

APOSTOLATUS MARIS BULLETIN

(N. 103, 2009/III)



NON TEMETE, È NATALE!

SOMMARIO:

Giornata Marittima Mondiale	2
La Chiesa tra la Gente del Mare	7
Africa, reti pirata	10
Messaggio della <i>Mission de la Mer</i> alla Comunità Europea	12
Pirateria	17
Parlano le mogli dei marittimi	19



Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti
Palazzo San Calisto - Città del Vaticano
Tel. +39-06-6988 7131
Fax +39-06-6988 7111
office@migrants.va
www.vatican.va/Roman Curia/Pontifical Councils ...

Duemila anni fa, in un'umile mangiatoia, nacque Gesù mentre l'angelo annunciava ai pastori: "Non temete, ecco vi annunzio una grande gioia, che sarà di tutto il popolo" (Lc 2,10).

Come cappellani, operatori pastorali e volontari, in questo periodo sarete occupati a visitare le navi e a distribuire i regali, e forse sentirete una certa frustrazione occupandovi di equipaggi abbandonati e isolati.

Come marittimi o pescatori questo, forse, sarà il Natale più felice della vostra vita, il primo dopo molti anni passati in mare, che trascorrerete a casa, magari con un bambino che è appena nato o semplicemente assieme. Per altri, sarà un Natale solitario in un porto straniero o in pieno mare, nel ricordo delle persone care che sono lontane. Anche se sarete con le vostre famiglie, forse sarete tristi perché, in questo tempo di crisi, avete perduto il lavoro e non ci sono soldi per celebrare le festività.

Ma, nonostante tutto, il messaggio portato dagli angeli è oggi ripetuto a tutti noi: non temete! Malgrado tutte le difficoltà che sperimentiamo e che potrebbero trasmetterci insicurezza e paura, il mistero del Natale che celebriamo rinnova nei nostri cuori la convinzione che, quale che sia la situazione in cui ci troviamo, noi non siamo soli poiché Dio è sempre con noi. Il Signore Gesù è nostro compagno di cammino e condivide il nostro viaggio nella vita attraverso gioie, difficoltà e prove.

Come cappellani, operatori pastorali e volontari, apportando il vostro servizio alla gente del mare, date testimonianza di una nuova visione del mondo! Se Dio è con noi, possiamo lavorare insieme anche per edificare una nuova società, in cui tutti possiamo essere effettivamente fratelli e sorelle, senza differenze né discriminazioni. Come marittimi e pescatori, navigando da un porto all'altro, dividete questo messaggio con le persone che incontrate! Se Dio è con noi, la nostra speranza non muore, nonostante le paure e le incertezze.

Con gioia vi trasmettiamo i nostri auguri per questo Natale e invochiamo le benedizioni del Bambino Gesù su di voi, le vostre famiglie e i vostri amici.

Buon Natale e Felice Anno Nuovo!

✠ Antonio Maria Vegliò
Presidente

✠ Arcivescovo Agostino Marchetto
Segretario



GIORNATA MARITTIMA MONDIALE 2009

I CAMBIAMENTI CLIMATICI: UNA SFIDA ANCHE PER L'OMI!

Secondo il parere dei più grandi esperti mondiali in meteorologia, negli ultimi cento anni la temperatura della superficie della terra è aumentata di circa 0,6°C. Secondo gli organismi specifici dell'Accordo-Quadro delle Nazioni Unite sui Cambiamenti Climatici (CCNUCC), la temperatura media della superficie della terra è aumentata di 0,74°C dalla fine del XIX secolo e, a meno che non vengano adottate misure adeguate, aumenterà ancora da 1,8°C a 4°C prima dell'anno 2100, il che rappresenta una variazione che, secondo il CCNUCC, è "rapida e grave".

... Le importanti prove scientifiche di cui disponiamo indicano chiaramente che le principali cause di questo inquietante fenomeno non sono altro che gli effetti di un secolo e mezzo di industrializzazione. La combustione di quantità sempre più elevate di combustibili fossili, principalmente petrolio e carbone, così come la deforestazione, il ricorso generalizzato a pratiche agricole intensive e i processi industriali, che sono aumentati vertiginosamente durante l'era industriale, sono altrettanti fattori responsabili dell'aumento delle quantità di "gas ad effetto serra" nell'atmosfera, in particolare l'anidride carbonica, il metano e il protossido di azoto...

Il clima non reagisce immediatamente alle influenze esterne ma, dopo un secolo e mezzo di industrializzazione, il riscaldamento del pianeta ha acquisito ormai una propria dinamica e continuerà a sconvolgere i sistemi naturali della terra per centinaia di anni, anche se le emissioni di gas ad effetto

serra si ridurranno e i loro livelli nell'atmosfera cesseranno di aumentare. Per utilizzare un'analogia con il mondo marittimo, i cambiamenti climatici sono simili a delle superpetroliere, nel senso che per fermarli o per cambiare rotta non è necessario solo applicare una forza enorme, ma anche prevedere tempi significativi; ciò significa che i cambiamenti climatici sono fin d'ora ineluttabili, a causa delle emissioni del passato e quelle attuali di gas ad effetto serra...

Le prove e gli effetti del riscaldamento del pianeta, così come i cambiamenti climatici che ne risultano, sono ben documentati e i dati sono innegabili. Alcuni di questi effetti si fanno già sentire, altri sono ancora a livello di previsione. Certi sono già inevitabili, ma altri possono essere evitati se verranno adottate misure pertinenti, concertate e senza rimandare ancora.

Il settore dei trasporti non sfugge a questo controllo e a queste pressioni, e le preoccupazioni relative all'ambiente rivestono un ruolo di primaria importanza in tutti i settori, compreso quello del trasporto marittimo. Non possiamo ignorare il fatto che il mondo moderno è diventato totalmente dipendente dai mezzi di trasporto a motore, che in larga parte funzionano con combustibili fossili... Per quanto riguarda le emissioni di CO₂ per tonnellata di merce trasportata per miglio, è riconosciuto che il trasporto marittimo è il mezzo di trasporto commerciale più efficiente. Ciò nonostante, l'enorme scala del settore mondiale del trasporto

SCARICHI IN MARE, PASSA LA DIRETTIVA

Via libera del Consiglio degli esteri dei 27 Paesi dell'Ue alla direttiva che migliora la normativa attuale in materia di inquinamento da parte delle navi e introduce sanzioni anche penali, per scarichi di prodotti nocivi in mare.

Gli Stati membri hanno un anno di tempo per adeguarsi alle nuove regole, che cercano di migliorare la sicurezza marittima ed aumentare la protezione dell'ambiente marino da grandi inquinatori come le navi. Secondo le nuove norme infatti, scarichi illeciti, anche di scarsa entità, sono considerati reati, cioè illeciti penali, se commessi intenzionalmente, per imprudenza o per negligenza grave.

Le persone responsabili di questo tipo di scarichi in mare sono quindi soggetti a relative sanzioni, anche penali. E analoghe responsabilità vengono perseguiti anche nel caso di persone legali.

marittimo, che è responsabile del trasporto della gran parte del commercio mondiale, sta ad indicare una produzione del 3% circa delle emissioni antropogene mondiali di gas ad effetto serra...

Di conseguenza, la sfida di ridurre le emissioni di carbonio rappresenta indiscutibilmente una questione di vitale importanza per il settore dei trasporti marittimi. In qualità di organismo per la regolamentazione del settore, l'OMI condivide questa preoccupazione e fa considerevoli sforzi per limitare e ridurre le emissioni di gas ad effetto serra che provengono dalle navi. È per questo che l'Organizzazione ha scelto per la Giornata Mondiale del Mare 2009 il tema: "I CAMBIAMENTI CLIMATICI: una sfida anche per l'OMI!", testimoniando così l'attenzione che l'Organizzazione e la comunità mondiale dedicano a questo tema nel 2009.

Mentre l'OMI si impegna a stabilire un regime regolamentare applicabile al settore dei trasporti marittimi internazionali, quanti operano in questo stesso settore si sono presto resi conto di quali sono le loro responsabilità per ciò che riguarda le emissioni di gas ad effetto serra. In questi ultimi anni, hanno contribuito non soltanto attraverso l'intermediazione delle proprie organizzazioni alle attività dell'OMI, in campo tecnico e regolamentare, ma si sono altresì assunti la responsabilità di mettere a punto le proprie innovazioni sul piano tecnico e dello sfruttamento, per contribuire alla riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra provenienti dalle navi.

Le emissioni di carbonio e il rendimento energetico sono legati in modo diretto. Per dirla in altro modo, meno combustibile si brucia, più il volume delle emissioni è debole. Negli ultimi decenni, sotto la guida di ingegneri specializzati in campo navale, il settore dei trasporti marittimi ha messo a punto sistemi propulsivi e progetti di eliche più efficienti, che hanno portato a riduzioni considerevoli del consumo di combustibile. La tecnologia dei motori è evoluta al punto che i moderni sistemi principali di propulsione delle navi consumano il 10 % circa di combustibile in meno di quelli che sono stati installati una decina di anni fa, e con la stessa potenza di uscita. Gli architetti navali hanno contribuito con importanti miglioramenti in materia di idrodinamica e di progettazione dello scafo delle navi, che hanno permesso di ridurre il consumo di combustibile che va dal 2 al 4%.

Tenendo conto delle iniziative costantemente intraprese dal settore industriale per ottenere risul-

tati migliori, ci si può aspettare che ulteriori miglioramenti apportati alla progettazione dello scafo, del motore e dell'elica possano permettere in futuro di ridurre ancora il consumo di combustibile, e allo stesso modo che si possa utilizzare al meglio il calore disperso. Tuttavia, sebbene si stia lavorando in questi complessi settori tecnici, e sebbene sia possibile che alcuni di questi miglioramenti si potranno applicare alle nuove navi, a breve o a medio termine, sarà molto difficile che queste nuove tecnologie si potranno applicare alle navi esistenti. La soluzione per la flotta attuale potrebbe dunque essere il miglioramento dell'efficienza di determinati aspetti del suo funzionamento.

Si tratta di questioni complesse. Ridurre la velocità, ad esempio, potrebbe aiutare a ridurre le emissioni, ma potrebbe anche comportare che, per trasportare la stessa quantità di carico, si debbano utilizzare più navi, senza dimenticare che la navigazione a velocità inferiori ha ripercussioni anche sulla consegna a tempo debito della merce, così che i destinatari, che sono abituati a consegne 'puntuali' ed avendo calcolato di conseguenza i loro stock di materie prime, componenti ed altri prodotti, potrebbero essere contrariati di dover rivedere il proprio modo di lavorare....

Di conseguenza, anche se fosse possibile ridurre le emissioni di gas ad effetto serra espresse in tonnellata/miglio in una proporzione relativamen-

EMISSIONI, GLI STATI UNITI INASPRISCONO LE NORME

L'Agenzia per la protezione dell'ambiente (Epa) americana ha annunciato una strategia coordinata per ridurre le emissioni delle navi oceaniche, fissando nuove norme per le tipologie di carburanti utilizzati e per l'efficienza dei motori.

Le nuove norme riguarderanno le navi battenti bandiera americana, ma sono in armonia con gli standard internazionali al fine di giungere a nuovi accordi condivisi che portino ad una significativa riduzione delle emissioni inquinanti da traffico marittimo sull'intero pianeta.

Le emissioni dovute ai grandi motori diesel navali (in particolare di ossidi di azoto e di particolato fine) hanno pesanti conseguenze sulla qualità dell'aria di vaste aree intorno ai principali porti e sulla salute delle popolazioni che vi risiedono anche a chilometri di distanza.

te importante (forse dal 15 al 25 % nel corso dei prossimi 5-15 anni, così come indicato sopra, grazie a nuove navi, di più grandi dimensioni e con un migliore rendimento energetico, che porteranno a nuovi miglioramenti), è quasi impossibile garantire una riduzione nel valore assoluto delle emissioni imputabili al trasporto marittimo nel suo insieme, a causa della crescita prevista della domanda di trasporto globale, che dipenderà dallo sviluppo economico e dalla crescita demografica mondiale.

D'altra parte, le compagnie di navigazione hanno ottime ragioni per ridurre il consumo di combustibile e dunque le emissioni di gas ad effetto serra. Il costo dei combustibili liquidi, che è aumentato considerevolmente in questi ultimi anni, rappresenta una parte significativa delle spese operative delle navi.

Chi risentirà maggiormente dei cambiamenti climatici saranno gli abitanti dei Paesi in via di sviluppo, che dispongono di minori risorse per affrontare intemperie, inondazioni, siccità, epidemie e difficoltà negli approvvigionamenti di cibo e acqua, ma che allo stesso tempo desiderano progredire da un punto di vista economico, anche se sarà possibile che questo processo, già difficile, sarà reso ancor più difficoltoso dai cam-

biamenti climatici. Le nazioni più povere del mondo non sono, in sostanza, responsabili per il riscaldamento del pianeta, pur tuttavia sono più esposte delle altre ai suoi effetti.

Indubbiamente i cambiamenti climatici provocheranno delle conseguenze per tutti. Nessuno ne sarà immune. Allo stesso modo, non sarebbe realista attribuire la responsabilità di trovare una soluzione a un Paese o gruppo di Paesi, né a una regione o un continente in particolare. Questo problema, forse come mai prima, riguarda tutti, e trovare una soluzione soddisfacente non sarà facile, anche se possiamo immaginare quali conseguenze nefaste potrebbe comportare il non riuscirvi.

Tutti dobbiamo adottare misure energiche, globali e concertate, che non solo possano avviare il processo di ristabilimento del pianeta, ma dare inizio ad una nuova era di impegno serio e costruttivo, per impedire che una crisi, come quella che stiamo attraversando, peggiori o si ripeta.

Se agiremo tutti insieme, assumendoci le nostre responsabilità nei confronti delle generazioni future, gli accordi che la Conferenza di Copenaghen adotterà potranno avere valore autentico e duraturo.

IL CONSIGLIO DELL'OMI DICHIARA IL 2010 "ANNO DEL MARITTIMO"

Il Consiglio dell'Organizzazione Marittima Internazionale (OMI), nel corso della sua 102^a sessione, svoltasi a Londra dal 29 giugno al 3 luglio 2009, ha deciso di adottare questo tema per la Giornata Marittima Mondiale del prossimo anno: "2010: Anno del Marittimo", siglando la proposta del Segretario Generale dell'IMO, Efthimios E. Mitropoulos. Il tema, che sarà celebrato lungo tutto l'anno e nella Giornata Marittima Mondiale come evento parallelo in Argentina, è stato scelto per fornire all'IMO e alla comunità marittima internazionale un'opportunità per rendere omaggio ai marittimi di tutto il mondo per il loro contributo alla società e come riconoscimento dei rischi cui vanno incontro nello svolgimento del proprio lavoro in un ambiente spesso ostile. Nel proporre questo tema, il Segretario Generale ha detto che "i pericoli che affrontano i 1,5 milioni di marittimi di tutto il mondo, compresi gli attacchi dei pirati, la detenzione illegale e l'abbandono, sommati alla scarsità di ufficiali esperti, rendono sempre più urgente l'adozione di una soluzione immediata e concreta per fare in modo che non ci siano più navi guidate da personale non sufficientemente addestrato".

Il sottotitolo permanente dell'IMO, "Go to Sea!" è il simbolo di una campagna per attrarre nuovi partners del mercato spedizionario, ed era stata lanciata nel novembre 2008 in associazione con l'Organizzazione Internazionale del Lavoro, la "Tavola Rotonda" delle organizzazioni operanti in questo settore e la Federazione Internazionale degli Operatori del Trasporto. E' in linea anche con la revisione, iniziata nel 2006, della International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) del 1978, con relativo Codice e testi aggiornati, che dovranno essere presi in esame da una Conferenza Diplomatica in programma a Manila (Filippine) per metà 2010. Una volta adottati, gli emendamenti proposti alla STCW e relativo Codice forniranno gli standard necessari per l'addestramento e la certificazione dei marittimi sulle navi tecnologicamente avanzate, per il presente ma anche per il futuro.



GIORNATA MARITTIMA MONDIALE SEYCHELLES

Da cinque anni, la celebrazione della Giornata Marittima Mondiale è organizzata dal Comitato per la Giornata Nazionale del Mare, organismo formato da diverse organizzazioni governative e non governative, oltre che da altri enti impegnati nel settore dell'industria marittima e della pesca, dalla scuola marittima e dall'AM-

Le attività di quest'anno (21-27 settembre 2009), si sono concentrate su un seminario che verteva sui cambiamenti climatici e le loro conseguenze sull'industria della pesca e l'ambiente, la pulizia delle barriere coralline e del mare sull'Isola Sant' Anna, oltre ad una messa speciale nella chiesa di Sant' Andrea, a Cascade.

In totale, 60 marittimi, pescatori, studenti della scuola marittima e membri del Ministero dell'ambiente hanno partecipato ad una giornata del seminario sul tema : "I cambiamenti climatici e le loro conseguenze sull'industria della pesca", organizzato dal Comitato per la Giornata Nazionale del Mare, di cui l'AM è membro fondatore. L'obiettivo principale era di informare il settore della pesca e quello marittimo dei pericoli e degli effetti dei cambiamenti climatici sull'ambiente, e delle loro conseguenze sul commercio e sulla professione, così come di aumentare la consapevolezza dei marittimi sull'impatto che il livello del mare e i cambiamenti climatici stanno avendo nel paese a livello economico e sociale.

Un numero considerevole di cristiani e di non cristiani hanno partecipato ad una Messa celebrata nella chiesa di Cascade dedicata a Sant' Andrea (nelle Seychelles Sant' Andrea è il Patrono dei pescatori e dei marittimi).

Il tema dell'OMI, "I cambiamenti climatici, una sfida anche per l'OMI!" era stato scelto per la Messa, che è stata accompagnata da una preghiera di ringraziamento per la liberazione di dieci marittimi delle Seychelles tenuti in ostaggio dai pirati somali e per due pescatori dispersi in mare nel mese di settembre.

Nel suo discorso di benvenuto, il Direttore nazionale dell'AM, Albert Napier, ha detto :

- «*Noi, cristiani o non cristiani, ricchi o poveri, neri o bianchi, siamo tutti responsabili del flagello del cambiamento climatico.*
- *Utilizziamo la spiaggia per i nostri piaceri, per fare un picnic, ma invece di portare via i rifiuti, li lasciamo sulla spiaggia o li gettiamo in mare, inquinando l'oceano e il suo ambiente. I sacchi di plastica soffocano le tartarughe, uccidono i pesci piccoli , gli uccelli e altre specie animali;*
 - *I nostri pescatori locali utilizzano delle piccole reti per catturare una varietà di pesci per il nostro consumo, mentre i grandi piroscafi da pesca catturano i pescecani, tagliano loro le pinne e ne gettano le carcasse in mare;*
 - *Anche le navi per la pesca al tonno dell'Unione Europea utilizzano le reti a trama fitta per catturare diversi tipi di pesci, e in questo modo tantissimi pescecani, orate, tonni, ecc. vengono ributtati in mare. Queste pratiche inquinano il mare e distruggono numerose specie viventi;*
 - *gli investitori stranieri che, in nome dello sviluppo, vengono nel nostro paese ad investire milioni di dollari nei tanti progetti legati all'industria del turismo, non rispettano la legislazione nazionale in materia ambientale; le nostre coste e l'ambiente marittimo sono inquinati dai liquami e dalle acque che escono dalle fogne, che finiscono direttamente in mare;*
 - *il nostro governo e tutti i responsabili della protezione dell'ambiente del nostro paese, che non reagiscono di fronte alla mancata applicazione dei regolamenti e della legislazione nazionale, emanati per proteggere l'ambiente e le risorse marine, sono tutti colpevoli e responsabili della catastrofe del cambiamento climatico".*

Ha poi concluso chiedendo a " Dio nostro Padre di perdonarci per l'ingiustizia che abbiamo commesso contro la natura e contro di Lui ", ed ha chiesto alla comunità di pregareLo di aiutarci ad avere una maggiore coscienza nei confronti dell'ambiente, e più rispetto per il mare e tutte le specie che Egli ci ha donato.

Padre Lafourture, sacerdote della parrocchia di Sant' Andrea di Cascade, ha detto che "le Seychelles sono considerate un paradiso perché il mare è una parte della bellezza delle nostre isole che accoglie i turisti e i marittimi ". Ha poi affermato che la società deve prendere maggiormente sul serio la minaccia costante dei pirati somali nelle acque territoriali, e ha chiesto all'assemblea di riflettere su questo argomento, perché riguarda il territorio. Ha invitato i pescatori a venire in chiesa e ad unirsi agli altri fedeli per pregare Dio per la loro salute e la loro sicurezza quando escono in mare a pescare. Ha poi detto che devono cambiare mentalità, e non rivolgersi a Dio solo quando sono in pericolo.



La comunità ha quindi ascoltato attentamente la testimonianza di due ex-ostaggi dei pirati somali. *Serenity* era uno yacht preso in ostaggio dai pirati somali nelle acque territoriali delle Seychelles nel mese di febbraio 2009, mentre faceva rotta verso il Madagascar. In marzo, un'altra nave delle Seychelles, la *Indian Ocean Explorer*, è stata catturata nelle acque territoriali delle Seychelles. In tutto, dieci membri degli equipaggi sono stati tenuti in ostaggio dai pirati somali, che hanno chiesto il pagamento di un riscatto per la loro liberazione.

Il Sig. Francis Roucou, skipper a bordo dell'*Indian Ocean Explorer*, ha parlato della sua esperienza e di quella del resto dell'equipaggio, detenuti per tre mesi, descrivendo come i pirati sono

montati a bordo della nave, armati di AK47 e di mortai, costringendo l'equipaggio a fare rotta verso la Somalia. Ha ringraziato tutti i cittadini che li hanno aiutati attraverso le loro preghiere e ha incoraggiato i pescatori a non trascurare mai Dio nella loro vita. Il Sig. Gilbert Victor, skipper del *Serenity*, ha ringraziato "a nome dell'equipaggio le Seychelles, le organizzazioni e le autorità che hanno contribuito alla nostra liberazione". Ha poi ringraziato anche tutti coloro che hanno pregato Dio onnipotente affinché potessero tornare sani e salvi.

Numerosi pescatori che vivono nei distretti di Cascade e di Anse aux Pins hanno chiesto di benedire le loro barche da pesca, che per l'occasione erano decorate con fiori, bandiere e foto di pescatori che lavorano sulle navi. All'avvenimento erano presenti i familiari e gli amici. Sono stati letti diversi messaggi e il sacerdote ha parlato dell'importante contributo apportato dai pescatori che catturano i pesci per il mercato locale e per l'esportazione.

BENEDETTO XVI RENDE OMAGGIO A MARIA STELLA DEL MARE

In Maria che era ed è totalmente unita al Figlio, a Cristo, gli uomini nelle tenebre e nelle sofferenze di questo mondo hanno trovato il volto della Madre, che ci dà coraggio per andare avanti. Nella tradizione occidentale il nome "Maria" è stato tradotto con "Stella del Mare". In ciò si esprime proprio questa esperienza: quante volte la storia in cui viviamo appare come un mare buio che colpisce minacciosamente con le sue onde la navicella della nostra vita. Talvolta la notte sembra impenetrabile. Spesso può crearsi l'impressione che solo il male abbia potere e Dio sia infinitamente lontano.

Spesso intravvediamo solo da lontano la grande Luce, Gesù Cristo che ha vinto la morte e il male. Ma allora vediamo molto vicina la luce che si accese, quando Maria disse: "Ecco, sono la serva del Signore". Vediamo la chiara luce della bontà che emana da Lei. Nella bontà con cui Ella ha accolto e sempre di nuovo viene incontro alle grandi e alle piccole aspirazioni di molti uomini, riconosciamo in maniera molto umana la bontà di Dio stesso. Con la sua bontà porta sempre nuovamente Gesù Cristo, e così la grande Luce di Dio, nel mondo. Egli ci ha dato la sua Madre come Madre nostra, affinché impariamo da Lei a pronunciare il "sì" che ci fa diventare buoni. (Omelia per l'Ordinazione Episcopale di cinque Ecc.mi Presuli, 12 settembre 2009)

Che gioia immensa avere per madre Maria Immacolata! Ogni volta che sperimentiamo la nostra fragilità e la suggestione del male, possiamo rivolgerci a Lei, e il nostro cuore riceve luce e conforto. Anche nelle prove della vita, nelle tempeste che fanno vacillare la fede e la speranza, pensiamo che siamo figli suoi e che le radici della nostra esistenza affondano nell'infinita grazia di Dio. La Chiesa stessa, anche se esposta agli influssi negativi del mondo, trova sempre in Lei la stella per orientarsi e seguire la rotta indicata da Cristo. Maria è infatti la Madre della Chiesa, come hanno solennemente proclamato il Papa Paolo VI e il Concilio Vaticano II. Mentre, pertanto, rendiamo grazie a Dio per questo segno stupendo della sua bontà, affidiamo alla Vergine Immacolata ognuno di noi, le nostre famiglie e le comunità, tutta la Chiesa e il mondo intero. (*Angelus*, 8 dicembre 2009, solennità dell'Immacolata Concezione)



"LA CHIESA TRA LA GENTE DEL MARE"

LETTERA PASTORALE CONGIUNTA

Proposta di accompagnamento pastorale alle comunità costiere del Pacifico costaricense (capitolo III)

ALCUNI MODELLI D'AZIONE IN COERENZA CON LA NOSTRA FEDE

"Uscì di nuovo lungo il mare; tutta la folla veniva a lui ed egli li ammaestrava" (Mc 2,13).

Sentiamo l'urgenza di compiere passi più decisivi per sviluppare una pastorale orientata verso il mondo della pesca, che contribuisca con ogni sforzo ad edificare un ordine temporale più perfetto, rendendo dignità al lavoro della pesca, valorizzandone il lavoro e favorendone l'accesso ai beni.

Non possiamo ignorare le angosce che sta vivendo la gente del mare. Vogliamo assumere questo compito a partire dalla Chiesa, realizzandolo in equipe e non in maniera isolata, in coordinamento con le autorità governative e non governative (in reti istituzionali), con lo spirito sociale, ecumenico e d'integrazione chiaramente indicatoci dal documento di Aparecida (n. 384).

"Molti pescatori come noi non sono consapevoli del danno che arrecano alla natura ... noi gettiamo le reti e distruggiamo la pesca del Golfo", affermavano alcuni pescatori che hanno partecipato al **FORUM della gente del mare** (incontro con rappresentanti delle comunità di pescatori e alcune ONG ecologiste, svoltosi il 29 e 30 novembre 2008). Così come, in primo luogo, le terre costiere spettano agli abitanti originari che, storicamente, hanno vissute delle loro risorse, a maggior ragione essi saranno i primi responsabili di prendersi cura ed amministrare, con i criteri di maggiordomi o guardiani, le ricchezze marittime del Creato che Dio ci ha affidato.

È giunto il momento di migliorare i modi tradizionali di organizzazione del settore della pesca, controllato da grandi produttori e da politici. "Termini la rivalità tra le organizzazioni ... Numerosi sono coloro che seguono solo i propri interessi personali ... I

soci devono esigere un cambiamento dei leader ... che non devono restare in eterno nelle loro cariche", ecco alcune delle testimonianze raccolte durante il FORUM. Invitiamo pertanto le istituzioni governative e le ONG che si occupano del settore della pesca a coltivare nuove leadership tra le persone più giovani, che vadano al di là dei giochi politici, dell'individualismo e del machismo che conferiscono un basso profilo a queste organizzazioni.

Numerosi sono i templi e i movimenti di proselitismo delle comunità cristiane non cattoliche nella maggior parte delle popolazioni di pesca del Pacifico, ma minori sono i loro sforzi per sostenere l'organizzazione sociale e la loro liberazione integrale. "Le chiese dovrebbero aiutarci nella ricerca di un proget-

Noi, pastori delle diocesi di Tilarán, Puntarenas e San Isidro, siamo consapevoli dell'urgenza di una soluzione di fondo che permetta di raggiungere l'armonia tra l'essere umano e la natura, affinché la normativa di sviluppo sia volta alla sostenibilità. Una visione integrale e reale della situazione della zona costiera è imprescindibile, in quanto gli effetti—attuali e potenziali—delle attività che ivi si realizzano pongono in serio pericolo la stabilità degli ecosistemi e delle fragili culture umane associate alla zona costiera.

**CHI FOSSE INTERESSATO A RICEVERE IL TESTO COMPLETO DI QUESTO DOCUMENTO PUO' RIVOLGERSI A P. GUSTAVO MENESSES
padretavo@hotmail.com**

to comune. Dobbiamo allearci spiritualmente, dialogare, smettere di litigare tra di noi...", riconoscono i partecipanti al FORUM. Ci impegniamo umilmente a sederci ad una stessa tavola con i leader religiosi di diverso credo, per proporre alternative comuni di vita e di speranza, affinché il Vangelo che tutti noi annunciamo sia veramente, per la gente di mare, una "buona novella".

Il turismo marittimo comunitario continua ad essere un'alternativa valida per le comunità della costa che hanno visto la pesca decadere drasticamente. Questa alternativa al turismo esclusivo, che non crea intralcio sociale, sarà valida sempre e quando è realizzata in maniera tale da rafforzare le prospettive locali di sviluppo delle comunità della pesca. Do-

mandiamo con insistenza di investire in queste comunità maggiori risorse che favoriscano nuove possibilità lavorative in un modello di turismo solidale e responsabile, a partire dalla gestione locale e con l'aiuto dello Stato. Per questo sosteniamo un turismo maggiormente comunitario, responsabile e solidale che porti beneficio alle comunità, e impresari consapevoli della loro responsabilità sociale verso le comunità interessate.

"L'insicurezza nel mare non è più una minaccia, ma una realtà ... Ci dispiace che molti umili pescatori ora siano armati ... Alcuni di noi sono stati assaltati mentre lavoravano sulle loro barche. Abbiamo bisogno di sapere come presentare le varie denunce e abbiamo bisogno che le autorità prendano in mano la questione", hanno affermato con preoccupazione vari pescatori nel FORUM. Domandiamo al Ministero degli Interni di volgere lo sguardo al mare e a creare con pescatori esperti una "polizia comunitaria marina" con una formazione sufficiente e con i mezzi necessari per affrontare la delinquenza nelle acque territoriali, vigilando altresì su altri tipi di delitti nella zona costiera.

Lanciamo un appello vibrante alle nostre autorità governative affinché ci diano risposte chiare e offrano azioni concrete contro l'aumento del numero di delinquenti della costa, i "pirati" e i malfattori "dal colletto bianco" che incitano la popolazione costiera a partecipare al traffico di droga o ad altri commerci illeciti; e contro coloro che continuano ad attaccare, sottrarre e assassinare i pescatori nelle acque costiere. Si contano già diversi casi non risolti, che hanno potuto beneficiare dell'imputunità giuridica.

Chiediamo un trattamento più integrale ed umano alle notizie che riguardano la gente di mare affinché non continui la campagna di colpevolizzazione per le cattive azioni di pochi, nonché la stigmatizzazione delle nostre genti mediante appellativi che non hanno fatto altro che denigrarli nel corso degli ultimi anni. È noto che le circostanze dovute alla povertà e agli spostamenti spingono spesso le persone alla delinquenza, all'alcolismo o al traffico della droga, ma è ingiusto screditare tutto un settore di lavoro a cause delle cattive azioni commesse da alcuni dei loro peggiori rappresentanti.



Domandiamo di controllare attentamente a chi vengono accordate le concessioni, dando la preferenza alle organizzazioni comunali il cui percorso è conosciuto, ai sindacati che si identificano con la comunità, alle organizzazioni di studenti e alle cooperative, come indica la legge.

I pescatori sono consapevoli della necessità di stabilire periodi di fermo, anche se sanno di rinunciare a un diritto fondamentale della loro identità culturale. La responsabilità dello Stato nei confronti della gente di mare che arresta la sua attività produttiva deve manifestarsi attraverso una retribuzione che soddisfi realmente le necessità familiari e non mediante un contributo limitato offerto loro abitualmente.

I pescatori artigianali, uomini e donne, vogliono continuare questa attività, nonostante talune pratiche inadeguate e anti-ecologiche che sono da abbandonare. Attraverso la loro professione, essi hanno acquisito una conoscenza associata all'utilizzo delle risorse marine che si trasmette di generazione in generazione e porta alla formazione della "cultura della gente di mare". Queste famiglie di pescatori devono inoltre riconoscersi come attori strategici per la sicurezza alimentare del paese, importante quanto ogni altro settore produttivo nazionale. Dobbiamo riconoscere il diritto d'accesso alle risorse costiere per le comunità locali, adottare misure in favore dei poveri e ottenere un uso equilibrato delle risorse.

Occorre elaborare una strategia per il settore della pesca artigianale che riunisca le istituzioni di sviluppo e di conservazione, affinché il loro approccio sia integrale e possa soddisfare le necessità sociali, economiche e culturali di questo settore. Omettere la responsabilità governativa con le gravi conseguenze ecologiche che comportano le monoculture vorrebbe dire impedire la messa in opera di una strategia efficace.

Chiediamo scuole sul territorio costiero, in cui ci si occupi dei figli della gente di mare, con la realizzazione di uno sforzo speciale tanto per adattare il loro programma di studio alla realtà costiera quanto per nominare personale insegnante che sia sensibile alla problematica di questa gente. È importante che tale personale abbia la capacità di comprendere e dunque di migliorare gli aspetti negativi della mentalità propria della cultura costiera - che si acquisiscono fin dall'infanzia - e incoraggi, invece, il senso di responsabilità, la gioia e la

dignità di questa popolazione socialmente stigmatizzata.

Incoraggiamo e sosteniamo gli sforzi dei pescatori artigianali e di quelli sportivi affinché si uniscano e prendano misure concrete per migliorare le condizioni della costa, e, con la partecipazione di organizzazioni ecologiste e delle università, per stabilire delle priorità per la protezione dei mari e delle riserve di pesca nelle loro zone d'influenza, in modo da combattere l'eccessivo sfruttamento e l'uso di metodi di pesca vietati, sentendosi i guardiani della vita marina.

Noi, in quanto Chiesa, ci impegniamo ad accompagnare, a partire dalla Pastorale Sociale, le proposte che sono state qui suggerite, per mezzo di un'equipe

di discepoli e missionari coinvolti nella pastorale marittima delle nostre tre diocesi e partecipando alle reti interistituzionali a favore della gente del mare, in particolare quelle che contano sul contributo di università, ONG e istituzioni dello Stato, al fine di un migliore approccio e coordinamento nella zona costiera.

Mons. Guillermo Loría Garita

Vescovo di San Isidro del General

Mons. Oscar Fernández Guillén

Vescovo di Puntarenas

Mons. Victorino Girardi Stellin

Vescovo di Tilarán-Liberia

(2 Agosto 2009, festività della Vergine degli Angeli)

PREGHIERA ALLA VERGINE DEL MARE

*Maria, Vergine del Mare, Madre di Cristo e madre della gente di mare,
quando navighiamo lungo le nostre coste
con la tua bella immagine agitata dalle onde,
noi ti presentiamo la cultura comune dei nostri territori costieri,
ricchi di tradizioni impregnate di fede al bordo delle loro acque.*

*Secondo sentieri tracciati dalla luce che irradia dai cieli, abbiamo ricevuto in pieno mare
la predicazione del Vangelo di tuo Figlio Gesù Cristo,
che, con la forza della sua parola, ha calmato la furia delle onde
e ha portato la pace ai pescatori che sentivano le loro vite minacciate.*

*Noi veniamo oggi, davanti alla tua immagine consolatrice,
a deporre ai tuoi piedi una pesca immensa di sogni e speranze,
affinché tu interceda per noi presso il Figlio tuo, il pescatore di Galilea,
e la sua parola di vita rafforzi le nostre deboli ancore.*

*Maria del mare, nuova Eva, nostra vita, nostra dolcezza e nostra speranza,
ottieni dal Figlio tuo, apostolo infaticabile di pescatori,
la sua misericordia su di noi e sulle nostre famiglie,
sui nostri territori costieri,
e sulle imbarcazioni che ci forniscono la sussistenza quotidiana.
Sii compassionevole e proteggi i nostri figli e i nostri giovani,
affinché non si lascino sedurre dalla tentazione di ciò che è facile.*

*Ti affidiamo le nostre mogli,
la cui dignità è spesso disprezzata e ferita,
affinché siano stelle splendenti quando la luce diminuisce.*

*E concedi a coloro le cui mani sono state rese callose
dalla durezza dell'ammirevole lavoro della pesca
la saggezza dell'età avanzata,
e che, nel Dolce Nome di Gesù,
possiamo sederci tutti insieme, nella stessa barca che ci condurrà al largo,
tenendoci per mano con la gente delle città e delle montagne,
attraccando in nuovi porti di giustizia, solidarietà e pace,
anticipazione del nostro destino comune, il porto della vita senza fine.*

Amen.

AFRICA, RETI PIRATA



I più abili pescatori dell'Africa occidentale vivono su una lingua di sabbia contesa tra le onde dell'Atlantico e il placido estuario del fiume Senegal, la Langue de Barbarie. Un piccolo ponte collega le strade silenziose e le fatiscenti residenze coloniali di Saint-Louis (già capitale dell'Africa occidentale francese) ai vicoli e alle baracche di Guet-Ndar, il quartiere dei pescatori ... E' la riva del fiume quella dove si concentra l'attività commerciale: ogni giorno centinaia di piroghe scaricano quintali di pescato, che viene diviso tra i rustici impianti per l'essiccamiento sistemati lungo la riva e i camion in attesa sulla stradina asfaltata più in alto. Pressato in sacchi di iuta, il pesce secco viaggerà lentamente verso i mercati dell'Africa interna. Le specie di maggior pregio invece, conservate in ceste ricolme di ghiaccio, prenderanno la via dei ricchi mercati europei e orientali ...

Impoverite da decenni di ipersfruttamento operato dai pescherecci industriali stranieri, le acque di Saint-Louis non sono più in grado di sostenere nemmeno la pesca artigianale locale. Così molti pescatori

di Guet-Ndar per non tornare con le reti, vuote sono costretti a far rotta sulle acque mauritane, dove lo sfruttamento delle risorse ittiche è minore ... A ingaggiare i fenomenali pescatori di Saint-Louis non vengono soltanto dalla Mauritania. C'è chi fa molta più strada. Nei vicoli di Guet-Ndar, tra genti color ebano avvolte in completi vivaci o nelle cerate da pesca, capita di incrociare gli occhi sottili degli intermediari coreani...

A ogni missione i coreani contrattano tra 40 e 50 piroghe complete di equipaggio, per un totale di oltre 200 pescatori. Le piccole imbarcazioni senegalesi vengono caricate nel ventre scuro degli enormi pescherecci coreani, mentre gli uomini sono sistemati in una serie di minuscole cellette appositamente costruite sul ponte della nave. Per mesi questi loculi angusti, così bassi che

IN BRASILE NUOVI TIPI DI PESCA E UNA LEGGE SULL'ACQUACOLTURA

I nuovi tipi di pesca adottati in Brasile e la legge sull'acquacoltura approvata nel giugno 2009 hanno ripercussioni importanti per le donne. Un aspetto rilevante della nuova legge è che allarga la definizione del termine 'pescatore' includendo coloro che realizzano attività subordinate che, fino ad ora, non avevano avuto nessun riconoscimento legale. Con questo allargamento della definizione di 'pescatore', il Brasile ha realizzato un altro passo avanti. Le donne che lavorano in campo ittico, come raccoglitrice, avevano già ricevuto un riconoscimento formale con l'approvazione della Costituzione Federale Brasiliana nel 1988, e l'istituzione della Legge sulla Previdenza Sociale del 1991, che fornisce ai lavoratori rurali lo stesso tipo di previdenza sociale accordata ai lavoratori urbani. Di particolare interesse per le donne rurali è stato il riconoscimento della loro condizione sociale, senza distinzione alcuna riguardo il loro stato civile.

La nuova legge adotta una visione più totale delle riserve di pesca e di quanti operano in questo settore. Garantisce il riconoscimento di coloro che si occupano delle attività collegate alle riserve di pesca, come nella fabbricazione di reti e di attrezzi, e nel settore legato alla manifattura di prodotti ittici.

Si spera che questa legge aiuterà i lavoratori che si occupano di attività legate alle riserve di pesca, in maggior parte donne, ad avere accesso ai diritti sociali, come pensione, copertura in caso di incidenti e malattia, oltre all'indennità di maternità. Inoltre, laddove sono stabiliti i fermi per la pesca, beneficeranno della relativa assicurazione, di solito un assegno per quattro mesi, che comprende il pagamento del salario minimo per ogni mese del fermo, all'incirca 218 dollari USA al mese.

In questo modo, beneficeranno del di agenti a tempo pieno che, proprio come i loro colleghi maschi soffrono per la scarsità di reddito durante il periodo del fermo della pesca. Vista la notevole presenza delle donne in attività prima e dopo la raccolta del pesce, la loro immissione ufficiale all'interno del settore dovrebbe far aumentare notevolmente l'iscrizione delle donne alle organizzazioni artigianali che operano nel settore.

vi si può accedere solo gattoni, saranno il ricovero notturno dei pescatori senegalesi.

I *bateaux ramasseurs*, chiamati così perché «ramazzano», cioè fanno incetta di piroghe, si dirigono verso acque meno controllate dell'Africa occidentale: Guinea Conakry, Liberia, Sierra Leone, Angola, Gabon. Le piroghe vengono liberate in alto mare, ognuna con a bordo 5 o 6 pescatori armati di lenza che per tutto il giorno danno la caccia alle specie di maggior pregio. I proprietari della nave forniscono lenze e ami e una ciotola di riso al sorgere e al calare del sole. Al termine di ogni giornata, i senegalesi consegnano quanto pescato ai coreani, che pagano un prezzo stabilito prima della partenza da Saint-Louis. Spesso però gli accordi non vengono rispettati e può capitare che i pescatori siano abbandonati sulle loro piroghe a centinaia di miglia da casa ...

Per ingassare i profitti molte imbarcazioni straniere pescano senza licenza. I Paesi che affacciano sulla costa non dispongono di mezzi adeguati alla sorveglianza delle proprie acque territoriali e i pescherecci pirata possono operare quasi indisturbati. La pesca illegale è basata sulla strategia della confusione. Per evitare di essere riconoscibili, gli armatori senza permessi occultano l'identità dei propri pescherecci. Le navi sventolano una «bandiera di convenienza», che può essere facilmente acquistata (anche via internet) nei registri di Paesi come Panama, Belize, Honduras. La bandiera e il nome della barca vengono poi cambiati di continuo, una tecnica conosciuta come *flag hopping*. Oltre a nascondersi dietro falso nome, chi pesca illegalmente si adopera per rendere impossibile la tracciabilità del proprio prodotto. Il pescato delle imbarcazioni senza licenza viene incatolato in cartoni contrassegnati con i dati di altri pescherecci in regola appartenenti allo stesso armatore. Oppure si utilizza la pratica del *trans-shipping*: il pesce viene trasbordato in alto mare su altre imbarcazioni, confondendosi così nelle celle frigo dei cargo diretti alle Canarie. Il *trans-shipping* è diffuso anche tra i pescherecci che vantano una regolare licenza: trasbordando lontano dai porti africani possono infatti eludere i «fastidiosi» controlli della marina locale, commerciando senza problemi anche il pescato che viola i limiti quantitativi e qualitativi previsti dagli accordi di licenza.

... Il pesce viene catturato con metodi proibiti per il loro impatto ambientale distruttivo, come lo strascico o le reti troppo fitte. Oppure pescato nelle acque riservate ai pescatori artigianali o in zone protette, come le aree di riproduzione e i parchi naturali ...

Per gli ecosistemi e le economie africane i danni provocati dalla pesca illegale sono drammatici. Se-

Per rispondere a una domanda crescente, le flotte di pescherecci europee e asiatiche rivolgono la prua verso le acque dell'Africa occidentale dove, senza troppi controlli, possono pescare illegalmente. Soddisfare i nostri palati ha però un costo altissimo per le economie e gli ecosistemi africani.

condo le stime della Fao (l'Agenzia Onu che si occupa della pesca e dell'agricoltura) l'80% delle risorse ittiche a livello globale sono a rischio di estinzione, ipersfruttate o in declino. Il "Fishery committee for the eastern central Atlantic" (comitato della Fao deputato a valutare lo stato delle risorse ittiche sulla costa occidentale dell'Africa) denuncia che calamari, seppie, orate, gamberi rosa e alcuni tipi di granchio sarebbero in via d'estinzione ...

Ai danni ambientali vanno aggiunti quelli economici: considerando l'intera Africa subsahariana, Greenpeace stima che la pesca pirata sottragga alle casse africane un miliardo di dollari l'anno. Tra i Paesi più colpiti ci sono la Guinea Conakry che, secondo i calcoli del "Departement for international development" del governo britannico, perderebbe 110 milioni di dollari ogni anno, e la Sierra Leone, dove la media annuale si aggirerebbe intorno ai 30 milioni di dollari. Uno scenario ancor più grave se si considera che l'Atlantico dà lavoro alla maggior parte della popolazione costiera e che, nell'alimentazione di questi Paesi, il pesce è la principale fonte di proteine.

... Motore della pesca pirata è la domanda dei mercati finali, che pagano prezzi dieci volte superiori a quelli praticati sui mercati africani. L'Europa, le cui acque soddisfano appena il 40% del consumo interno, è il più grande importatore mondiale. Secondo le stime della Commissione europea, ogni anno arriverebbe sui mercati interni pesce pirata per un valore di 1,1 miliardi di euro.

... Depredate delle proprie risorse ittiche, le flotte di pescatori artigianali dell'Africa occidentale vivono una crisi che, anno dopo anno, si fa sempre più profonda. La popolazione costiera, al limite della sopravvivenza, è costretta così a unirsi alle orde di disperati che assediano la «Fortezza Europa». Le piroghe, non più in grado di garantire il sostentamento delle famiglie, vengono trasformate nel fragile mezzo su cui sfidare l'Atlantico. Arrancando per giorni sulle stesse rotte dei pescherecci pirata, i più abili pescatori dell'Africa occidentale sono ridotti a inseguire il miraggio del benessere europeo.

Adriano Marzi
Popoli, Ottobre 2009, n. 10 (estratto)

MESSAGGIO DELLA « MISSION DE LA MER » DI FRANCIA ALLA DIREZIONE GENERALE DEGLI AFFARI MARITTIMI E DELLA PESCA DELLA COMUNITÀ EUROPEA

La “Mission de la Mer” auspica una pesca responsabile, sostenibile, gestita a livello regionale, nel rispetto dei pescatori e delle risorse alieutiche.

1-Valori da privilegiare in nome dell’ “elemento umano”

La “Mission de la Mer” è impegnata da oltre 50 anni presso le comunità di pescatori, fedele ai valori del Vangelo e alle aspirazioni dei pescatori e delle loro famiglie, in collegamento con gli organismi marittimi. Essa riconosce la necessità di ristrutturare la politica comunitaria su basi differenti.

Noi non abbiamo né navi, né quote di pesca o parte del mercato da difendere, ma soltanto l’ “elemento umano”, i valori ispirati dal Cristianesimo e dal Vangelo, in particolare la partecipazione al Creato, la solidarietà e il rispetto dovuto a tutti, pescatori della Comunità Europea e di tutto il mondo. Tutti questi valori sono poco a poco intaccati, da una parte, dal dominio del profitto immediato e, dall’altra, a causa di una governance contrassegnata dalla mancanza di adeguamento tra coloro che hanno i poteri decisionali e le aspirazioni delle comunità di pescatori.

La “Mission de la Mer” ha risposto alla consultazione lanciata dalla Comunità Europea sulla politica comune di pesca. Ne riportiamo alcuni estratti.



2-Dare la parola ai pescatori. La “Mission de la Mer” **approva l’iniziativa** a favore di una migliore partecipazione dei pescatori, tanto più che essi testimoniano la loro scarsa fiducia nelle strutture, qualunque esse siano. Finora il politico, il commerciante, lo scienziato e l’industria hanno potuto dire la loro mentre i pescatori, in particolare i più giovani, sono stati i “senza voce” dell’Europa.

Non siamo creduloni: la parola viene data ai pescatori dopo averli “gettati fuori bordo”, dopo averli paralizzati nel “corsetto europeo”, imbavagliati da restrizioni amministrative, schiacciati da un “mercato globalizzato” che non ha alcuna attenzione per il frutto del loro duro lavoro. Li si rende colpevoli di tutti i mali, trattandoli apertamente come *“bracconieri del mare”*, o *“assassini del mare”*...

La parola del pescatore è importante. Egli deve poter prendere la parola a livello locale, regionale, nazionale ed europeo. **La parola dei pescatori artigianali**, delle moglie e delle famiglie dei marittimi, delle associazioni di sostegno alla pesca, non è quella della pesca industriale, né dell’acquacoltura. Questa parola deve essere distinta, udibile ed ascoltata.

3-Partire dalla realtà, uscire dalla confusione, generare una fiducia mediante una conoscenza comune a tutti: la conoscenza alieutica è la chiave della porta d’ingresso nella PCP (politica comune della pesca) futura. In applicazione alla norma RMD (Rendimento Massimo Durevole) alcuni rapporti scientifici annunciano che l’80 per cento degli stock di pesce del pianeta sono in pericolo. Ciò non corrisponde all’osservazione dei pescatori che incontriamo. Non ci si comprende più, non si parla la stessa lingua. **La “Mission de la Mer” ritiene importante trattare questo punto con grande attenzione.** Dobbiamo sapere se c’è veramente rarefazione e cercarne le cause nella maniera più precisa possibile. È necessario uscire dalle abitudini di scontro tra pescatori e scienziati, favorendo un compito comune.

I pescatori sono accusati di praticare la sovrappesca. Si attribuisce all’intera comunità dei pescatori la responsabilità del “crollo degli stock”, senza precisare quale tipo e quale industria della pesca praticano la so-

vrappesca. Da ciò si deduce che bisogna "*distruzione delle imbarcazioni*". La logica è la seguente: riduciamo le capacità di pesca e le risorse si ricostituiranno. Questi piani hanno vuotato i porti, hanno spedito i pescatori a terra e hanno distrutto la preziosa conoscenza degli artigiani del mare.

Allo stesso tempo, **non si parla a sufficienza** del cambiamento del clima, del riscaldamento e della "tropicalizzazione" delle acque del Golfo di Guascogna, del cambiamento delle correnti marine con le modificazioni della Corrente del Golfo, ecc. Sono tutti fattori reali che modificano gli ecosistemi marini. Noi speriamo che il **Summit di Copenaghen** porterà alla luce gli attacchi all'ambiente e metterà in grado tutti i settori della società di correggere i loro comportamenti. **I pescatori sono i primi a voler conoscere lo stato reale dell'oceano.**

4-Cercare uno sforzo di pesca più sostenibile. La "Mission de la Mer" propone di partire dalle pratiche di pesca, per evidenziare ciò che va nella giusta direzione e ciò che non va.

Pratiche lodevoli: i pescatori raccolgono il pesce nel fondo all'oceano. Hanno acquisito una coscienza ecologica grazie alle nuove generazioni che vogliono guadagnarsi da vivere degnamente lavorando correttamente e pensando all'avvenire. Molti pescatori artigianali lavorano così, senza praticamente rigettare nulla in mare. Numerose comunità hanno optato per la qualità più che per la quantità. I pescatori hanno capito che bisognava riunire gli sforzi invece di farsi concorrenza. C'è molto da fare in favore di una reale politica di vendita del pesce selvaggio di mare.

Pratiche eticamente inaccettabili: tutti i pescatori sono dei predatori e tutte le tecniche di pesca sono predatrici. Ma bisogna riconoscere che ci sono modi di pescare responsabili ed altri che non lo sono. Nelle varie reti, in particolare quelle a strascico, va a finire pesce nobile di grande valore commerciale mentre si ributta in mare una grande quantità di pesci morti perché si è raggiunta la quota o il pesce catturato non è del peso prescritto. Allo stesso tempo, però, esiste un mercato fornito da compagnie extracomunitarie, e nessuno si preoccupa della grandezza né della provenienza del pescato. Ci sono anche tonnellate di pesce che partono regolarmente al prezzo di prelievo. Molte di queste pratiche, come gli scarti, sono coperte dalle leggi europee, ma bisogna riconoscere che sono inaccettabili dal punto di vista etico, e provocano la distruzione di una fonte sana di alimentazione che sono le proteine del mare. Ciò porta a **discredere i pescatori** da parte degli ambientalisti sempre più ascoltati e mediatizzati.



Pescare in maniera diversa. Tutti sanno ormai che le risorse del pianeta sono limitate. Per questo, ciascuno al proprio posto, deve andare avanti dentro questi limiti. Oggi i pescatori sono in grado di comprendere questa necessaria conversione.

Domande da porsi: Cosa si deve fare affinché un pescatore possa vivere decentemente del suo pescato senza, per questo, "vuotare" il mare? Questo lavoro deve essere retribuito e sostenuto da una buona commercializzazione che permetta all'equipaggio di vivere e di rendere redditizia la barca. Non è normale che i pescatori siano quelli che beneficiano meno del valore aggiunto. Tutti gli attori del network della pesca hanno un reddito garantito, tranne i pescatori. Occorre altresì uno sforzo per limitare la pesca a una soglia che non comprometta la riproduzione del pesce. **La questione è di non considerare più l'oceano una "miniera inesauribile" ma di trovare il giusto mezzo.**

5-Una revisione CORAGGIOSA dello sforzo della pesca: SI a una gestione migliorata delle quote.

Per la "Mission de la Mer" occorre prendere sul serio la perdita di migliaia di tonnellate d'alimenti gettati fuori bordo o ritirati dai nostri mercati e trovare un'alternativa per mettere fine progressivamente a questo stato di fatto. Riconosciamo che il regime delle quote può essere dannoso come è applicato a volte, ma molti pescatori si ritengono soddisfatti. Sopprimere le quote vuol dir mettere fine alla "stabilità relativa" tra tutti gli Stati Membri. Ciò metterebbe in pericolo la pesca artigianale che perderebbe, così, i suoi "diritti di cattura". Il sistema del "biological unemployment", che dipende dalle quote, non è applicato in tutti i Paesi della Comunità ma permette ai pescatori di accettare una regolamentazione dello sforzo di pesca.

La "Mission de la Mer" non è favorevole alle QIT (quote individuali trasferibili), o ai diritti di pesca individuali trasferibili.

Essa rifiuta che questo bene comune, cioè la risorsa della pesca, sia sottoposto alla logica della proprietà privata e alle leggi del mercato. Vediamo ciò che succede a terra: l'accumulo della ricchezza da parte dei più ricchi e la mancanza di trasmissione alle generazioni future. La "Mission de la Mer" crede nei valori profondi dei pescatori artigianali: condivisione del pescato, solidarietà, giusta ripartizione dello sforzo di pesca, mutualizzazione degli sforzi e dei beni mediante l'azione delle cooperative, trasmissione delle competenze, delle navi e dei luoghi di pesca alle generazioni future. La "Mission de la Mer" è preoccupata per la crescita dell'individualismo e della perdita dello "spirito collettivo" che tanto bene ha portato ai pescatori.

6-La "Mission de la Mer" è a favore di forme di gestione più coerenti e condivide determinati obiettivi del Libro Verde.

- Rafforzare la pesca sostenibile, abbandonare la pesca intensiva. - Un mercato preferenziale gestito in maniera sostenibile. - Un approccio eco-sistematico della gestione dell'ambiente marittimo. - Una potente sinergia tra i diversi settori d'attività marittima (produttori, acquacoltori, trasformatori) come pure tra gli attori (scienziati, politici, ONG) a livello europeo, regionale, nazionale, locale ... - Sistema decisionale il più vicino possibile alle comunità di pescatori. - Interessare le comunità di pescatori alla ricerca scientifica e gli scienziati all'opinione dei pescatori. - Controllare l'informazione, riconquistare la fiducia dei media, guadagnare in credibilità, non permettere che si dica qualunque cosa e favorire la comunicazione.

A questi obiettivi bisogna aggiungere quelli dei pescatori di altri Paese, in particolare in via di sviluppo. Solo perché si paga non si deve saccheggiare tutto; fermare la corruzione delle classi dirigenti, controllare dove va a finire il denaro delle licenze, favorire lo sviluppo della pesca artigianale.

Conclusion: osiamo credere in un avvenire solidale!

Il quadro di lavoro è stato appena istituito: le Grandi Regioni Marittime. La "Mission de la Mer" lavora in seno alla rete europea dell'Apostolato del Mare. Con l'obiettivo di accompagnare le comunità di pescatori, essa è pronta a portare il proprio contributo ai vari CCR (Comitato Consultativo regionale), in particolare quello del Sud che collega la punta del Finistère (Bretagna) al Sud della Spagna e del Portogallo.

Spetta a tutti noi, qualunque siano la nostra fede, la nostra implicazione nel mondo marittimo e il nostro grado di adesione alla costruzione europea, continuare a "cercare, unendoci, dei cammini di giustizia e dignità", strade che non conducano alla morte lenta della pesca artigianale ma alla sua sopravvivenza. Per questo, è necessario ridare ai pescatori una fierezza perduta e rivitalizzare le energie. La "Mission de la Mer" crede nella forza dei giovani, delle mogli dei marittimi, dei padroni, di coloro che rischiano oggi la loro vita in mare. È con loro che si opererà un cambiamento salutare.

La Rochelle, 19 Novembre 2009

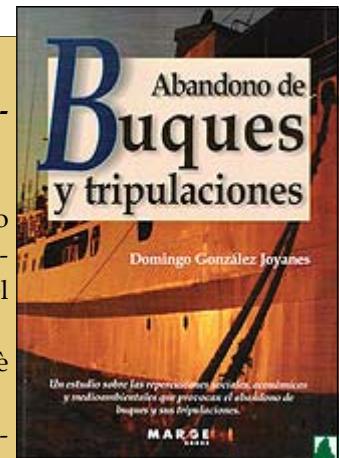
ABANDONO DE BUQUES Y TRIPULACIONES, di Domingo Gonzalez Joyanes
Uno studio sulle ripercussioni sociali, economiche ed ambientali che provocano l'abbandono delle navi e dei suoi equipaggi.

Abandono de buques y tripulaciones, opera diretta da Domingo González Joyanes, è un nuovo titolo della collezione "Biblioteca di Logistica", pubblicato da Marge Books con la collaborazione del Centro per i Diritti del Marittimo e la Delegazione Diocesana dell'Apostolato del Mare.

L'abbandono delle navi che battono bandiere di convenienza e dei suoi equipaggi nei porti è un problema grave che ha grandi ripercussioni a livello sociale, economico ed ambientale. Questo libro affronta tutti gli aspetti che derivano dall'abbandono di una nave e del suo equipaggio, compresa la problematica processuale con l'apporto di casi concreti e uno studio di tutti gli attori coinvolti.

L'autore sviluppa questo studio dal lato pratico, con la sua esperienza di direttore del Centro per i Diritti del Marittimo dell'Apostolato del Mare, come membro dell'Organizzazione Mondiale del Lavoro e come persona coinvolta in diversi convegni riguardanti il mondo del mare.

Questa edizione offre agli operatori del settore marittimo e portuale un punto di riferimento per far fronte a questi tipi di situazione e a contribuire alla loro prevenzione. E' inoltre uno studio di grande utilità per gli esperti legali e per le autorità e gli organismi pubblici e privati che devono far fronte a questa problematica e gestirla.





L'ICMA è nata il 29 agosto 1969, in occasione della Consultazione Internazionale sui Servizi ai Marittimi, tenutasi a Rotterdam. Vi parteciparono oltre 100 delegati di 52 organizzazioni volontarie cristiane, in rappresentanza dei 44 centri per i marittimi di 66 paesi, oltre a rappresentanti di agenzie laiche, compresa l'Organizzazione Mondiale del Lavoro.

La preghiera ecumenica di apertura fu guidata dal Rev. Jan Willem Schokking, uno dei cappellani del porto di Rotterdam. Citando la prima lettera ai Corinzi (13,13), il Rev. Schokking ricordò ai delegati che l'amore è la virtù più grande.

I presenti ascoltarono poi il discorso del Dr. Emile Dieth, dell' International Council of Seamen's Agencies (in seguito North American Maritime Ministry Association) che era stato uno dei promotori dell'evento. Il Dr. Dieth lanciò la sfida ai delegati di studiare le necessità dei marittimi e quindi di realizzare delle strategie per intraprendere l'azione più appropriata per venire incontro a questi bisogni. I due compiti avrebbero dovuto essere visti alla luce delle promesse di Dio, secondo la Lettera ai Romani (8, 28-39). La consultazione culminò con delle "Conclusioni e Risoluzioni" che furono approvate all'unanimità. Un Comitato di Lavoro fu scelto per mettere in pratica le risoluzioni, una delle quali era la formazione di un'associazione internazionale di organizzazioni volontarie cristiane che avrebbe dovuto essere sia consultativa, sia rappresentativa.

Il comitato di lavoro comprendeva i rappresentanti delle seguenti organizzazioni: Apostolato del Mare; British Sailors' Society (in seguito Sailors' Society); Dutch Seamen's Mission; German Seamen's Mission; International Council of Seamen's Agencies (in seguito North American Maritime Ministry Association); Mission to Seamen (in seguito Mission to Seafarers); Nordic Seamen's Mission e Consiglio Mondiale delle Chiese.

Il 29 agosto 1969 il Comitato di Lavoro scelse il nome "Associazione Internazionale Marittima Cristiana". Era nata così una delle organizzazioni più riuscite del movimento ecumenico moderno ed una voce significativa per il benessere dei marittimi di tutto il mondo. Il Comitato di Lavoro aveva poi lavorato all'organizzazione della prima conferenza dell'ICMA, da tenersi nel 1972 , nel corso della quale avrebbe dovuto essere presentata una bozza della sua costituzione.

* * *

L'Arcivescovo Antonio Maria Vegliò, Presidente del Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti, ha inviato la seguente lettera di congratulazioni al Reverendo Hennie La Grange

Caro Reverendo La Grange,

In occasione del 40° anniversario di fondazione dell'International Christian Maritime Association (ICMA), desidero congratularmi per il grande servizio che essa ha reso alla cooperazione ecumenica e al ministero marittimo.

Quaranta anni fa era difficile trovare segni di ecumenismo tra la nostra Chiesa, altre Chiese e comunità ecclesiali. La fondazione dell'ICMA come associazione cristiana di organizzazioni senza fini di lucro, costituì un piccolo ed umile inizio. Tutte queste organizzazioni erano legate alle comunità cristiane riconosciute dal Consiglio Mondiale delle Chiese o dal Vaticano ed erano impegnate nel promuovere il benessere dei marittimi e delle loro famiglie, indipendentemente dal loro credo, dal colore della pelle, dalla nazionalità o dall'opinione politica.

Oggi si può tranquillamente affermare che sono pochi, o addirittura che non ci sono affatto, i paragoni che si possono fare con la cooperazione ecumenica nel ministero cristiano che l'ICMA offre alla gente del mare.

L'Apostolato del Mare (AM), come uno dei membri fondatori dell'ICMA, ritiene molto importante la cooperazione ecumenica nel ministero marittimo, sempre nel rispetto reciproco della disciplina ecclesiastica, della teologia e della tradizione. Oggi, più che mai, siamo chiamati a lavorare insieme nell'industria marittima, ad essere profetici e nel contempo a cooperare con altre agenzie che si occupano del *welfare*, per offrire protezione contro le ingiustizie e lo sfruttamento dei marittimi, dei pescatori e delle loro famiglie.

In questi ultimi 40 anni la cooperazione tra noi non è stata sempre facile, ma ha costituito una testimonianza importante delle parole di Cristo: "Da questo tutti sapranno che siete miei discepoli, se avrete amore gli uni per gli altri" (Giovanni 13:35).

Le assicuro il mio supporto per il lavoro ecumenico dell'ICMA e il mio ricordo nella preghiera, auspicando che tale Associazione continui per molti anni ancora a portare il vessillo della Buona Novella di Gesù Cristo in ogni porto del mondo.

Cordiali saluti,

✠ Antonio Maria Vegliò, Presidente

IL RAPPORTO DELL'ORGANIZZAZIONE DELLE NAZIONI UNITE CITA LA RISOLUZIONE DELL'ICMA SULLA PIRATERIA

Il Segretario Generale delle Nazioni Unite ha citato la risoluzione dell'ICMA sulla pirateria in un rapporto all'Assemblea Generale delle Nazioni Unite. Il Presidente dell'ICMA, Douglas B. Stevenson, ha ricordato agli Stati Parti presenti all'Incontro la Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare redatta lo scorso giugno presso la sede centrale dell'ONU a New York. Douglas Stevenson ha richiamato l'attenzione sulla necessità di provvedere in concreto ai marittimi che sono stati danneggiati da episodi di pirateria. Nel suo discorso, ha messo in risalto la risoluzione dell'ICMA, fornendone copie ai delegati e alla Segreteria dell'ONU.

L'ICMA è così venuta a conoscenza che la sua risoluzione sulla pirateria era stata messa in risalto dal Segretario Generale nel suo rapporto alla riunione generale dell'ONU. Il paragrafo 125 del rapporto A/64/66/Add. 1 così riporta:

« L'ICMA ha adottato una risoluzione che invita gli Stati e gli organismi internazionali, compresi ILO ed IMO, a cooperare per istituire un centro di risorse per gli armatori, i marittimi e i pescatori sulla disponibilità di consulenza specializzata, assistenza medica ed altri servizi adeguati per le vittime della pirateria e delle rapine a mano armata in mare ».

IMO GIVES SWIFT SUPPORT TO ANTI-PIRACY RESOLUTION

The 26th session of the International Maritime Organization (IMO) assembly has adopted on December 2 a resolution on piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia, which, was taken on November 30 by the United Nations Security Council (through resolution 1897 (2009), among other things, it condemns and deplores all acts of piracy and armed robbery against ships, irrespective of where such acts have occurred or may occur.



The new resolution welcomes the decision, to renew, for a period of 12 months, its previous authorizations for states and regional organizations cooperating with the Somalia Transitional Federal Government (TFG) to enter Somalia's territorial waters and use all necessary means to fight piracy and armed robbery at sea off the Somali coast, provided advance notification was given by the TFG to the United Nations Secretary-General.

The IMO Assembly resolution (A.1026(26)) supports the Security Council resolution by appealing to all parties that may be able to assist, to take action (within the provisions of international law) to ensure that all acts or attempted acts of piracy and armed robbery against ships are stopped and any plans for committing such acts are curtailed; and that hijacked ships and any persons on board are immediately and unconditionally released and that no harm is caused to them.

The assembly also adopted the revised Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships, updating the Code of Practice adopted by resolution A.922(22) in 2001.

IL GRANDE AFFARE DEI «MERCENARI»

Se i pirati fanno i soldi grazie all'Occidente, in Occidente c'è chi fa i soldi grazie ai pirati: sono le compagnie private di sicurezza, alla cui protezione gli armatori affidano spesso le proprie navi. Accade in tutti i mari. Ma specialmente nel Golfo di Aden, 20 mila petroliere e mercantili vari in transito ogni anno, dalle 80 alle 100 navi in un solo giorno: per i bucanieri moderni, il paradiso delle tentazioni; e laggiù, quando a imporre la legge non arrivano le fregate dei singoli Stati o della Ue, arrivano appunto i contractor, come li chiamano in America, i mercenari degli oceani. Cioè ex-militari (soprattutto britannici, americani, israeliani) ben armati, ben addestrati e benissimo pagati: a volte squadre leggere di pochi uomini, distaccate sulle navi e confuse fra l'equipaggio; e a volte vere e proprie mini-armate, dotati perfino di elicotteri leggeri, oltre che di battelli velocissimi. Dalla base della Quinta flotta americana nel Bahrein, si incoraggiano apertamente gli armatori a richiedere i servizi di questi privati. I contractor più famosi fanno capo a tre agenzie: l'americana Blackwater Worldwide, già messa sotto inchiesta in Iraq per le presunte uccisioni di civili; la britannica Aegis, che da anni valuta per i Lloyds di Londra «i fattori di rischio nelle zone del mondo, ai fini delle assicurazioni di guerra»; e la HollowPoint Protective Services, basata nel Mississippi, che si vanta di «aver ricevuto una delle due uniche licenze per la protezione marittima rilasciate dallo Yemen». E che offre «8 squadre di protezione nel Golfo di Aden», o «4 basi strategiche avanzate nella stessa regione».

I contractor costano patrimoni, anche se gli armatori si guardano bene dal lasciarsi sfuggire qualche cifra: ma chi spende di più per proteggersi meglio, confida poi di risparmiare sulle polizze di assicurazione, e naturalmente conta sul mancato sequestro della nave. Così si era regolato l'armatore della «Melody»: nello scorso aprile, la nave da crociera italiana con 1000 passeggeri e 500 uomini di equipaggio a bordo venne assaltata nell'Oceano Indiano, e colpita da sventagliate di proiettili; ma proprio quando l'arrembaggio stava per riuscire, qualcuno rispose al fuoco, con armi automatiche e con i getti violenti degli idranti. Erano alcuni contractor israeliani nascosti a bordo fin dalla partenza, e indistinguibili dagli altri marinai. La «Melody» si salvò, i pirati rinunciarono all'attacco. Probabilmente, si saranno rifatti qualche ora o qualche giorno più tardi.

L.Off. Corriere della Sera, giovedì 15 ottobre 2009

IN CROCIERA SULLE NAVI CARGO

Verso i mari del Sud, oppure lungo i fiordi norvegesi, o ancora in Estremo Oriente, in cabina doppia e a tavola con l'equipaggio a menù fisso.

(Estratto da Repubblica.it, 14 luglio 2009)

... Non sono pochi ormai coloro che scelgono di viaggiare su una nave soprattutto per stabilire un contatto con l'idea di navigazione. Il modo più concreto per farlo, se non si è marinai, è imbarcarsi su un cargo, dove al centro dell'attenzione del capitano e dell'equipaggio ci sono le merci. E sempre intorno alle merci è concepita la struttura della nave, gli orari e la rotta. Non tutti i cargo naturalmente accettano passeggeri: ma questo tipo di crociera ha preso ad affermarsi sempre di più, negli ultimi trenta anni, per i tanti che scelgono di fare turismo consapevole.

Sono centinaia in tutto il mondo le navi di questo tipo che hanno scelto di ospitare passeggeri nel corso del loro viaggio, un viaggio che condiziona la durata della vacanza e non viceversa: dieci giorni possono diventare otto o dodici, a seconda di vari fattori che sono, principalmente, il carico o lo scarico di merci ... Fra i leader di queste compagnie c'è l'italiana Grimaldi che offre ospitalità sulle sue navi dirette verso Grecia, Turchia e Medio Oriente, ma anche verso il Nord Europa, il Sud America, e l'Africa Occidentale.

Con partenza da Salerno ci si dirige verso il Pireo, poi Alessandria d'Egitto, Beirut, Tartous e Lattakia in Siria, Mersin, Gemlik e Yenikoy in Turchia; poi si torna a Salerno. Il prezzo sembra conveniente: un posto in una cabina a due letti si paga all'incirca 650 euro, pensione completa inclusa ...

Su queste navi si mangia con tutti gli altri, di solito abbastanza presto: se perdete la colazione do-

vrete aspettare il pranzo, ma verso mezzogiorno chi fa il marinaio è piuttosto affamato. E non c'è imbarazzo della scelta perché non c'è da scegliere: il menu del giorno lo decide il cuoco e se qualcosa non vi piace pazienza. Il viaggio descritto è fra i più brevi e dura 13 giorni, ma la compagnia ci tiene a specificare "circa" visto che un cargo deve servire chi spedisce merci ...

Parte da Amburgo la linea diretta in Sud America [toccando] Tillbury (G.B.) Anversa, Le Havre, Bilbao, Casablanca, Dakar, Conakry, Freetown; poi l'Atlantico: Salvador de Bahia, Vitoria, Rio de Janeiro, Zarate in Argentina, Buenos Aires, Montevideo, quindi ancora Brasile e Dakar e [dopo due mesi] l'Europa. Il prezzo 2.500 euro in cabina doppia, circa la metà se il viaggio è di sola andata.

Se il viaggio in cargo ci seduce potremmo decidere qualche metà ancor più esotica, per esempio le Antille [dove] i viaggi delle navi sono frequenti e collaudati, visto che devono assicurare lo scambio di merci con territori lontani ma amministrativamente ancora europei. È il caso della Cgm francese, che viaggia verso le Antille Francesi, a Fort-de-France, capitale della Martinica, o Pointe-à-Pitre in Guadalupe ... La partenza è da Le Havre e [costa] circa mille euro ...

La Freighter Cruises ... passa il canale di Suez per arrivare a Dubai, poi si va dritti a Chiwan, dalle parti di Hong Kong, in Corea, in diversi porti della Cina fra cui Xingang e Hong Kong, e ancora Singapore, Malesia, e poi si torna a casa. Ci vogliono una settantina di giorni e un centinaio di euro al giorno.



Per spendere meno, si parte con compagnie dell'Est europeo, la polacca Pzm ad esempio, che è una delle maggiori compagnie di navigazione del mondo e non chiede più di 20 euro al giorno per imbarcarsi su una delle sue tantissime navi dirette in Nord Europa, Mediterraneo, Africa o America.

Chi ci è stato consiglia questi viaggi non solo per i prezzi, ma per un'atmosfera, almeno fino a qualche tempo fa, realmente "marinara": lo racconta, il francese Hugo Verlomme, nella sua *Guida ai viaggi in cargo* che, aggiornata nel 2000, è ancor oggi il testo di riferimento per chi vuole provare quest'emozione: «*Un viaggio in mare è un viaggio fuori dal tempo. A terra la gente si lamenta sempre di non aver tempo a disposizione. In mare perdiamo i nostri punti di riferimento [...] Si viene presi da una specie di pienezza in contrasto con ciò che succede normalmente a terra.*»

In Europa, c'è uno spettacolare itinerario tra i fiordi norvegesi di 12 giorni che ha attratto talmente tanti turisti da convincere la Hurtigruten a programmare quasi una partenza al giorno da Bergen. Il tutto costa circa 1.400 euro, ma esistono anche, a minor prezzo, tratte più brevi, da cinque o sette giorni.

... La nave postale Aranui presta servizio solo a Thaiti e la partenza è da Papeete: 15 giorni sulla nave che collega le Marche e le Tuamotu al resto del mondo, fra la terra, i mari e la gente dipinta da Gauguin ...

PARLANO LE MOGLI DEI MARITTIMI

*Reclamano l'uguaglianza con le famiglie 'di terra'
nella loro vita familiare e sociale (Boga, 2009, n. 17, estratti)*

COME SI SVOLGE LA VITA FAMILIARE E SOCIALE?

MARIA: Abbiamo l'impressione di trovarci in una dimensione diversa, perché dobbiamo prendere decisioni e agire da sole, nel bene e nel male: di fronte alle malattie, agli studi, quando si tratta di dare il permesso di uscire ai nostri figli..frequentare altre famiglie nei giorni di festa...

CONCHITA: Credo che esistano due vite familiari e sociali distinte: una straordinaria, quando il marito è a casa, e l'altra, più difficile, quando non c'è. Talvolta risulta complicato sapere quale è la tua vera vita. Per la moglie di un marittimo, tutto ricade sulle sue spalle. Nessuno loda i suoi successi: "era quello che doveva fare", mentre invece tutti biasimano i suoi errori: "io non avrei fatto così".

Per quanto riguarda la vita sociale, devo dire che vivo attorniata da gente "di terra" e le mie amiche che vivono con i loro mariti mi dicono che sono fortunata, perché quando mio marito torna a casa è come una luna di miele. La verità è che non si rendono conto né sanno che questo tipo di vita comporta solitudine e

Consultazione realizzata sulla base di un questionario formulato in modo da poterle aiutare a descrivere i propri sentimenti e a valutare la situazione dell'uguaglianza nelle azioni quotidiane della vita familiare.

responsabilità; non sanno cosa significhi vivere senza un marito, un confidente, qualcuno che, anche solo con lo sguardo, ti fa comprendere che la lotta quotidiana vale la pena di essere vissuta.

MODESTA: Si svolge senza la presenza del padre e non è per niente facile, neanche per i figli, che ne sentono la mancanza e si sentono diversi dagli altri bambini perché le note a scuola sono sempre firmate dalla mamma, ed è sempre lei che va a parlare con i professori. Quando i figli crescono li sorvegliamo molto da vicino, perché siamo sole, e loro continuano a sentirsi diversi dagli altri perché la mamma dice: "tuo padre è in mare e se succede qualcosa io ne sono responsabile, e non voglio rimproveri quando torna".

ELISA: Sempre nella solitudine. Non si possono fare paragoni con le altre coppie. La moglie di un marittimo pensa e decide da sola. Socialmente, se hai fortuna e se sei in contatto con donne che vivono la tua stessa situazione, allora puoi avere una vita sociale mediamente "normale", altrimenti la tua vita si limita alla casa, al lavoro... Se tuo marito non è a casa, non ti invi-

ta nessuno; ti occupi di ciò che è strettamente familiare, come ad esempio le attività dei bambini.

QUALI VALORI E ATTRIBUZIONI PROPRIE BISOGNERÀ SVILUPPARE?

ELISA: La forza per andare avanti senza la presenza di tuo marito, ed allevare i figli pensando che egli è per mare e che tu devi agire da sola. Coraggio di fronte alla malattia, la morte di persone care, l'educazione dei figli, l'assistenza agli anziani della famiglia...e sempre la domanda: "lo sto facendo bene?" e il dubbio: "potrei farlo meglio". La serenità è necessaria perché, indipendentemente dagli avvenimenti, non si può perdere la calma. Sei sola a casa, e devi trasmettere fiducia, stabilità, nascondere o sminuire i problemi, far comprendere ai tuoi figli che il padre ha un lavoro diverso da chi lavora 'a terra', e che questa situazione non è facile, né per lui, né per loro. La madre è il ponte tra i figli e il padre.

CONCHITA: I valori? Tutti i valori che in una famiglia 'di terra' si assumono i due componenti la coppia, assolutamente tutti, ma inglobati in una sola persona, la donna: le malattie, i problemi economici e dei figli, ogni tipo di gestione, da dove derivano tutte le attribuzioni: donna-economista, donna-medico, donna-madre, donna-padre, ecc., eccetto la più importante: donna-sposa.

MARIA: I valori sono sempre importanti. Hai bisogno di coraggio per affrontare i professori, i medici, le decisioni familiari, finanziarie, economiche, burocratiche, e di forza se talvolta ti senti rifiutata, o quando non ti invitano alle ceremonie e alle riunioni di famiglia.

MODESTA: Credo che il primo valore che dobbiamo avere è quando decidiamo di sposarcì con un marittimo, perché dovremmo pensare che saremo sempre sole in ogni circostanza: educazione dei figli, malattie, decisioni da prendere da sole, siano esse buone o sbagliate.

In queste situazioni, la gestione dell'economia non è certo facile, perché è solo da pochi anni che i salari vengono pagati regolarmente, ad ogni campagna. Prima il marito usciva in mare per campagne che duravano 6 o 7 mesi e la società mandava un anticipo 35 giorni dopo la partenza della nave, mentre ti liquidava il resto 15 o 20 giorni dopo la fine della campagna di pesca.

IL RUOLO DELLE MOGLI DEI MARITTIMI È ACCETTATO, RISPETTATO E APPREZZATO?

CONCHITA: I nostri figli lo considerano un'abitudine, mamma è sempre lì per ogni cosa ed è così da quan-

do sono nati, sembra che avere una madre-padre sia la cosa più normale del mondo. Mio marito mi dice che sono come il motore di una nave: se si ferma, la nave cola a picco. Ciò di cui non si rendono conto è che noi non siamo macchine; anche noi piangiamo e ridiamo, ma in fondo credo che ci apprezzino, anche se non lo vogliono ammettere.

MARIA: Non credo. Quando tieni testa alle persone e lotti, la gente ti chiama "sono-io-il-capo" e dicono: "i loro mariti sono santi, queste donne sono delle streghe alle quali manca solo la scopa", credono che siamo sempre in luna di miele ma non sanno che la sera ci corichiamo da sole e che i nostri mariti si perdono il primo sorriso dei loro figli, il primo dentino, la prima parola, quando iniziano a leggere...



MODESTA: Credo che il nostro ruolo non sia apprezzato dai nostri mariti perché la loro vita è molto dura, sono sempre costretti a vivere a bordo di una nave, con cabine molto piccole e senza alcuna comodità, lavorano 16 o 18 ore al giorno, e pensano che la gestione di una casa, del bilancio familiare e dell'educazione dei figli sia come stare tutto il giorno seduti su un divano a guardare la televisione. E le mogli dei mariti che lavorano 'a terra' non apprezzano il nostro ruolo perché dicono che dopo ogni campagna siamo come in luna di miele, e non sanno che viviamo nella solitudine, loro che se di notte allungano il braccio trovano il marito al loro fianco. E c'è sempre qualcuno che pensa che i nostri mariti guadagnino un'enormità e che possiamo permetterci dei lussi che loro neanche si sognano, quando invece il lusso più grande è quello di condividere la vita di ogni giorno.

QUANTO CONTA IL TEMA DELL'UGUAGLIANZA, A LIVELLO DONNA-UOMO E A LIVELLO FAMILIARE?

CONCHITA: Cosa vogliamo dire o chiedere quando gridiamo: uguaglianza? Quando i nostri mariti vanno per mare, ci lasciano a casa con tutta la responsabilità che ciò comporta, lasciandoci pieni poteri

per gestire la nostra vita, quella dei nostri figli e la loro. Uguaglianza! Sappiamo che non è ciò che dobbiamo chiedere, perché l'abbiamo sempre avuta; siamo e siamo sempre state TUTTO nella famiglia e al di fuori di essa, facendoci carico dei problemi che si presentano giorno dopo giorno, come donne e talvolta come uomini, quando è necessario. Abbiamo bisogno di maggiore uguaglianza? Che non ci parlino di femminismo, a noi che portiamo il peso di tutto, perché potrei rispondere così: "l'uguaglianza che voglio è quella della donna-donna (donna sposa di un marittimo, donna sposa di un uomo che lavora a terra), famiglia di mare, famiglia di terra".

MARIA: Noi spose dei marittimi – siano essi ufficiali o semplici marinai -, siamo uguali a loro, che restano in mare per 4, 6, 7, 8 mesi o più. Riconosciamo che i nostri mariti ci apprezzano perché sanno che, anche se sono fuori casa, la famiglia va avanti bene.

MODESTA: Penso che una donna che ha fatto gli stessi studi di un uomo e ha le stesse capacità sul lavoro debba avere lo stesso stipendio e non essere discriminata. Sono contenta dei progressi che hanno fatto le donne, ma credo che a livello familiare la donna abbia perso, perché il lavoro fuori casa la costringe a lasciare i figli con altre persone, e l'educazione non è la stessa. Per avere l'uguaglianza con mio marito dovrebbe imbarcarmi ma ho troppa paura del mare, e mio marito non sa niente dei lavori domestici perché è sempre stato imbarcato.

COME MOGLIE DI UN MARITTIMO, L'AUTOSTIMA E' ALTA, BASSA O NORMALE?

CONCHITA: Credo che, in questo caso, il concetto di autostima sia piuttosto astratto. Diciamo che mi valuto abbastanza bene come persona-madre-sposa, ma le difficoltà che si presentano giorno dopo giorno fanno sì che talvolta metta in discussione le mie capacità. Tuttavia, faccio in modo che mi guidino sempre l'amore e la serenità.

ELISA: La mia autostima è normale.

MARIA: È abbastanza alta, perché ci sono sempre situazioni difficili e devi essere coerente con te stessa, perché i figli non devono vedere che vacilli.

MODESTA: La nostra autostima è alta perché ne abbiamo bisogno per affrontare i problemi di ogni giorno. Abbiamo bisogno dell'autostima anche quando dobbiamo affrontare i datori di lavoro, che talvolta dopo 40 giorni ancora non ci danno l'anticipo del primo mese di lavoro, quando dobbiamo andare dal medico con i nostri figli senza essere iscritti al S.S., quando dobbiamo denunciare la frode delle quotazioni e con il marito in pensione continuiamo ad avere un alto livello di autostima per dimostrare che, se abbiamo saputo gestire la casa da sole per 35 anni, possiamo farlo anche adesso.

PREMIO “STELLA DEL MARE”

Alla riunione dell'inverno 2008, il Consiglio d'Amministrazione dell'AM-USA ha deciso di concedere questo importante riconoscimento al Mons. Jacques Harel. Alla riunione annuale di New Orleans, allorché fu annunciato ai presenti che Mons. Harel avrebbe ricevuto il premio, i partecipanti erano stati invitati a registrare dei video-messaggi che avrebbero accompagnato il riconoscimento.

Mons. Jacques Harel riceve il *Premio Stella del Mare* dall'AM-USA. Ecco la motivazione del premio:

L'Apostolato del Mare degli Stati Uniti concede la sua più alta onorificenza, la Stella del Mare, a Mons. Jacques Harel come espressione di profondo rispetto, onore ed affetto nei suoi confronti.

Con questo premio, riconosciamo i decenni di servizio da lui prestati in favore della gente di mare, per l'Apostolato del Mare e per il ministero cristiano in favore dei marittimi. Il suo instancabile impegno ha reso più agevole la vita dei marittimi, ha recato conforto alle anime di quanti ci hanno lasciati, ed ha favorito il dialogo e l'armonia tra coloro che si occupano del ministero ai marittimi, di ogni fede cristiana. L'Apostolato del Mare degli Stati Uniti d'America prega affinché il Signore gli conceda ancora molti anni in buona salute, continuando a servire i fratelli e le sorelle delle Mauritius. La pace del Signore lo accompagni.

La risposta di Mons. Harel:

Miei cari amici dell'AM-USA,

Proprio oggi ho ricevuto con la posta il bellissimo premio che mi avete assegnato: la Stella del Mare. Sono rimasto sinceramente colpito da questo segno della vostra stima e del vostro affetto, e desidero ringraziarvi sin dal profondo del mio cuore.

Durante tutti questi anni, abbiamo lavorato e collaborato insieme, la vostra amicizia e il vostro supporto hanno significato molto per me. Ho sempre ammirato ed apprezzato il vostro impegno e la vostra professionalità per il benessere dei marittimi.

Negli ultimi dieci anni, malgrado le nuove sfide che ci si palesavano dinanzi, credo sinceramente che abbiamo contribuito, sebbene in modo modesto, a rendere la professione del marittimo migliore e più sicura. Con la nostra presenza quotidiana nei porti e presso i nostri centri, abbiamo dato testimonianza che Gesù, attraverso la sua Chiesa, si prende cura dei marittimi e delle loro famiglie.

Spero sinceramente di potervi incontrare di nuovo nel futuro. Siete sempre nelle mie preghiere. Spero che un giorno potrete venire nelle Mauritius, dove mi trovo attualmente a svolgere il mio ministero in una parrocchia lungo la costa, con molte famiglie di pescatori.

Maria, Stella Maris, continui a guidarci lungo il nostro viaggio e a portarci nel paradiso che il Signore Gesù ha preparato per noi.

Vi saluto con affetto.

Jacques Harel