documentazione l'attestazione relativa al lavoro svolto presso officine meccaniche nonché il parere, anche negativo, da parte delle autorità militari che non valutano adeguato il servizio prestato al fine di un riconoscimento quali macchinisti.

numero di avarie che gli stranieri» sostiene Vittorio Richeri, presidente della Società dei meccanici italiani in Genova, nell'inchiesta svolta a Genova²². Ma è anche vero che questa categoria è considerata trascurata e si afferma che riguardo ad essa, come più in generale per altre condizioni dell'andar per mare, la legislazione è inadeguata sotto molteplici aspetti, compresi i nuovi termini, anche tecnici, che connotano la navigazione²³. Dunque nel corso dell'inchiesta da più parti si chiede l'adeguamento della componente giuridica a quella (più o meno evoluta) tecnologica²⁴.

Anche per i fuochisti e i carbonai sono elaborate indicazioni che forniscono un orientamento di massima cui attenersi. Nel 1886 si stabilisce infatti che il numero dei fuochisti debba essere «possibilmente» uguale a quello dei forni²⁵ e si stabilisce altresì che i carbonai siano in numero pari alla metà dei fuochisti²⁶.

Figure nuove a bordo e, si potrebbe dire, fatiche nuove²⁷. Fuochisti e carbonai svolgono un lavoro duro, in ambienti ad alta temperatura in ogni stagione dell'anno, a ritmi serrati²⁸. Il fuochista nasce tuttavia come figura

²² *Inchiesta sulla marina mercantile* cit., vol. III, pp. 153-154. Questo del basso numero di avarie sui piroscafi italiani è un vanto che compare più volte nel corso dell'Inchiesta.

²³ Al momento dell'inchiesta Boselli, per esempio, si ricorda che gli imbarchi dei macchinisti sulle navi viene fatto sulla base di quanto prescritto all'art. 69 del Codice di Marina Mercantile, in cui l'imbarco di questa componente l'equipaggio è calcolato sulla base della forza nominale della macchina installata. «Ciò poteva essere giusto alcuni anni fa, quando le macchine erano a bassa pressione, ora è un errore con le macchine ad alta pressione» commenta sempre il Richeri (*ibi*).

²⁴ Non a caso si chiede che un piroscafo che ha da fare almeno dodici ore di viaggio abbia almeno due macchinisti per fare due guardie; e poi si arriverà a chiedere il terzo macchinista per organizzare, sempre con personale di questo grado, le tre guardie distribuite sulle 24 ore.

²⁵ Si aggiunge: «In ogni caso dopo i primi due il numero non sarà mai minore di uno per ogni due forni».

²⁶ Comunque ci sarà almeno un carbonaio ad eccezione del caso in cui i fuochisti siano solo due e allora si potrà navigare senza carbonaio (G. ALBI, *Manuale del capitano marittimo*, Hoepli, Milano 1917, pp. 330-331). Vedi anche A. BETTANINI, *Le imprese di navigazione*, UTET, Torino 1927, pp. 129 e sgg).

²⁷ Quattro fuochisti genovesi così rispondono nell'agosto 1881: «[...] la loro professione è soggetta a lavoro durissimo, non regolato da alcun orario informato a principi di umanità. Per essi non fa differenza alcuna dal giorno alla notte e nei 7 giorni non ne hanno alcuno di riposo. Quando si trovano all'estero, di fronte agli operai delle altre nazioni, devono arrossire per essere posti in grado di deprimente inferiorità» (*Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile* cit., volume III, p. 157). A differenza dei colleghi siciliani sopra citati, i fuochisti genovesi chiedono che i fuochisti debbano superare esami pertinenti alla loro categoria. È forse una richiesta indirizzata ad elevare l'intera «classe tecnica» che opera a bordo, nell'intento di creare distinzioni anche nel mercato del lavoro.

²⁸ «Il traino del carbone, il governo del forno, la pulizia del cenerario, la manutenzione dell'ambiente dove si lavora, lo sgombrò delle ceneri, non lasciano mai un istante di requie [...]

del tutto differente rispetto al macchinista dal momento che quest'ultimo, nella fase iniziale della navigazione a vapore, si stacca rispetto al gruppo «nuovo» del personale di macchina poiché giunge all'impiego dopo avere conseguito un titolo di studio e, come si è visto, ha esperienza di officina. Una figura tecnicamente completa e importante al punto da fare richiedere, proprio nel corso dell'inchiesta, che «il primo macchinista sia parificato al primo ufficiale di coperta, dopo il Comandante, e così di seguito per i gradi inferiori»²⁹. Con il tempo anche sui fuochisti si incentra una diversa attenzione e anche per essi si vede la «necessità di una speciale coltura ed educazione» affinché operino correttamente con nuovi tipi di caldaie³⁰.

3. I contratti di arruolamento

A monte delle condizioni e dell'organizzazione del lavoro a bordo sta tutto quanto riguarda i contratti di arruolamento, gli orari, le retribuzioni e, prima ancora, i meccanismi di imbarco e di reclutamento del personale. Anche in questo caso le consuetudini, i consolidati percorsi nel collocamento della gente di mare giungono a un punto di rottura, sia per la diversa coscienza e capacità organizzativa dei marittimi, sia per la maggiore articolazione nella composizione dell'equipaggio, per la cui formazione era necessario attingere tanto a personale più istruito quanto a personale dotato semplicemente di grande forza e resistenza a lavorare in condizioni disagiate. È un argomento complesso che non viene esaminato dettagliatamente in questa sede, ma che costituisce oggetto di analisi e studi e confronti a tutti i livelli istituzionali³¹. D'altra parte tali mutamenti non sono certo limitati a questo specifico settore, ma rientrano nei cambiamenti intervenuti nel mondo produttivo e nell'organizzazione del movimento operaio.

il fuochista-carbonaio [...] lavora come un bruto, in un locale spaventevole», così descrive queste figure di marinai GILLIAT, *I lavoratori del mare*, Roma 1950, pp. 21-22 (si tratta di un opuscolo scritto nel 1905 da Giuseppe Giulietti con lo pseudonimo di Gilliat [Tip. della Università Popolare, Mantova], ripubblicato a cura della Federazione dei lavoratori del mare).

²⁹ *Memoria presentata dalla Società filotecnica fra i meccanici italiani alla commissione d'inchiesta parlamentare per la marina mercantile*, Genova 1881, pp. 18-19

³⁰ Commissione reale per la riforma del codice per la riforma della marina mercantile, *Atti cit.*, vol. I, Allegato n. 1: *Modificazioni da apportarsi ai capi I e IV del titolo II, parte I del vigente codice per la marina mercantile. Proposte del cav. Emanuele Corsiglia, rappresentante dei macchinisti navali*, pp. 107-120, (p. 111).

³¹ Un esempio è dato da G. MONTEMARTINI, *Sul collocamento della gente di mare*, in Commissione reale per la riforma del codice per la riforma della marina mercantile, *Atti cit.*, vol. I, Allegato n. 5, pp. 213-247.

La crisi della vela a livello nazionale spinge mano d'opera proveniente da centri di tradizione marinara lungo tutta la penisola a cercare lavoro là dove più vivace è la domanda, in particolare a bordo dei vapori, dove si è assunti per mansioni nuove. Il fenomeno si fa sempre più vistoso e consistente. Ne è testimonianza la situazione del capoluogo ligure ai primi del XX secolo. Federico Vaccaro, di Genova, delegato della Federazione degli Armatori è chiarissimo: «Un tempo le navi che si armavano in Liguria erano equipaggiate completamente da liguri; ora invece i liguri sono in minoranza, perché i due terzi degli equipaggi sono rappresentati da marinai del Mezzogiorno»³².

In periodo di crisi come è quello che si svolge a partire dai primi crolli dei noli, e che dura alcuni decenni intrecciandosi con difficoltà endogene dell'armamento nazionale, il mercato del lavoro è connotato da una brutale concorrenza fra gente di mare, che non trova più imbarchi sui velieri o non li trova secondo la qualifica conseguita³³. Al contempo muta l'armamento italiano e, nel passaggio al vapore, mutano anche la fisionomia e la identità dell'armatore. «L'avvento del vapore non soltanto aveva dato vita ad una sorta di proletariato del mare, ma aveva anche umiliato e deformato il significato di antiche e nuove prestazioni. La figura del capitano [...] stava rapidamente cedendo il posto alla figura dell'armatore, sinonimo, troppe volte, di finanziere, e non di uomo di mare; e l'ufficiale di macchina era inteso, misconoscendone le responsabilità e la necessaria preparazione tecnica, alla stregua di un magari abile meccanico, ma non più d'un meccanico»³⁴. Da più parti si sottolinea il mutamento della figura del capitano, non più anche armatore, compartecipe delle spese e dei ricavi del viaggio, titolare di carature. Ora egli è un qualunque dipendente e l'armatore, primario punto di riferimento, non è più figura professionalmente legata al mare, ma è figura legata a una nuova organizzazione e a un diver-

³² Commissione reale per la riforma del codice civile per la marina mercantile, *Atti cit.*, vol. 1, p. 99. Adunanza della seconda sottocommissione del 22 maggio 1905.

³³ La peculiare condizione della gente di mare che va sulle navi da carico e, in generale, trova occupazione nella marina libera è a tutti chiara a quest'epoca: «[...] questa benemerita classe di operai compie un lavoro faticoso ed assiduo; è sottoposta a vincoli e obblighi particolarmente gravosi ed anzi addirittura eccezionali; è soggetta, specialmente la parte addetta alla navigazione libera, a forte rischio di disoccupazione, e costituisce una riserva permanente per i bisogni della difesa del Paese», così si esprime il Relatore Pantano (*Atti della Commissione reale per i servizi marittimi*. Vol. 1. *Relazione generale (Relatore: Deputato Pantano)*, Imola 1906). Si vedano le osservazioni fatte dal Corbino sulle dinamiche che si stabiliscono all'interno del mercato nazionale del lavoro fra gruppi di marittimi in relazione all'andamento dei noli e dell'armamento nel suo complesso (E. CORBINO, *Economia dei trasporti marittimi*, Istituto editoriale del Mezzogiorno, Napoli 1954, pp. 101 e sgg.).

³⁴ *Ibi*, p. 11.

so finanziamento dell'impresa. Ciò ricorda la transizione all'interno delle società, del distacco tra «proprietà» e «management».

Già al tempo dell'Inchiesta sulla marina mercantile il problema del rapporto marina mercantile-mercato del lavoro era ben chiaro nella sua drammaticità: «Ho veduto capitani marittimi prender servizio da nostromo; carpentieri di prima classe, che guadagnavano fino a 12 lire al giorno, domandare di fare il facchino. Mi pare che ci profittiamo dell'uomo affamato, e che non si retribuisca il marinaio come dovrebbe», afferma con forza nel 1881 nell'intervista rilasciata a Livorno il Commendatore Luigi Orlando³⁵. Nel corso degli anni tuttavia il meccanismo di reclutamento non migliora. Alla mediazione fatta dai vecchi comandanti si va affiancando, talvolta fino a sostituirla, quella dei sensali cui si rivolge una mano d'opera nuova, che viene da lontano³⁶.

Anche da questa realtà traggono origine le rivendicazioni delle organizzazioni sindacali, fra le quali con più forza si pone il problema più volte posto della pensione di vecchiaia e assistenza agli invalidi (la Cassa Invalidi su cui già nell'Inchiesta Boselli si dibatte ampiamente) e quello, di più recente urgenza, degli uffici di collocamento. Ne consegue che le lotte rivendicative dei primi anni del Novecento, la costituzione di leghe operaie fra la gente di mare, puntano anche all'istituzione di uffici di collocamento per introdurre un sistema di arruolamento che annulli la mediazione dei sensali³⁷. Il problema resta a lungo irrisolto per questa categoria di lavoratori e la questione della creazione degli uffici di collocamento di imbarco costituisce un punto importante del lavoro della Commissione per la riforma del codice di marina mercantile. Il «sensalismo» è dunque «vampiro terribile che assorbe quando tutto, quando metà del salario mensile di ogni disgraziato lavoratore», dichiara nel 1903 la Federazione

³⁵ *Inchiesta parlamentare sulla marina*, vol. III. *Riassunti dell'Inchiesta orale e scritta*, Roma 1882, p. 161.

³⁶ «[...] gente del sud, che portava incisa sul volto l'atavica rassegnazione, che si offriva agli ingaggi per carbonaio e fuochista, per marinaio, uomo dalle mille logoranti fatiche» (G. GIACCHERO, *Capitan Giulietti*, Sagep, Genova 1974, p. 11).

³⁷ Vedi G. PERILLO - C. GIBELLI, *Storia della Camera del Lavoro di Genova. Dalle origini alla seconda guerra mondiale*, Ed. sindacale italiana, Roma 1980, che riportano ampie notizie e indicazioni bibliografiche anche per il quadro di riferimento nazionale. A Genova, in particolare, gli scioperi dei lavoratori portuali avevano coinvolto i marittimi. Il più noto degli scioperi di quegli anni è quello del 1901, lo «sciopero nero» dei facchini da carbone, durato 42 giorni. Si veda anche G. GIULIETTI, *Pax mundi. La Federazione marinara nella bufera fascista*, Rispoli, Napoli s.d. [ma 1945], pp. 18 e sgg.; M. BETTINOTTI et al., *Vent'anni di movimento operaio genovese*, ANS, Milano 1932; per un inquadramento complessivo vedi anche V. FOA, *Sindacati e lotte sociali*, in *Storia d'Italia*, vol. V, t. II, Einaudi, Torino 1973, pp. 1783-1828.

Nazionale dei Lavoratori del Mare³⁸, e, oltre a derubare il marittimo di una alta percentuale della sua retribuzione, opera un ulteriore danno anche alla categoria nel suo complesso poiché abbassa il livello di competenza tecnico-pratica degli imbarcati, in particolare proprio per la categoria per la quale l'andamento del mercato è particolarmente sfavorevole³⁹.

Non sempre nella realtà tutto ciò che attiene la sfera contrattuale relativa alla gente di mare riveste chiarezza normativa, soprattutto per quanto concerne i tempi e i modi di lavoro, oltre che le condizioni di vita a bordo; nonostante sia ben chiara a tutti l'importanza della formazione degli equipaggi.

«La gente di mare è un organismo che ha sempre meritato l'altissima considerazione del legislatore. Tale organismo che si fraziona in equipaggi, costituendo altrettante entità complesse eppure semplici deve essere organizzato giuridicamente con una serie ben salda di norme ispirate alla più schietta praticità. Il contratto di arruolamento è la forma tipica nella quale si assommano diritti ed obblighi, forma che deve essere organica, precisa, completa»⁴⁰. La esemplare dichiarazione di Federico Vaccaro non trova però un significativo riscontro nella giurisprudenza e nella forma dei contratti in questione.

Innanzitutto la scarsità di indicazioni nel dettaglio per quanto riguarda la formazione degli equipaggi è una caratteristica tanto della navigazione a vela quanto di quella a vapore. Restando nell'ambito del trasporto merci si osserva che a parità di tonnellaggio e di tipologia di nave cambiano il numero e le qualifiche dei componenti l'equipaggio, ma restano a lungo immutate le norme che ne regolano la formazione per la navigazione. Quelle norme, cioè, che concorrono a stipulare i contratti di arruolamento. Nel 1877 riguardo la composizione dell'equipaggio si dice che «la forza minima dell'equipaggio per ciascuna classe di navi potrà essere stabilita dal regolamento»⁴¹, ma nel Regolamento di attuazione non vi è traccia di questo aspetto e a lungo l'assenza legislativa in materia viene colmata da consuetudini e usi vigenti. Secondo la tradizione ha grande spazio il ruolo

³⁸ Commissione reale per la riforma del codice civile per la marina mercantile, *Atti cit.* vol. 1, p.221.

³⁹ *Ibi*, p. 222 e anche Allegato n. 5 *Sul collocamento della gente di mare cit.*, in cui il Montemartini ricorda che il sistema della mediazione era peraltro diffuso nella maggior parte dei porti nazionali e stranieri.

⁴⁰ *Ibi*, Allegato n. 7, *Controversie individuali e collettive. Giurisdizioni speciali. Istituzioni di Previdenza per la gente di mare. Cassa Invalidi. Senseria. Ufficio di collocamento. La gente di mare nei rapporti amministrativi. La gente di mare nei rapporti di diritto privato. Studi e proposte del Cav. Federico Vaccaro, delegato della Federazione degli Armatori*, p. 280.

⁴¹ *Codice della Marina Mercantile, 1877, art. 71, p. 19.*

dei mediatori a terra e del capitano a bordo, le cui trattative, effettuate a livello strettamente individuale, sono poi trascritte nei contratti di assunzione stipulati presso le Capitanerie di porto. È una usanza molto radicata in questo ambiente di lavoro: ancora negli anni Venti del '900 ci si richiama a criteri di «ragionevolezza» nella formazione dei ruolini d'equipaggio e in relazione al tonnellaggio della nave e alle esigenze del servizio⁴². Dunque il reclutamento della mano d'opera e il rapporto con il mercato del lavoro nel settore marittimo mercantile sono a lungo caratterizzate da rapporti e legami interpersonali anche in presenza di naviglio moderno.

Oltre alle indicazioni relative alle peculiarità tecniche e professionali richieste per i vari componenti l'equipaggio, vale a dire le «qualifiche», nelle norme in proposito è bene evidenziata la centralità della figura del capitano, sia egli di lungo corso o di gran cabotaggio. «Il capitano a bordo è il solo e vero padrone della nave; vi rappresenta il Governo a cui la nave appartiene, l'armatore, il proprietario, il caricatore della nave: egli è responsabile di tutti gli eventi che ponno far riuscire a male la traversata od ammalorare il carico – commenta l'avvocato Eugenio Masé-Dari –, quando non sieno imputabili a forza maggiore»⁴³. A capo della struttura

⁴² «Il Codice per la marina mercantile [...] non contiene alcuna disposizione circa il numero delle persone di equipaggi da esibirsi al servizio di coperta, di macchina o in altre parole circa gli *effettivi di bordo* o le *tabelle di armamento*. Di regola il numero dei componenti l'equipaggio di coperta e di camera viene fissato in relazione al tonnellaggio della nave ed a seconda delle esigenze del servizio, e non è mai inferiore a quanto ragionevolmente si richiede per la sicurezza delle persone e delle merci imbarcate; mentre il numero dei componenti l'equipaggio di macchina (fuochisti e carbonai) è stabilito in base al numero dei forni ed al consumo del carbone» (BETTANINI, *Le imprese*, p. 129). Il discorso sull'ampio margine di libertà d'azione lasciato all'armatore e al comandante trova riscontro in svariati campi. In un manuale di ragioneria delle aziende marittime del 1913 l'autore, dopo avere indicato quali voci devono essere trascritte sul giornale generale o di contabilità, secondo l'art. 2 del regolamento 17 dicembre 1885, così prosegue: «Nella pratica però, le disposizioni concernenti le scritture delle entrate e delle uscite, degli acconti dati ai marinai, dei salari, ecc., sono rimaste lettera morta, ed il giornale viene ad essere soltanto il diario accurato degli avvenimenti più importanti della navigazione e di tutto ciò che appartiene all'ufficio del capitano riguardo alle persone dell'equipaggio e dei passeggeri, alle cose caricate, ecc. La pratica non si trova dunque, su questo punto, d'accordo con la legge, né con quanto hanno anche affermato parecchie sentenze di Corte di appello e di Cassazione, che dichiararono “contraria alla legge e priva di ogni effetto giuridico la consuetudine del capitano di annotare in questo registro soltanto i fatti relativi alla navigazione e non anche l'entrata e la spesa occorsa per essa”. Sta in fatto invece – continua l'autore – che quanto si fa in pratica è – per ragioni d'indole privata facilmente spiegabile – pienamente giustificato. I conti delle entrate e delle spese nulla hanno a che vedere con le vicende della navigazione; essi riguardano rapporti d'indole particolare fra capitano ed armatore e non è giusto che si debbano comprendere in un registro di carattere pubblico, il quale – finito il viaggio – può essere alla mercé di tutti» (V. VIANELLO, *Le aziende marittime*, UTET, Torino 1913, pp. 13-14).

⁴³ Cfr. la voce “Arruolamento d'equipaggio” in *Il Digesto Italiano*, vol. IV, parte prima, Torino 1896, pp. 694-775, qui p. 702.

piramidale dell'organizzazione a bordo è il comandante, in posizione di preminenza assoluta. Egli riunisce in sé tutti i poteri: giuridico, economico, tecnico. A sua discrezione e in stretta correlazione con le sue prerogative avvengono tutte le fasi che riguardano l'operatività della nave. È il comandante che, d'accordo con l'armatore, sceglie l'equipaggio: ne stabilisce il numero, la tipologia, le condizioni di lavoro, la retribuzione, l'alimentazione. Le norme stabilite trovano a bordo una attuazione variabile a seconda delle specifiche necessità.

4. Ruoli, retribuzioni, orari di lavoro

Tenendo conto che il costo degli equipaggi costituisce una delle voci più elevate della spesa di esercizio di una nave, sia essa a vela o a vapore, si comprende come vi sia una continua attenzione alla riduzione del costo che, nel corso del XIX secolo, è raggiunta soprattutto attraverso il miglioramento degli arredi di bordo. Si è così per molti decenni continuata la riduzione del numero degli equipaggi sia nella vela che nel vapore. Nel 1850, per esempio, un veliero di 1.000 tonnellate poteva arrivare ad avere un equipaggio di 80 persone, nel 1900 era in grado di navigare con 15 componenti⁴⁴.

Si è consapevoli che tale confronto non può che essere molto limitato, sia per la non comparabilità sistematica del naviglio (vedi le diverse stazze) sia per il diverso peso che ha il costo equipaggio su un tonnellaggio crescente della nave a vapore. Nel complesso, comunque, più elevato è il tonnellaggio, più si contrae in proporzione il numero dei componenti l'equipaggio.

Da indagini condotte proprio in tale ambito⁴⁵ emerge che a parità di stazza (il confronto è stato possibile per navi fino a 2.000 tonnellate nette) il veliero richiede un equipaggio meno numeroso del vapore. Una nave a vela di 805 tonnellate, per esempio, ha un equipaggio di 14 persone; un piroscafo di 1.000 tonnellate ne ha a bordo 19. Ancora: un brigantino a palo di 1.383 tonnellate forma l'equipaggio con 16 persone, sempre comandante compreso; un piroscafo di 1.278 tonnellate giunge ad avere necessità di 25 persone a bordo.

⁴⁴ Vedi su questo aspetto le osservazioni di CORBINO, *Economia dei trasporti marittimi*, pp. 96 e sgg.

⁴⁵ *Capitaneria di Porto di Genova - Contratti di arruolamento* (31 dicembre 1900-15 giugno 1903), manoscritti conservati presso il Padiglione del Mare e della Navigazione - Genova. Ringrazio il prof. Giuseppe Felloni, che mi ha indicato l'esistenza di questa documentazione. La disponibilità del dott. Pierangelo Campodonico e la gentilezza del personale ne hanno reso possibile la consultazione.

È peraltro più significativo in questa sede osservare che la composizione dell'equipaggio del veliero è caratterizzata dall'alta percentuale di personale generico, o forse sarebbe più corretto dire con ampia capacità di ruoli eterogenei, che costituisce una quota del totale in termini che oscillano fra il 70 e l'80%. Nella nave a vapore la quota oscilla fra il 21 e il 31%.

Di seguito, in termini esemplificativi, viene riportata la composizione dell'equipaggio di due navi liguri, l'*Avanti Savoia*, brigantino a palo di 1.383 tonnellate nette, iscritto al compartimento di Savona, dell'armatore Giacomo Coxe, e l'*Angelica Accame*, piroscifo di 1.278 tonnellate, di Luigi ed Antioco Accame, iscritto al compartimento di Genova.

Per i marittimi dei due bastimenti vengono stipulati i contratti di arruolamento rispettivamente il 22 marzo 1902 e il 2 giugno 1903. L'*Avanti Savoia* imbarca l'equipaggio con un contratto di 30 mesi per un viaggio che inizia con partenza da Genova per Cardiff; l'*Angelica Accame* forma l'equipaggio con un contratto di 24 mesi e inizia il viaggio con partenza per Kertech (l'attuale Kerch, sull'omonimo stretto fra il Mar Nero e il Mar d'Azov). Si tratta dunque di navi da carico, impiegate per trasporti di merci varie e dirette in ogni località in cui l'armatore riesca a strappare noli più convenienti. Per tale motivo nel contratto, all'indicazione della prima tratta di viaggio fa seguito la consueta formula secondo la quale la nave proseguirà a fare viaggi «di convenienza dell'armatore»⁴⁶.

Quanto emerge dall'esame di questi due casi porta a considerazioni che trovano conferma in una indagine condotta su un campione di 387 contratti stipulati nello stesso arco temporale presso la Capitaneria di Porto di Genova relativi a novantatré bastimenti, 62 a vela e 31 a vapore, di stazza netta variabile dalle 42 alle 2.515 tonnellate, che coinvolgono più di mille persone⁴⁷, e di cui in questa sede si dà conto per quanto concerne alcuni dati retributivi.

Oltre alla grande distinzione nella composizione del ruolino d'equipaggio, va osservata più in particolare l'articolazione degli addetti al funzionamento degli apparati meccanici. Sull'*Angelica Accame* oltre ai tre macchinisti (in prima, in seconda, allievo), un calderinaio, un capo-fuochista, due fuochisti e due carbonai. In tutto dieci persone su venticinque complessive di equipaggio (pari al 40%).

La nuova composizione si traduce in un diverso assetto della nave, a bordo della quale l'attività si articola con una parte importante di lavoro sottocoperta, ma anche con una accentuazione ulteriore per i ruoli di

⁴⁶ *Ibi*.

⁴⁷ I risultati completi dello studio svolto in questo ambito saranno riportati in un più ampio lavoro attualmente in corso.

comando, al punto che anche nella costruzione dei nuovi vapori – osserva B. Giacalone su «La Marina Mercantile» del 1910 – «hanno addirittura staccato il ponte di comando dal rimanente delle sovrastrutture a scapito dell'estetica e dello spazio utile, cosicché il ponte di comando è annesso all'alloggio del comandante, degli ufficiali, della sala nautica [...]»⁴⁸.

AVANTI SAVOIA		ANGELICA ACCAME	
Brigantino a palo: tonn. 1.383		Piroscaf●: tonn. 1.278	
Qualifica	Retribuzione mensile (lire)	Qualifica	Retribuzione mensile (lire)
1. Capitano l.c.	200	1. Capitano	160
2. Capitano g.c. da II	150	2. Capitano l.c. da II	100
3. Nostromo	95	3. Terzo ufficiale	70
4. Dispensiere	85	4. Macchinista in I	155
5. Marinaio operaio	72	5. Macchinista in II	120
6. Marinaio	60	6. All. macchinista	75
7. Marinaio	60	7. Nostromo	90
8. Marinaio	60	8. Capo-fuochista	95
9. Marinaio	60	9. Calderinaio	90
10. Marinaio	60	10. Carpentiere	90
11. Marinaio	60	11. Fuochista	80
12. Marinaio	45	12. Fuochista	80
13. Marinaio	45	13. Carbonaio	60
14. Giovinotto	40	14. Carbonaio	60
15. Giovinotto	30	15. Marinaio	65
16. Giovinotto	25	16. Marinaio	65
		17. Marinaio	65
		18. Marinaio	65
		19. Camerotto	60
		20. Giovinotto	40
		21. Mozzo	15
		22. Mozzo	10
		23. Mozzo	5
		24. Mozzo	5
		25. Mozzo	5

È, questa, una delle innumerevoli testimonianze dei problemi collegati a importanti mutamenti tecnici e organizzativi. A breve distanza dalle considerazioni di Giacalone, nello stesso anno 1910, da Napoli F. Imperato, quasi con sbigottita partecipazione osserva: «Sono tutti noti [...] i radicali mutamenti che del continuo avvengono nella marina in tutto quanto ha

⁴⁸ «La Marina Mercantile Italiana», 8 (1910), n. 171, p. 2757.

attinenza allo sviluppo e alle innovazioni dello scafo metallico che va assumendo dimensioni paradossali, alla molteplicità e trasformazione del macchinario e dei motori, alla variabilità e molteplicità dei servizi di bordo, e alla trasformazione stessa degli scambi e del commercio marittimo: tutto si evolve, si trasforma, si perfeziona con rapidità sbalorditiva [...]»⁴⁹.

Riguardo le retribuzioni non è semplice operare confronti sistematici nel corso del tempo. Negli anni Ottanta, infatti, allorché negli atti dell'Inchiesta vengono redatte tabelle salariali della gente di mare in Italia e all'estero, proprio per quanto concerne i dati nazionali non si riporta alcuna distinzione di grado, al punto da fare ritenere che i dati pubblicati riguardino esclusivamente la categoria dei marinai⁵⁰. In questo caso c'è un leggero incremento rispetto alle retribuzioni del 1880, peraltro già contratte rispetto al 1871. Si può dire che non si registrano nel complesso importanti oscillazioni nel periodo esaminato, anche se emerge come le retribuzioni all'estero siano complessivamente più elevate.

Sui velieri il comandante ha retribuzioni mensili elevate: dall'indagine condotta sui contratti di arruolamento nel porto di Genova la media dei salari dei capitani delle navi a vela è di 203 lire mensili, mentre quella dei capitani di navi a vapore è di quasi 143 lire (142,9) al mese. Quest'ultima è più bassa della media retributiva dei macchinisti in prima, che si attesta su poco meno di 149 lire. Il che significa che non di rado sui piroscafi la retribuzione del comandante è uguale e talvolta inferiore a quella del macchinista. I due ruoli non sono certo in concorrenza, ma la necessità di istruzione specifica e il lento adeguamento dell'organizzazione scolastica sul territorio nazionale portano a una offerta di lavoro per i macchinisti in prima molto più alta di quella per i comandanti. Basti osservare che sull'*Angelica Accame* il Terzo ufficiale ha una retribuzione mensile inferiore all'allievo macchinista (70 lire mensili contro 75)⁵¹.

Sulla base della documentazione studiata tutte le altre fasce seguono in proporzione tale andamento, sottolineando ancora una volta come le nuove capacità tecniche, a fronte di una precedente genericità tipica della vela, premi in termini salariali. Ecco quindi che la media dei salari dei secondi macchinisti è di 124,7 lire mensili, seguita dai capofuochisti (95,3), dagli operai meccanici (92,5), dai calderinai (89 lire), dagli ingrassatori (84 lire), dai fuochisti (80,5), dai dispensieri (78), dai carbonai (57). Come si vede anche in questo caso i dati dell'*Angelica Accame* non si discostano in termini significativi da quelli risultanti dai contratti esaminati.

⁴⁹ *Ibi*, n. 193, p. 3122.

⁵⁰ *Inchiesta parlamentare*, vol. III, pp. 186-195.

⁵¹ Su questo si vedano le osservazioni svolte da Epicarpo Corbino per quanto riguarda la marina inglese e l'analogo processo di "adattamento" dei vari componenti l'equipaggio nella transizione dalla vela al vapore (CORBINO, *Economia dei trasporti*, p. 104).

Seguono poi tutte le altre fasce consuete, rispetto alle quali il nostromo mantiene un ruolo di relativo distacco, legato peraltro al compito particolare che gli è affidato.

Questi dati sottolineano immediatamente come nel passaggio al vapore si creino due livelli di competenze: quella di comando e quella tecnica, che alla lunga contribuiscono ad alimentare una concorrenza a bordo (che si trasferisce poi nelle controversie discusse a terra), che solo la necessità di unicità della direzione e le attribuzioni di comando che la legge assegna al capitano hanno composto.

Poiché nella struttura organizzativa a bordo il comandante è l'autorità assoluta, è a sua discrezione che, in navigazione e nei porti, vengono cadenzate le ore di lavoro. Queste, distinte in quattro ore di servizio e quattro ore «franche», possono essere impiegate per la manutenzione della nave e in qualunque altro tipo di prestazione ritenuta necessaria e urgente. Lo stesso personale di macchina ha competenze illustrate con precisione nei contratti di arruolamento in cui viene indicato tutto quanto esso deve svolgere a bordo, in termini ben distinti rispetto ai compiti del personale di coperta. Si specifica per esempio che al personale di macchina spetta «l'estrazione e il gettito delle ceneri» mentre è del personale di coperta la «manutenzione del cofano e ciminiera». Ma poi sovente tali differenziazioni vengono meno e scattano altri obblighi dovuti all'emergenza. È quanto viene sottoscritto nel contratto stipulato il 6 settembre 1901 per l'imbarco sul *Costante*, piroscalo di 1.749 tonnellate, di proprietà di Giuseppe Dall'Orso: «Tutto il personale di macchina e quello di coperta dovranno aiutarsi a vicenda a richiesta degli ufficiali sia di notte che di giorno sia all'entrata che sortita e movimento nei porti. Il personale di macchina in casi urgenti dovrà lavorare al carico, scarico e provvista di carbone ricevendo per tali lavori doppia mercede»⁵².

Tutto ciò avviene senza che sia introdotto il criterio di lavoro straordinario, che a lungo non entrerà nei contratti di lavoro a bordo dei mercantili. Talvolta l'armatore si limiterà a indicare una aggiunta salariale, limitatamente alle operazioni svolte in regime di «emergenza». Solo nel 1904 saranno previste ore straordinarie per chi avrà una retribuzione superiore alle 2.100 lire annue e nel 1913 si stipulerà un contratto in cui sono previste le ore straordinarie, ma limitatamente alle navi passeggeri e alla navigazione sovvenzionata⁵³. Ma qui si apre il capitolo della navigazione sui transatlantici, che presenta aspetti peculiari e per certi aspetti molto diffe-

⁵² *Capitaneria di porto di Genova - Contratti*.

⁵³ Cfr. GIACCHERO, *Capitan Giulietti*, PERILLO - GIBELLI, *Storia della Camera del Lavoro*; vedi anche G. SALOTTI, *Giuseppe Giulietti. Il sindacato dei marittimi dal 1910 al 1953*, Bonacci, Roma 1982.

renti dalla marina da carico e da quella sovvenzionata. Va osservato tuttavia che anche per quest'ultima la Commissione reale che lavora ai primi del xx secolo non si esprime sull'orario di lavoro⁵⁴, ma affida alla Commissione di vigilanza di «fissare il massimo di ore per ogni categoria di marinai» e di compensare le ore eccedenti il massimo con «speciali retribuzioni». Anche tale aspetto presenta genericità accostabili a quelle già richiamate per quanto attiene al numero di componenti le forze di lavoro a bordo: «si è prescritto che per ogni nave sia fissata la forza minima di equipaggi» riferisce il deputato Pantano a proposito dei lavori della commissione⁵⁵, ma si è ben visto che ancora anni dopo in manuali professionali, e di largo uso, si parla di «ragionevolezza» nei criteri da adottare in questo ambito.

5. *La nave: colonia di operai*

Come si è visto i cambiamenti intervenuti nell'organizzazione del lavoro a bordo coesistono con forme contrattuali e retributive ancora legate alla tradizione così come la consuetudine e la valutazione congiunta di comandante e armatore stabiliscono il numero corretto per il ruolino d'equipaggio. Ciò non è da tutti condiviso né mancano voci che richiamano la necessità di adottare diversi criteri.

«Ancora nessuna rivista italiana si è intrattenuta della importante questione del minimo di componenti gli equipaggi delle navi commerciali», così si scrive nel 1903 su «La Marina Mercantile Italiana»⁵⁶. Il tema del rapporto fra unità produttiva (la nave) e il numero degli addetti (l'equipaggio) sarà a lungo affrontato sulla base del buon senso e della tradizione. È tuttavia da sottolineare questo nuovo approccio al problema, attento all'aspetto sociale e umanitario, peraltro già emerso poco tempo prima in Francia in occasione di scioperi marittimi e, prima ancora, nel 1892 e nel 1894, in Inghilterra. Non che all'estero abbiano raggiunto chiarezza legislativa in materia, ma certo i tempi per affrontare la questione sono maturi, sia dal punto di vista economico che da quello sociale.

L'evoluzione tecnica della navigazione e il diverso livello di istruzione richiesto a una parte dell'equipaggio giocano un ruolo importante nel rendere forse meno tollerabile quanto fino ad alcuni decenni prima era stato

⁵⁴ «[...] non è sembrato alla commissione opportuno determinarlo preventivamente, per tutta la durata delle convenzioni», si osserva nella Relazione generale (*Atti della Commissione reale per i servizi marittimi*, vol. I, *Relazione*. p. 154).

⁵⁵ *Ibi*, p. 153.

⁵⁶ «La Marina Mercantile Italiana», 1 (1903), n. 16, pp. 238-239.

l'unico modo possibile per andare per mare. Forzando un poco la realtà, sulla rivista mercantile italiana si osserva così che «Non siamo più ai tempi in cui il marinaio era un galeotto o un corsaro e lo si considerava fuori dalla legge: gli equipaggi sono oggi gente civile che gode di tutti i diritti civili. Perciò la gente di mare dovrebbe godere di quei diritti che sono garantiti agli ordini di cittadini e lavoratori»⁵⁷. Si vuole combattere la tendenza – fortemente radicata – a considerare quello del mare un mondo a parte.

La «modernizzazione» in corso nella flotta mercantile provoca una esigenza di più visibile regolamentazione analoga a quanto è avvenuto nel settore industriale allorché si è passati dagli impianti artigianali a una più razionale organizzazione produttiva. Ecco quindi che si chiede che vengano elaborate per le navi mercantili delle tabelle di armamento dettagliate come quelle per le navi da guerra, «anche a costo di mutare privati interessi»⁵⁸. «In mare, più che in qualsiasi altro posto, dove non è possibile avere a disposizione che il personale imbarcato, necessita che il numero e la capacità professionale di esso sia tale da non compromettere la vita e l'igiene delle persone che si trovano a bordo».

Il passaggio è ormai in atto, non solo nella pratica di navigazione, ma anche nell'approccio e nell'impostazione di chi opera in questo ambito. Per tale motivo Carlo Bruno definisce la nave una «colonia di operai»⁵⁹, ma è una estensione che non trova una applicazione né facile né tempestiva, poiché una maggiore chiarezza nella normativa trova opposizione presso coloro che intendono l'andar per mare un tipo di lavoro del tutto a sé stante e, in definitiva, ben poco codificabile in termini propri di organizzazione del lavoro. Sotto questo aspetto sarà la navigazione sui transatlantici a ricevere maggiore attenzione, sottolineando la varia composizione, e, soprattutto, la grande differenziazione della marineria italiana in questi anni: militare, mercantile, transatlantica, sovvenzionata.

Questa specificità del lavoro di equipaggio, che tutto insieme affronta i rischi della navigazione, e per mare costituisce un mondo a sé, nel passaggio dalla vela al vapore vede peraltro acuirsi la distinzione delle competenze in corrispondenza di nuove e maggiori «tecnicità». Fatto, questo, che ai primi del Novecento nella marina mercantile italiana rappresenta l'avvio di un processo che nel tempo si farà più complesso. Se quindi da una parte si chiede di considerare il lavoro marittimo con un approccio analogo a quello verso un'unità produttiva, e per rafforzare questa posizione si incitano le varie componenti ad assumere una posizione compatta

⁵⁷ *Ibi*, p. 239.

⁵⁸ *Ibi*, p. 238.

⁵⁹ Vedi la voce «Marina mercantile» sull'*Enciclopedia giuridica italiana*.

(«Capitani e macchinisti! Non tradite i vostri modesti, ma onesti e generosi compagni del basso a prua!» sollecita Giulietti nel 1913), dall'altro è la sempre maggiore specificità del lavoro a bordo che sottolinea le diversità nell'unione. Le posizioni di solidarietà ai primi del secolo danno luogo a scioperi e proteste e fanno pensare che si possa attuare l'unione delle varie componenti, «dal comandante al mozzo»; di fatto la dialettica all'interno delle specifiche competenze e mansioni e dei diversi gradi di istruzione giocano a distinguere e a dividere⁶⁰.

⁶⁰ Ai primi del Novecento si manifestano chiaramente le differenti posizioni anche per quanto riguarda il trattamento previdenziale delle diverse categorie: da un lato Giuseppe Manzella, rappresentante della Federazione dei Lavoratori del Mare, è contrario a fare distinzione di condizioni tra personale di coperta e personale di macchina, dall'altro sia giuristi come Enrico Bensa sia il rappresentante dei macchinisti navali, Emanuele Corsiglia,, sostengono la necessità di trattamenti pensionistici diversi che corrispondano alle attività direttive svolte e al servizio alle macchine (Commissione reale per la riforma del codice per la marina mercantile, *Atti*, vol. 1, pp. 325 e sgg.).