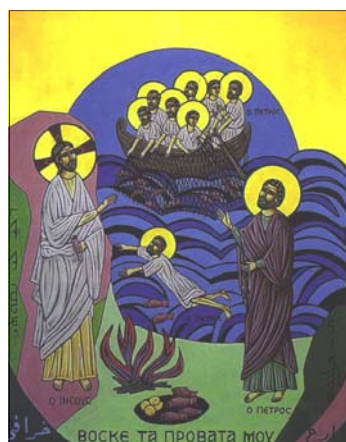




DOMENICA DEL MARE 2009

SOMMARIO:

Messaggio per la Domenica del Mare	2
Conferenza sub-regionale Africa Atlantica	3
Una fotografia del Popolo del Mare	6
Salvataggio marittimo	11
Sessione Nazionale della "Mission de la Mer"	13
A dispetto della crisi	15



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 ...

IL MESSAGGIO DEL PONTIFICO CONSIGLIO IN OCCASIONE DELLA DOMENICA DEL MARE 2009

“Mentre celebriamo la Domenica del Mare, vogliamo esprimere la nostra gratitudine ai circa 1.200.000 marittimi di tutte le nazionalità da cui dipendiamo per soddisfare molte delle nostre necessità quotidiane, come pure ai pescatori, ai lavoratori portuali e alle loro famiglie. In questa giornata speciale, l’Apostolato del Mare, fedele alla sua missione di servizio e cura pastorale della gente del mare, lancia un appello affinché si adottino azioni concrete che portino miglioramenti nell’industria marittima”.

(A pagina seguente il testo completo del Messaggio)

BENEDETTO XVI INDICE UN ANNO SACERDOTALE

Venerdì 19 giugno 2009, solennità del Sacratissimo Cuore di Gesù, il Santo Padre Benedetto XVI ha indetto ufficialmente un “Anno Sacerdotale” nel 150° anniversario della morte di Giovanni Maria Vianney, il Santo Patrono di tutti i parroci del mondo.



“Lasciarsi conquistare pienamente da Cristo! Questo è stato lo scopo di tutta la vita di San Paolo, al quale abbiamo rivolto la nostra attenzione durante l’Anno Paolino che si avvia ormai verso la sua conclusione – ha detto il Pontefice -; questa è stata la meta di tutto il ministero del Santo Curato d’Ars, che invocheremo particolarmente durante l’Anno Sacerdotale; questo sia anche l’obiettivo principale di ognuno di noi. Per essere ministri al servizio del Vangelo, è certamente utile lo studio con una accurata e permanente formazione pastorale, ma è ancor più necessaria quella ‘scienza dell’amore’ che si apprende solo nel ‘cuore a cuore’ con Cristo”.

MESSAGGIO DEL PONTIFICIO CONSIGLIO

L'industria marittima è una delle attività fondamentali della nostra società. Ai marittimi si deve il trasporto, da una parte all'altra del mondo, di oltre il 90% dei prodotti destinati a soddisfare i nostri bisogni e a rendere la nostra vita più confortevole.

Purtroppo, raramente o quasi mai, ci ricordiamo di questi uomini e queste donne che spesso lavorano mesi e perfino anni a bordo di navi mercantili. Molti di noi hanno avuto pochissime opportunità di incontrarli. La lontananza di molti dei nuovi porti dalle città, la meccanizzazione e la breve sosta per le operazioni, lasciano di fatto all'equipaggio poco tempo per rilassarsi e scendere a terra. Forse è questa una delle ragioni per cui i marittimi sono considerati "persone invisibili". La nozione romantica del marittimo che viaggia per vedere il mondo, gratuitamente, non esiste più, dato che questa professione è diventata ancora più difficile di quanto non sia mai stata. Benché le navi ora siano dotate di tecnologia di ultima generazione che le rende più sicure, nei fatti la vita dei marittimi continua a non essere facile.

La recente crisi economica globale ha comunque inciso profondamente sulla flotta mercantile mondiale, come si può dedurre dal fatto che molte navi sono inviate alla demolizione e altre rimangono ancorate in rada in vari porti. Gli armatori sottoposti a fallimento, di conseguenza licenziano o abbandonano gli equipaggi per cui i marittimi sono disposti ad accettare lavori con paghe minime e benefici ridotti. Alcuni armatori senza scrupoli, poi, usano le bandiere ombra per evitare di adempiere alle norme di sicurezza marittima sulle condizioni di navigabilità e di sicurezza delle imbarcazioni. Inoltre, la pirateria è fenomeno in aumento su molte rotte del trasporto marittimo, e rappresenta un pericolo non solo per il prezioso carico delle navi ma soprattutto per la vita dei membri degli equipaggi che spesso soffrono effetti psicologici prolungati nel tempo, mentre anche le loro famiglie restano traumatizzate. Infine la criminalizzazione dei marittimi e il trattamento ingiusto che ricevono, in caso di incidenti marittimi, rappresentano un ulteriore latente dramma nella loro vita.

Mentre celebriamo la Domenica del Mare, vogliamo esprimere la nostra gratitudine ai circa 1.200.000



marittimi di tutte le nazionalità da cui dipendiamo per soddisfare molte delle nostre necessità quotidiane, come pure ai pescatori, ai lavoratori portuali e alle loro famiglie. In questa giornata speciale, l'Apostolato del Mare, fedele alla sua missione di servizio e cura pastorale della gente del mare, lancia un appello affinché si adottino azioni concrete che portino miglioramenti nell'industria marittima.

Incoraggiamo pertanto i Governi a riconoscere l'importanza e l'urgenza della *Convenzione sul Lavoro Marittimo 2006* e della *Convenzione sul Lavoro nella Pesca 2007*, e a ratificarle a beneficio di marittimi e pescatori.

Chiediamo per tutti i marittimi "un lavoro produttivo e decente in condizioni di libertà, eguaglianza, sicurezza e dignità umana".

Condanniamo la pirateria e facciamo appello alla comunità internazionale affinché metta in atto tutte le misure necessarie non solo per prevenire questo fenomeno ma anche per fornire cure e sostegno agli equipaggi che vivono questo dramma.

Chiediamo il rispetto dell'ambiente e l'applicazione di legislazioni volte ad evitare incidenti che possano mettere in pericolo e contaminare le preziose risorse marine.

Infine, non possiamo dimenticare tutti coloro che, in cerca di una vita migliore, lasciano il proprio Paese a bordo di imbarcazioni vecchie, arrugginite e non adatte alla navigazione - vere e proprie "carrette del mare" -, e intraprendono viaggi insidiosi e pericolosi che potrebbero terminare in tragedia.

Chiediamo a Maria Santissima, "Stella del Mare", di guidare e sostenere il lavoro dei nostri cappellani e volontari nella loro continua dedizione al fine di annunciare "la Buona Novella a tutte le creature" (Mc 16, 15), e quindi anche ai marittimi.

✠ Antonio Maria Vegliò, Presidente

✠ Arcivescovo Agostino Marchetto, Segretario



CONFERENZA SUB-REGIONALE AFRICA ATLANTICA

(Abidjan, Costa d'Avorio, 5-6 Maggio 2009)

MESSAGGIO DEL PONTIFICO CONSIGLIO

Cari amici e volontari dell'Apostolato del Mare,

In qualità di nuovo Presidente del Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti, desidero rivolgervi i saluti e gli auguri più sinceri per il successo della vostra Conferenza.

Questo incontro sub-regionale è di grande importanza per coloro che, pur non senza difficoltà, hanno lasciato il loro ministero per riunirsi e riflettere assieme sul tema *"L'Apostolato del Mare oggi nei porti dell'Africa Occidentale"*.

Incontri di questo genere, a livello regionale e nazionale, sono importanti e costituiscono un elemento essenziale del lavoro internazionale dell'AM, nonché la forza portante della sua azione pastorale. È fondamentale per noi tenere conto e prendere in considerazione quanto ciascuno ha da dire, sentire parlare delle nostre difficoltà, dei nostri successi e progetti pastorali, facendo del nostro meglio per sostenere e sviluppare l'apostolato marittimo nella regione. È buono, poi, sentire la solidarietà reciproca e sapere che non siamo soli nel nostro ministero, a volte complesso, solitario e difficile.

Il nostro Pontificio Consiglio conosce l'importanza dell'AM nella vostra regione così vasta e piena di difficoltà. Dopo che il Santo Padre mi ha designato a questo incarico, ho avuto l'occasione di conoscere maggiormente la sollecitudine apostolica dell'AM nel mondo e rendermi conto del fatto che, anche se le circostanze e le priorità sono diverse, noi lavoriamo insieme *"affinché la gente del mare abbia abbondantemente i mezzi necessari per condurre una vita santa"* (Motu Proprio *Stella Maris*, Titolo II, Art. II, § 2).

Circa il 90% del commercio mondiale avviene per mare, il che significa che il trasporto marittimo è un fattore cruciale della globalizzazione che regola l'economia mondiale. L'attuale crisi economica ha colpito il mondo marittimo riducendo i movimenti nazionali e internazionali delle navi, provocando il disarmo di molte di loro e un aumento della disoccupazione tra la gente di mare.

La crescita del fenomeno della pirateria in particolare nel Golfo di Aden, ha distolto l'attenzione da ciò che succede nelle vie marittime nella vostra regione e dagli attacchi dei militanti alle piattaforme e agli oleodotti che stanno paralizzando la vostra economia emergente.

Attività di pesca non regolamentate nelle vostre acque costiere, spesso praticate da grandi motopescherecci europei e a volte da "pirati della pesca" che pescano a strascico senza alcuna autorizzazione, ha ampiamente ridotto gli stock locali. Ciò si ripercuote direttamente sulla già alta percentuale di disoccupazione e sul flusso sempre maggiore di africani che si imbarcano in viaggi pericolosi verso l'Europa alla ricerca di una vita migliore.

Tutti questi problemi sono globali ma anche locali e riguardano la vostra regione. Voi conoscete bene questa realtà e occorre che, nella vostra riflessione sulla situazione attuale dell'AM in Africa occidentale, troviate le risposte che conducano a cambiamenti radicali nella vita delle persone affidate alla vostra attenzione pastorale.

Il Pontificio Consiglio segue con grande interesse gli sviluppi dell'AM da voi. Non mancano segnali incoraggianti: l'apertura del nuovo centro per marittimi di Cotonou (Benin) nel luglio dello scorso anno, e la realizzazione di questa Conferenza che può essere vista come un rinnovato impegno a suscitare nuovo entusiasmo nella regione.

Il XXII Congresso Mondiale di Gdynia (Polonia) ci ha invitati ad essere testimoni di speranza di fronte alle nuove sfide che la Chiesa deve affrontare nel mon-

Incontri di questo genere, a livello regionale e nazionale, sono importanti e costituiscono un elemento essenziale del lavoro internazionale dell'AM, nonché la forza portante della sua azione pastorale.

do marittimo. Nel percorrerne le conclusioni, permettetemi di segnalarne alcune:

Sviluppo dell'AM

Le Conferenze Episcopali dei Paesi della regione devono sapere che *"la realizzazione concreta della pastorale della gente di mare in una regione, diocesi o porto, è responsabilità della Chiesa locale. Per garantirla, la Lettera apostolica Stella Maris stabilisce la nomina, da parte della Conferenza Episcopale, di un Vescovo Promotore, allo scopo di supervisionare, incoraggiare e promuovere l'AM"* (Manuale, cap. I).

I cappellani di porto dovrebbero, di tanto in tanto, invitare il loro Vescovo a celebrare la messa per i marittimi a bordo della nave, nel porto di pesca o nella parrocchia più vicina, e a visitare il locale centro per marittimi.

Le Chiese locali non dovrebbero mai smettere di rispondere alle necessità di marittimi e pescatori, estendendo – per così dire – le "frontiere" delle loro parrocchie e includendovi i porti commerciali e quelli di pesca.

Cooperazione ecumenica

Nell'Esortazione apostolica *Ecclesia in Europa* (n. 54), Papa Giovanni Paolo II afferma: *"Nello stesso tempo, appare imperativo irrinunciabile il dovere di una fraterna e convinta collaborazione ecumenica. La sorte dell'evangelizzazione è strettamente unita alla testimonianza di unità che tutti i discepoli di Cristo sapranno dare: Tutti i cristiani sono chiamati a svolgere questa missione a seconda della loro vocazione. Il compito dell'evangelizzazione comprende il procedere l'uno verso l'altro e il procedere insieme dei Cristiani, che deve partire dall'interno; evangelizzazione e unità, evangelizzazione ed ecumenismo sono indissolubilmente legati tra di loro"*.

Nel mondo marittimo, viene chiesto ai cappellani e ai volontari di lavorare ecumenicamente, mettendo l'ecumenismo al centro della vita pastorale e spirituale. Ciò comporta che essi, pur conservando la loro identità, sappiano dialogare e ascoltare i colleghi di altre denominazioni, nel rispetto e nel riconoscimento dei loro aspetti positivi. Laddove l'esperienza ecumenica ha avuto successo, l'Apostolato del Mare è incoraggiato a creare progetti con altre Chiese e Comunità ecclesiali, a mettere in comune le



risorse in vista della loro realizzazione e a valutarle insieme.

Manuale per Cappellani ed Operatori pastorali

Noi crediamo che il Manuale presentato durante il XXII Congresso Mondiale di Gdynia sia uno strumento indispensabile per la formazione dei cappellani e dei volontari. La sua preparazione ha richiesto molti sacrifici, considerato la mole di lavoro che ha comportato. È più che mai urgente creare e sostenere gruppi di volontari che possano assistere il cappellano ed essere amici, guide e difensori dei marittimi e dei pescatori che arrivano nei nostri centri. Essi dovrebbero sviluppare i propri talenti pastorali per assisterli e occuparsi dei loro problemi.

Il Manuale offre un utile orientamento per trattare i vari temi che il mondo marittimo deve oggi affrontare. Tiene conto degli ultimi documenti ecclesiali e della più recente legislazioni applicabile al settore marittimo e della pesca, è disponibile in inglese, francese e spagnolo e noi vogliamo incoraggiare le varie Regioni e Paesi a tradurlo, almeno parzialmente, nelle lingue locali.

Pescatori

I pescatori, le loro famiglie e comunità costituiscono tradizionalmente una parte importante della pastorale e del ministero marittimo. Da un punto di vista pastorale, si tratta forse del settore più difficile da avvicinare. *"La maggior parte di quanto è stato o sarà detto sulla pastorale marittima, può essere applicato ai pescatori a bordo delle navi da pesca internazionali. Esistono tuttavia questioni che meritano di essere considerate e trattate in maniera specifica per quanto riguarda il ministero per queste persone, che rappresenta una sfida in quanto le necessità e le condizioni dei pescatori e delle loro famiglie sono molto differenti"* (Manuale, cap. VII).

Nel corso dell'incontro dei Co-



ordinatori Regionali tenutosi nel febbraio scorso presso il nostro Pontificio Consiglio, è stato notato che le statistiche disponibili sui vari aspetti della pesca, quando e se sono sottoposte alle organizzazioni internazionali (FAO, ILO, ITF), sono poche, incomplete e insufficienti dal punto di vista qualitativo. È stato raccomandato che l'AM, con la sua vasta rete di centri in tutto il mondo e i contatti alla fonte, rappresenti una fonte d'informazione sicura, soprattutto per ciò che riguarda il benessere dei pescatori. È stato altresì suggerito di compiere uno sforzo supplementare per creare occasioni destinate ai pescatori indipendenti affinché possano parlare tra di loro e invitare gruppi di pescatori nei nostri Centri e parrocchie, permettendo loro, in questo modo, di condividere le preoccupazioni ed organizzarsi dal punto di vista pastorale.



I pescatori e le comunità della pesca devono essere sostenuti mediante varie forme di educazione per reclamare la difesa dei loro diritti ed attivarsi affinché vengano adottati e migliorati gli strumenti della FAO/IMO e in particolare dell'ultima Convenzione (188) dell'ILO sulla pesca.

Visita delle navi

In tempi di operazioni di carico e scarico rapido, di soste limitate delle navi nei porti e di restrizioni imposte dal Codice ISPS, gli equipaggi spesso non trovano il tempo per scendere a terra. Sono quindi obbligati a restare a bordo e pertanto restano estranei alla cultura, alla lingua e alle persone dei porti in cui arrivano. Sono contenti perciò di ricevere la visita di un cappellano o di un volontario del centro.

La visita delle navi è il segno concreto della sollecitudine pastorale della Chiesa per marittimi e pescatori.

Comunicazione

Con i progressi tecnologici in particolare nel campo nella comunicazione, un gran numero di strumenti (internet, e-mail, VOIP, telefoni portatili) sono comunemente disponibili in quasi tutto il mondo e permettono di condividere informazioni e una comunicazione immediata. Purtroppo, nonostante queste opportunità, sembra che oggi nella vostra regione sia diventato ancor più difficile mettersi in contatto. Condividere le nostre idee e confrontarle, con la conoscenza di ciò che succede nel paese e nel porto immediatamente vicino al nostro, è parte essenziale della nostra attività come AM, poiché noi non lavoriamo isolati ma come equipe, anche se in luoghi differenti.

Per concludere, desidero esprimere il mio riconoscimento più sincero a S.E. Mons. Jean-Pierre Kutwa, Arcivescovo di Abidjan, che vi ha accolti nella sua diocesi, a P. Cyrille Kete, vostro infaticabile Coordinatore regionale che è stato capace, con determinazione, di organizzare questo incontro nonostante la quantità di problemi che ha dovuto affrontare, e a P. Celestin Ikomba per avervi assicurato un soggiorno piacevole.

Vi accompagnerò da Roma con la preghiera. Pongo queste giornate di riflessione e condivisione sotto la protezione di Maria, *Stella del Mare*, affinché guidi e conduca i vostri pensieri e le vostre decisioni per il bene dei marittimi e dei pescatori.

✠ Antonio Maria Vegliò, Presidente

✠ Arcivescovo Agostino Marchetto, Segretario

INCONTRI REGIONALI 2009

Sud-est asiatico:

Luglio 20-24, Cebu, Filippine

Oceano Indiano:

Agosto 2-8, Durban, Sudafrica

America Latina:

Ottobre 25-29, Incontro del CELAM per l'AM, Lima, Perù

Oceania:

Novembre 13-15, Brisbane, Australia

Asia Meridionale:

Novembre 21-24, India

PRESENTATA A GENOVA, NEL CORSO DEL CONVEGNO NAZIONALE DELL'APOSTOLATO DEL MARE, IL PRIMO RAPPORTO DI RICERCA SU "IL BENESSERE DEI LAVORATORI DEL MARE E I SERVIZI OFFERTI DAI 60 PORTI ITALIANI" (3 APRILE 2009)*

UNA FOTOGRAFIA DEL POPOLO DEL MARE

Sac. Giacomo Martino, *Direttore Nazionale Apostolato del Mare Italiano*

Questa ricerca è unica nel suo genere. Non solo perché, una volta tanto, al posto delle infrastrutture si parla di uomini e donne ma anche per la sua visione globale del marittimo nella sua attività extra lavorativa. Il fatto che la gente di mare sia in continuo movimento dà a questo lavoro un vero e proprio carattere di internazionalità. I lavoratori del mare che oggi transitano in un porto italiano qualche giorno fa si trovavano nelle lontane Americhe e fra qualche tempo raggiungeranno le Indie. Al centro di questo studio e della nostra attività quotidiana di accoglienza nei porti ci sono queste persone.

Parliamo di un popolo relativamente giovane

*Si tratta di un'indagine statistica per poter accogliere i marittimi che ogni anno transitano nei porti italiani, e rendere quelli italiani "veri porti amici" nel panorama mondiale di installazioni che spesso acuiscono le difficoltà del marittimo a vivere una vita normale, rendendo difficile anche il contatto con la famiglia e con il mondo d'origine. Il rapporto, unico nel suo genere, è stato realizzato a Genova su iniziativa della Fondazione Migrantes, in collaborazione con le Capitanerie di Porto, e per la conduzione dell'Università di Genova.

(quasi il 50% non raggiunge i 35 anni) che ha, nella media mondiale, una buona scolarizzazione e che, per il 60%, padroneggia due o più lingue straniere (sino a 7 diversi idiomi). La conoscenza di altre lingue non si limita al semplice saluto o a qualche convenevole; è necessario poter impostare una nuova rotta o correggere la stabilità dello scafo o riparare un apparato elettronico, come pure saper agire rapidamente nelle emergenze, sotto la direzione di un ufficiale che usa una terminologia che tutti devono capire. Andare per mare richiede una buona preparazione tecnica ma al tempo stesso forma anche dal punto di vista umano. Vi sono cose che la scuola prepara a conoscere ma che solo la vita insegna davvero. Il marittimo è dunque sufficientemente scolarizzato e al tempo stesso l'esperienza di convivere con persone di diverse culture e appartenenze

gli consente di apprendere nuovi orizzonti culturali dal "libro vivo" che è l'altro.

Un elemento spesso solamente sottinteso in questa colata di numeri e statistiche, ma fondamentale, è il vero motore della vita del marittimo: la sua famiglia. Infatti neppure il 4% dei lavoratori del mare ha meno di 21 anni e che quindi, imbarcato giovanissimo, non si è ancora creato una famiglia propria; mentre il resto del campione è rappresentato da 62% dei marittimi sposati o separati e quindi con una famiglia propria. Queste famiglie rimangono, per lunghi mesi, come "orfane" durante l'assenza di uno o di entrambi i genitori; nei periodi di sbarco cercano di recuperare quell'affettività perduta, che di lì a poco saranno nuovamente costretti ad interrompere per un nuovo imbarco ...

Nello stesso modo, anzi con maggiore incidenza,

risulta difficile rimanere aggiornati sulle notizie del proprio paese. Quando il marittimo naviga lontano dalla propria patria (circa il 70% dei transiti consi-

derati sulle coste italiane) perde il contatto anche con la società civile, culturale e religiosa. Le poche e brevi telefonate non lasciano lo spazio per avere informazioni utili, seppur minime, per vivere la propria cittadinanza di origine ... Va ricordato, un esempio per tutti, l'episodio dei due marittimi shri-



lankesi che, solamente il 20 febbraio del 2007, leggendo uno dei nostri bollettini di informazione distribuiti a bordo, hanno saputo dell'immane tragedia dello Tsunami avvenuta due mesi prima nel loro paese. Questi episodi non sono rari fra chi lavora sul mare ...

Molti lavoratori del mare intendono continuare per tutta la vita questa attività. Indubbiamente, rispetto alle potenzialità economiche del salario che prenderebbero nel proprio paese, la vita del mare consente una maggiore agiatezza. Al contrario chi viene dal nord Africa o dal Sudamerica ha intenzione di lavorare per avere il capitale necessario ad intraprendere un'attività a terra. Se queste sono le aspettative, diversa è la realtà. Se è vero che lo stipendio medio, soprattutto per i marittimi che vengono da paesi in via di sviluppo, risulta estremamente alto, è altrettanto vero che queste persone sono le più globalizzate, anche in senso negativo. Significa che questo vivere in giro per il mondo a contatto con economie diverse da quelle del paese di origine induce questi risparmiatori a spendere di più. Quanti nascono in paesi in cui si sopravvive con lo stretto indispensabile, appena vengono a contatto diretto del moderno consumismo, sviluppano nuovi bisogni e nuovi "status simbol" che rimandano spesso di molti anni, rispetto alle aspettative che avevano in partenza, la realizzazione del proprio progetto economico e quindi lo sbarco definitivo.

La religiosità, nel senso più ampio, è uno dei pochi punti saldi della gente di mare. Quasi l'84% si dice, in un qualche modo, religioso ... Dei cosiddetti credenti circa tre quarti si dichiara cristiano ... Visita in modi diversi la devozione di ciascuno deve trovare il giusto riconoscimento affinché si possa parlare di vero welfare della gente di mare. Solo un'attenzione all'uomo nella sua integralità garantisce, appunto, da particolarismi e settorialità che generano solo parzialità ...

Nonostante il grosso lavoro fatto a livello internazionale per dare alle navi una bandiera che desse un riferimento certo per la validità dei contratti, per la certezza di ricevere uno stipendio o di essere curati e rimpatriati a casa rimane ancora molto compromessa dalle bandiere di convenienza, altrimenti dette "bandiere ombra". Questo fenomeno genera nel lavoratore marittimo una precarietà nella precarietà, in quanto molto spesso i contratti operati su queste bandiere sono poco più di carta straccia e non sono riconosciuti a livello internazionale. Que-

CONVEGNO NAZIONALE APOSTOLATO DEL MARE ITALIANO

Il Convegno ha visto la partecipazione di una settantina di delegati provenienti da quasi tutta Italia. Hanno presenziato l'Arcivescovo di Genova, Card. **Angelo Bagnasco**, il Vescovo Promotore, S.E.Mons. **Calogero La Piana**, mentre l'Arcivescovo **Agostino Marchetto**, Segretario del Pontificio Consiglio, ha portato il saluto della Chiesa universale. Egli ha detto che "sui dati raccolti in occasione di questa ricerca è importante che l'AM e tutti gli altri fattori che esprimono porto e società facciano una profonda riflessione per conoscere meglio i bisogni dei marittimi e rispondervi non solo creando strutture più 'personalizzate' ma anche intensificando lo sforzo di formazione di volontari e ufficiali. Essi debbono essere linguisticamente, culturalmente e religiosamente preparati ad accogliere, con cuore aperto, i sempre più numerosi equipaggi internazionali".

Il Rev.do **Hennie LaGrange**, Segretario Generale dell'ICMA., ugualmente presente all'incontro, ha sottolineato le priorità che incidono profondamente sulla vita dei marittimi e delle loro famiglie e su cui il ministero marittimo deve concentrarsi: il fenomeno della pirateria; i licenziamenti e gli abbandoni a causa della recessione economica; la ratifica e l'applicazione della Convenzione MLC2006 dell'ILO; l'attuale tendenza a criminalizzare i marittimi.

sto fattore di alta fragilità e, insieme, la paura di non essere più imbarcati tiene questi equipaggi completamente nelle mani degli armatori di pochi scrupoli. Anche se qualche armatore è comunque riconosciuto come persona seria, la scelta della bandiera di convenienza lascia un grande punto interrogativo sul futuro personale di ciascun membro dell'equipaggio ...

Questa ricerca ci ha aiutato a comprendere come gli interventi debbano essere diversi in relazione alla tipologia della nave. La diversità di ogni porto è dunque codificata in relazione alle tipologie di nave che intende accogliere. Sono le diverse categorie di navi che, frequentemente, indipendentemente dalla bandiera della nazionalità, hanno gruppi specializzati per nazionalità, durata delle soste uniformata e modalità di gestione del carico simile. A seconda della tipologia della nave deve essere programmato

un diverso tipo di accoglienza per gli equipaggi. Un esempio per tutti potrebbe essere quello del porto di Gioia Tauro, specializzato nel traffico di container, rispetto ad altre aree portuali destinate alle General Cargo che portano materiale sfuso. Nel primo caso avremo navi che sostano dalle 7 alle 21 ore con le movimentazioni del carico fatte 24 ore su 24 e con



l'ausilio dell'equipaggio, mentre nel secondo caso avremo soste molto più lunghe che possono arrivare sino a cinque/sette giorni, nelle quali i marittimi sono minimamente impiegati. Queste tempistiche e l'impiego o meno dell'equipaggio inducono rispettivamente

nel primo caso alla necessità della risoluzione dei bisogni direttamente attraverso la visita bordo mentre, nel secondo caso, deve essere maggiormente implementata l'accoglienza presso centri come la Stella Maris ...

La mancanza di trasporto sia all'interno dei porti che per raggiungere le città, insieme alle grandi difficoltà di comunicazione a causa della lingua, sono elementi fortemente invalidanti per accedere anche al semplice acquisto di una medicina. I lunghi percorsi che, in nome della Security, sono stati creati per impedire attacchi terroristici dalle navi alla città non trovano un corrispondente servizio che consenta, in pochi minuti, di soddisfare i bisogni di comunicazione con la propria famiglia nella propria comunità. Frequentemente le 2/3 ore di franchigia per qualche membro dell'equipaggio non sono neppure sufficienti a coprire la distanza dalla nave alla città. Risultano ancora gravemente insufficienti le prassi per ottenere, da parte dei non comunitari, i permessi per uscire dall'area portuale che, per diversi ed infondati motivi, spesso non vengono rilasciati ...

Vi sono, infine, alcuni segnali che indicano nuovi grandi cambiamenti in atto. A cominciare da un nuovo "popolo del mare" rappresentato dagli equipaggi monoetnici dei cinesi che, come accadeva una volta con quelli dell'ex Unione Sovietica, scendono dalla nave in gruppetti con, a capo, uno di loro che

parla inglese. Sono le nuove sfide che passano anche attraverso lo studio, reciproco, di nuovi idiomi e culture per consentire un vero incontro personale con ciascuno. La cosiddetta "crisi economica" ha recentemente portato alla ribalta il tema delle navi abbandonate. Solo in Italia, dal 15 dicembre 2008 al 10 gennaio del 2009, ci sono state ben 14 "chiamate" indicanti possibili sequestri/abbandoni di navi ed equipaggi da parte degli armatori. Ad oggi abbiamo una decina di situazioni che vengono localmente sostenute nei bisogni primari (spesso si tratta di dare il cibo, i vestiti e l'acqua) e, attraverso l'ITF, ove possibile, assistiti in giudizio per ottenere il riconoscimento del credito e, quanto prima, il rimpatrio presso le proprie case. Questo fenomeno necessita della concertazione non solo di tutti i membri istituzionali del porto ma di tutte le città presso le quali il porto inerisce e dal porto ricevono. Nonostante gli impegni dei nostri centri sparsi per l'Italia, ad oggi, non si riesce a coprire neppure il 5% dei transiti in esame di questa ricerca. Indubbiamente, questi dati, ci fanno riflettere sulla necessità di continuare il lavoro iniziato con i comitati territoriali per il Welfare marittimo. È necessario costruire una serie di sinergie che consentano agli operatori di Welfare di incidere maggiormente sui casi di particolare necessità oltre a fornire un supporto, mediamente condiviso, per tutti gli altri. Il pilota del porto, che il primo a salire a bordo, può essere il primo ad indicare le necessità e i bisogni a continuare con tutti gli altri soggetti dai rimorchiatori, agli ormeggiatori, agli agenti della nave, a quelli della sicurezza e della Capitaneria di Porto e non ultimi i nostri volontari ... Soltanto attraverso un'efficace e reale coordinamento di tutti anche i marittimi che transitano nei nostri porti sapranno riconoscerli veramente come "porti amici".

INFORMAZIONE

Questo è il secondo numero del nostro bollettino "Apostolatus Maris" che ricevete in formato elettronico. I commenti dopo il precedente invio sono stati molto positivi e incoraggianti.

Nel ringraziarvi per il sostegno dimostratoci, vi chiediamo di trasmetterci informazioni/articoli che ritenete utile far conoscere all'AM di altri Paesi.

Chiediamo inoltre la vostra collaborazione per mantenere aggiornati i nostri indirizzi e-mail, informandoci di eventuali cambiamenti.

UNA STESSA PAROLA, UNA STESSA FAMIGLIA

XXIII Assemblée Nazionale dell'Apostolato del Mare di Spagna



... Il fatto di essere nati in un ambiente marinaro, o che uno dei nonni, un fratello o un cognato siano affogati o ancora perchè in casa ci sia da tempo ogni tipo d'imbarcazione da pesca d'altura (da traino, da lancio, ecc.) e ogni tipo di rete, non vuol dire che si sia degli esperti.

Occorre analizzare e saper decifrare i segni dei tempi, come consigliava Giovanni Paolo II. Con ciò vogliamo dire che nel processo di evangelizzazione è necessario un atteggiamento di approfondimento costante, il che implica un'apertura alla voce dello Spirito, come dice uno scrittore profano: "è necessario mantenere sempre aperta una finestra dell'anima; infatti non sapremo mai quando da essa potremmo ricevere una chiamata".

Per i cristiani questa chiamata è costante e si trova nel Vangelo. Basta mantenere aperta la nostra anima perché la Buona Novella vi penetri con tutta la sua forza... La preghiera è fondamentale, essa costituisce il nostro cordone ombelicale con il mondo trascendente, con il mondo della grazia e della fede. È la bussola del nostro cammino. Senza di essa è facile smarrirsi; lo sappiamo per esperienza propria e altrui...

Nella rivista NODI (Notizie Diocesane) ho letto: "Il cristianesimo è esperienza di fede, prima d'essere messaggio di fede". Riporto dalle sue pagine un passo della Redemptoris Missio (n°42-43) che ben si applica al nostro compito d'evangelizzazione: "L'uomo

contemporaneo crede più ai testimoni che ai maestri; crede più nell'esperienza che nella dottrina, nella vita e nei fatti più che nella teoria. La testimonianza di vita cristiana è la prima e insostituibile forma della missione: Cristo, della cui missione siamo continuatori, è il "Testimone" per eccellenza (Ap 1, 5; 3, 14) e il modello del testimone cristiano". "La testimonianza evangelica, alla quale il mondo è più sensibile, è quella dell'attenzione alle persone e quello della carità verso i poveri e i piccoli, coloro che soffrono. La gratuità di questo comportamento e di queste azioni, che contrastano profondamente con l'egoismo presente nell'uomo, fa sorgere alcune domande precise che orientano verso Dio e il Vangelo. Incluso il lavorare per

na come creatura di Dio, diventa sensibile al suo ambiente naturale (prezzo della redenzione di Cristo), dal momento che Dio ha affidato all'uomo la continuità della creazione. Uno degli obiettivi analizzati e proposti nel Congresso di Rio (2002), era quello di trasformare gli oceani pattumiera in fonte di vita e ricchezza. Il concetto ecologico è un'idea eminentemente cristiana e rivelata nella Genesi quando Dio affida all'uomo il compito di dare il nome a tutti gli animali e piante del creato e di coltivare la terra. In definitiva, una pastorale generale e integratrice ha come obiettivo l'uomo integrale e il suo ambiente. Dio, nel crearci a sua immagine e somiglianza, ci affidò la missione di coltivare e trasformare il mondo affinché ne fossimo

Riportiamo una sintesi del discorso di apertura del Rev. Agustín Romero Lojo, Direttore Nazionale dell'Apostolato del Mare di Spagna, alla XXIII Assemblée Nazionale svoltasi a Santa Pola, dal 16 al 19 aprile 2009. Se ne possono trarre interessanti spunti di riflessione per il nostro apostolato a favore della Gente del Mare.

la pace, la giustizia, i diritti dell'uomo, la promozione umana, è una prova del Vangelo, è un segno di attenzione verso le persone ed è predisposto allo sviluppo integrale dell'uomo". "La Chiesa è chiamata a dare la sua testimonianza di Cristo, assumendo posizioni coraggiose e profetiche di fronte alla corruzione del potere politico o economico".

La dignità della persona uma-

co-creatori. Per questo uno dei valori fondamentali della nostra evangelizzazione deve tener conto dell'educazione e della coltivazione dei valori ecologici. L'amore di Dio include l'amore per la creazione. E ciò che si ama, si accudisce. È necessario far affiorare questo amore occulto e profondo che l'uomo del mare sente per l'elemento della creazione che gli procura cibo e benessere. Questo sentimen-

to quasi religioso ci deve portare a un compromesso di rispetto dell'ambiente, di studio, di miglioramento e di coltivazione. È necessario che gli uomini del mare cambino il concetto della pesca da estrazione o predazione in quello di curatore e coltivatore. Siamo in un momento cruciale dell'economia marina simile a quello preistorico in cui l'uomo da predatore divenne agricoltore.

Dobbiamo prestare attenzione a questi cambiamenti, già in atto, dalla pesca estrattiva a quella coltivata, oltre ad altri usi economici della ricchezza dei nostri litorali, come per esempio la commercializzazione della flora marina con una proiezione nel ramo dell'alimentazione, dell'industria cosmetica e sanitario-farmaceutico... Dobbiamo quindi incoraggiare la nostra gente di mare a collaborare ed integrarsi in progetti di questa portata, ovviamente con una normativa che contribuisca all'arricchimento del litorale.

Il rispetto per l'ambiente, la coltivazione e l'amore per la natura sono gli unici argomenti per evitare uno sfruttamento incontrollato dell'ambiente che alla lunga ci porti, come già sta accadendo, ad un impoverimento tanto economico quanto naturale e personale. L'evangelizzazione e la fede devono rafforzarci a combattere contro l'eccessiva ambizione di arricchirsi rapidamente a spese della distruzione dell'ambiente.

Tale principio è valido anche contro l'invasione delle costruzioni turistiche sulle spiagge e lungo le coste. Dobbiamo difendere le leggi relative alla distanza, stabilite dalle disposizioni comunali per poter garantire un turismo di qualità che non distrugga la natura e non trasformi i nostri oceani in pattumiere.

L'ecologia è rispetto, coltivazione, studio e soprattutto cura di questa parte del mondo che Dio ha

dato ai cristiani che abitano la costa. È anche in queste attività che deve riflettere la luce del Vangelo. E questa evangelizzazione viene svolta in solidarietà e congiuntamente con i parroci delle popolazioni marittime e, per mia esperienza personale, posso affermare che si tratta di un tema che suscita molto interesse per la complessità degli aspetti che integra e che colpiscono direttamente gli abitanti delle zone costiere...

... Negli ultimi anni sono aumentate le rotte turistiche dei grandi transatlantici e le soste nei porti spagnoli. Pertanto la necessità di accogliere la popolazione turistica e marittima di queste navi è maggiore e ci obbliga a preparare i visitatori, immediatamente e con urgenza ... Esortiamo le delegazioni nei cui porti attraccano navi da crociera o navi container a preparare i loro collaboratori affinché possano comunicare, possibilmente in inglese, con gli equipaggi di navi straniere...

Abbiamo già espresso in varie occasioni, e lo constatiamo ogni volta che ci riuniamo con i parroci del litorale, la gioia e la speranza apostolica a favore della sopravvivenza delle credenze religiose nel mondo emozionale dell'anima marinara. La parrocchia è inoltre fonte di futuri professionisti che svolgono il loro lavoro con fede e dignità di figli di Dio. È qualcosa di vitale nel momento presente, di fronte alla diserzione che va patendo, da anni, la professione marittima...

Il punto positivo più rimarchevole è quello della presenza stessa dell'Apostolato del Mare nel mondo marittimo spagnolo, ovvero in ognuna delle comunità parrocchiali di tutto il litorale. Dobbiamo rafforzare questo aspetto con un'evangelizzazione integrale, come ci esorta a fare il Pontificio Consiglio, e che contempli uno studio e una conoscenza dell'ambiente, per la

sua coltivazione e arricchimento, dignità della professione, rispetto ecologico, condivisione di esperienze professionali con marittimi immigrati; manifestazione ed esaltazione dei valori tipici dell'uomo del mare: laboriosità, solidarietà, generosità e religiosità. Inoltre segnaliamo... la mancanza di gruppi di collaboratori impegnati. È compito dell'evangelizzazione, come trasmissione della fede, suscitare in cuori generosi... questi valori di solidarietà e generosità nell'impiego del loro tempo. È in questa lista di candidati che potremo meglio ottenere la risposta desiderata.

La missione del nostro apostolato ci porta, inoltre, a collaborare con le istituzioni politiche portuali in tutti quei progetti che favoriscono il benessere dei marittimi durante la loro permanenza nei porti. I centri Stella Maris contribuiscono e contribuiranno a questo obiettivo. Crediamo che ciò sia stato uno dei progetti che ha dato e continua a dare il servizio più grande agli uomini del mare quando arrivano nel porto dopo lunghi giornate di lavoro e lunghe traversate in mare. Ci rallegra costatare in alcuni porti questo rinnovato desiderio di aiutare e collaborare con le autorità portuali attraverso le nostre Delegazioni.

Non voglio terminare senza ricordare i grandi pericoli che minacciano maggiormente i nostri marittimi: la mancanza di sicurezza giuridica sulle navi battenti bandiera di comodo, che le può lasciare abbandonate in un qualsiasi porto, e le imbarcazioni dei pirati, con la possibilità di subire sequestri in mare.



SALVATAGGI IN MARE

UN DOVERE E UNA QUESTIONE DI COSCIENZA!

Intervento di Erika Feller, Assistente dell'Alto Commissario in materia di protezione dell'ACNUR
Incontro annuale di INTERTANKO
Tokyo, Giappone 14 maggio 2009 (estratti)

Il soccorso marittimo è una tradizione secolare, una fondamentale questione di coscienza e una responsabilità del diritto internazionale. Nella realtà, esso è sottoposto a numerose pressioni a causa di fattori tanto diversi come la crisi economica mondiale, la recrudescenza del fenomeno della pirateria, l'incremento dei crimini transnazionali come il traffico di esseri umani, nonché la ricomparsa della xenofobia associata ad un inasprimento, da parte di alcuni Governi, della legislazione contro l'immigrazione irregolare di ogni tipo. Oggetto della mia presentazione è dunque l'obbligo di proteggere la tradizione del salvataggio in mare contro un'ulteriore corrosione, in vista o a dispetto di una tale molteplicità di questioni..

La globalizzazione ha notevolmente e positivamente facilitato la circolazione legale di beni e denaro in tutto il mondo. Lo stesso non si può dire per la libera circolazione di persone. Benché ci siano ora molte più possibilità, il trasporto internazionale è stato caratterizzato da un inasprimento delle regole quando si tratta dell'ingresso in Paesi terzi, unitamente ad un notevole incremento nel numero degli ostacoli interposti per bloccare il viaggio di quanti aspirano ad entrare. Ciò può essere comprensibile in sé, ma per i rifugiati, che devono fuggire per proteggere la loro integrità fisica e quella delle loro famiglie da persecuzioni, guerra o grave discriminazione, è sempre più difficile trovare il necessario asilo su base legale.

L'atteggiamento che devono affrontare, che destina cioè uno spazio sempre più ridotto all'asilo, è quello di "comprendiamo la vostra situazione, ma per favore risolvetele in un altro paese". Come conseguenza evidente anche se



sgradevole, a parte il respingimento o il ritorno dei rifugiati al pericolo al quale avevano cercato di sfuggire, introdurre illegalmente gli immigrati è diventato un grande business per i trafficanti di esseri umani. E' il caso in particolare quando si tratta di persone che arrivano via mare.

Quello dei "boat-people" non è un fenomeno nuovo. Basta ritornare con la mente agli anni '80 e ai primi anni '90 che videro uno dei maggiori spostamenti di boat people dall'Indocina. Oggi è possibile che la stampa riporti, nella pagina principale o negli articoli marginali, secondo il numero delle vittime, la notizia dell'arrivo di barconi e del loro carico umano sulle coste dello Yemen, della Mauritania o di Malta, nelle isole al largo dell'Australia, nei paesi del Mare del Sud della Cina, o nelle isole europee di Lampedusa, in Italia, le Canarie della Spagna, o quella greca di Mytilene al largo della costa turca. Il problema è

che la visibilità mediatica degli arrivi via mare evoca immagini sproporzionate riguardo alle cifre reali dei movimenti a livello mondiale. Anche lasciando da parte l'arrivo in massa di rifugiati, l'arrivo con imbarcazioni rappresenta in realtà una piccola percentuale del totale di coloro che chiedono asilo e che realmente riescono a giungere ai paesi di destinazione..

.... La perdita di vite umane è una minaccia reale e costante. Le imbarcazioni sono inadeguate, i trafficanti sono privi di scrupoli, e le persone non sono attrezzate per un viaggio di questo genere. Purtroppo questi fatti non sono sufficienti a scoraggiare la partenza; i fattori di spinta sono più forti del timore del viaggio, il che significa che le persone li affronteranno nonostante tutto. I fattori di spinta sono, il più delle volte, un mix complicato di questioni relative a rifugiati e migranti, che includono la guerra, la violazione dei diritti umani e condizioni di vita insostenibili, che a loro volta si combinano con fattori quali il ricongiungimento familiare e l'attrattiva di migliori possibilità economiche e di istruzione all'estero. Molto spesso la capacità e la volontà degli Stati costieri, da cui partono le barche, di controllare tali partenze sono molto limitate, se si tiene conto della lunghezza delle coste e della quantità di denaro che passa di mano in mano, incoraggiando le autorità locali a chiudere un occhio. Ci può essere anche una certa solidarietà verso coloro che cercano una vita mi-

gliore per se stessi e per le loro famiglie, oppure un sentimento di “non è un problema nostro se la gente preferisce non restare”. Ad ogni modo, ci sarà sempre chi aiuterà i migranti e i rifugiati a partire, e che lo farà per motivi diversi ma in particolare a scopo di lucro. Il soccorso di esseri umani è imprescindibile, ma lungi dall’essere semplice in sé. Spesso, il soccorritore è un’imbarcazione ufficiale appartenente a uno Stato costiero, ma può essere anche un mercantile privato ... E’ evidente che le petroliere non sono attrezzate o non sono in grado di compiere salvataggi. I costi che questo ruolo presuppone sono molti. I ritardi si traducono in perdite di guadagno. I passeggeri a bordo, anche se per un breve periodo di tempo, possono rappresentare un pericolo per la salute e la sicurezza. Far sbarcare quanti sono entrati in maniera irregolare, implica per le navi un’interazione legale con le autorità portuali. L’aumento vertiginoso degli attacchi da parte dei pirati e i problemi che solleva quando si considera chi e come soccorrere, sono un altro tipo di questione. Tutto ciò pesa inevitabilmente sulle decisioni che i comandanti devono prendere al momento di rispondere alle situazioni del boat people...

145 Stati hanno firmato la Convenzione Internazionale sui Rifugiati, del 1951, che vieta loro di negare l’ingresso, se questo espone i richiedenti asilo a rischio per la propria vita o a persecuzione. La Convenzione contiene un serie di diritti e responsabilità al cui rispetto sono giuridicamente vincolati gli Stati che hanno aderito. Inoltre, l’umanitarismo di base e il più ampio ambito dei diritti umani, a cui la maggior parte degli Stati hanno oggi aderito, esige per chiunque, rifugiato o no, il rispetto del diritto alla vita e che nessuno sia trattato in maniera

crudelmente, disumana o degradante. In breve, quando si tratta dell’arrivo di queste imbarcazioni, gli Stati sono soggetti al diritto internazionale, e molto probabilmente anche alle proprie leggi, e pertanto devono agire, con i rifugiati e con tutti coloro che cercano da loro protezione e aiuto, in una maniera che risponda a determinati principi.

Esiste, inoltre, un’altra serie di diritti e responsabilità che è direttamente rilevante. Il soccorso in mare di persone nel bisogno è un obbligo previsto dal diritto internazionale, oltre ad essere una necessità umanitaria, indipendentemente da chi sono le persone o le ragioni per cui si muovono. Per questo abbiamo deciso di intitolare la prima pagina della rivista che abbiamo diffuso in questa conferenza: “Rifugiato o migrante? Quando la differenza è importante”. Chiaramente non è importante durante la fase di salvataggio. La nostra opinione è che l’integrità del regime mondiale di ricerca e soccorso, come disciplinato dalla Convenzione internazionale per la Sicurezza della Vita Umana in Mare del 1974, e dalla Convenzione Internazionale su ricerca e salvataggio marittimi del 1979, deve essere protetta scrupolosamente come responsabilità della comunità internazionale nel suo complesso. Ovviamente, i comandanti hanno un primo dovere di assistenza, che si attiva all’inizio del soccorso e si conclude quando i passeggeri vengono sbarcati in luogo sicuro. La forma sotto cui si esercita questo dovere sarà influenzata da fattori quali la sicurezza e il benessere dell’imbarcazione e del suo equipaggio, e l’idoneità del luogo di sbarco, misurata con fattori quali la sicurezza, la vicinanza e il programma di pre-salvataggio della nave. In questo caso, il giudizio professionale del comandante è un fat-

tore chiave. Ma è anche responsabilità degli Stati, in virtù del diritto internazionale e come imperativo per preservare la pratica del soccorso, facilitare qualsiasi forma possibile di detto soccorso, anche attraverso un sistema che minimizzi le perdite e i disagi causati ad attori privati nell’adempiere dei propri obblighi marittimi. Ovviamente ciò richiede, in primo luogo, uno sbarco accelerato.

L’ACNUR non è un’organizzazione di diritto marittimo ma un’agenzia per la protezione del



rifugiato. Tuttavia, nello svolgimento delle nostre responsabilità di protezione, abbiamo ritenuto necessario coinvolgere tanto i comandanti quanto gli Stati costieri e di bandiera, nel contesto del diritto marittimo e, in maniera più generale, sostenere un sistema di salvataggio marittimo che rispetti non solo la legge del rifugiato, bensì le basi del diritto marittimo, affinché i rifugiati non siano esposti ad un duplice pericolo quando si omette di rispondere alla loro richiesta d’aiuto mentre si trovano in alto mare. Abbiamo quindi lottato con forza assieme agli Stati nostri interlocutori affinché accettino e rispettino i seguenti accordi basilari: che i comandanti che effettuano operazioni di salvataggio non siano visti come parte del problema, bensì che le loro azioni destinate a salvare la vita di quanti sono nel bisogno, siano riconosciute e sostenute dagli Stati; che una nave non governativa non è il luogo appropriato per proteggere e classificare le persone a cui si è

(continua a p. 14)

VIVERE INSIEME COME DISCEPOLI DI CRISTO, AFFINCHÉ IL MONDO SI SALVI

DICHIARAZIONE FINALE DELLA SESSIONE NAZIONALE 2009

La "Mission de la Mer" ha tenuto la sua Sessione nazionale a La Rochelle, nella Festa dell'Ascensione, sul tema: «**Vivere insieme, come discepoli di Cristo, affinché il mondo si salvi**». Il nostro ruolo nella Chiesa è quello di essere segno della comunione di Dio con gli uomini e degli uomini tra di loro, arrecando il nostro specifico grano di sale nel mondo marittimo.

Abbiamo segnalato il persistere di problematiche gravi, amplificate dalla crisi attuale, che arrecano numerose difficoltà alle famiglie.

Nel settore della pesca, siamo attenti a un controllo ragionevole delle attività di pesca, che consenta di preservare le risorse, e garantisca condizioni di lavoro e di vita più degne per i pescatori e le loro famiglie.

Siamo preoccupati della possibilità di cessione delle quote di pesca e dello spazio limitato riservato ai pescatori nelle aree marine protette. Incoraggiamo i pescatori e le organizzazioni che

li rappresentano ad intensificare la loro presenza effettiva in seno agli organismi professionali affinché possano partecipare all'assunzione di decisioni.

Nel settore della marina mercantile, il disarmo di numerose navi comporta la diminuzione dei posti di lavoro e, per molti marittimi, la disoccupazione. Ci preoccupano gli atti di pirateria al largo delle coste somale: essi rendono la navigazione pericolosa per i marittimi alcuni dei quali sono presi in ostaggio, feriti o uccisi.

Nei porti, attorno agli scali e all'accoglienza dei marittimi, constatiamo un aumento di comitati di welfare, tuttavia ne lamentiamo la lentezza di attuazione. Inoltre, ci preoccupa la stabilità economica dei nostri centri.

Allo stesso modo, abbiamo potuto constatare l'unione degli sforzi di associazioni e Chiese, che operano per il benessere dei marittimi, con il sostegno della guida della Gente del Mare. Lo percepiamo

LE PROSPETTIVE E GLI IMPEGNI DELL'AM INTERNAZIONALE E DELLA "MISSION DE LA MER"

La pesca illegale e una certa ingiustizia negli accordi di pesca tra paesi del Nord e del Sud sono regolarmente denunciati in particolare dai pescatori artigianali del Sud. I paesi del Nord (cioè quelli che dispongono di mezzi), sono soliti stabilire normative per lottare contro la pesca illegale e non controllata, normative che sono, a loro volta, contestate dai Paesi del Sud che rimproverano loro il fatto di non tener conto dei loro pescatori artigianali.

A livello europeo, e francese, la revisione della Politica Comune della Pesca è una delle sfide principali per l'avvenire dei pescatori. La gestione delle quote rappresenta certamente il punto cruciale. Si parla di creare quote individuali trasferibili (assegnate per nave e che potrebbero essere rivendute). In alcuni paesi, come il Canada o i Paesi Bassi, ciò ha comportato la scomparsa dei pescatori artigianali a favore dei grandi armatori che dispongono di un forte potere economico. Il Canada ha dovuto riscattare le sue quote per ripartirle tra i piccoli pescatori.

Un altro motivo di preoccupazione per i pescatori è la creazione di aree marine protette. L'idea è quella di preservare la qualità dell'ecosistema costiero limitando - o regolamentando - un certo numero di attività. Ciò riguarda tutti gli utenti del litorale (comuni, turisti, pescatori, ...). Quali saranno per loro le restrizioni imposte? Vediamo anche un fiorire di progetti di fattorie eoliche marine, un buon numero delle quali sono

mo come un segno positivo.

La "Mission de la Mer" partecipa all'accoglienza dei marittimi delle navi da crociera, come a Marsiglia, e inizia ad essere presente tra gli equipaggi e i passeggeri.

La nostra difficoltà continua ad essere quella di arrivare ai giovani delle scuole e a bordo. Sono state prese alcune iniziative come a Marsiglia, Ciboure e Saint Malo, che devono essere sviluppate.

Una preoccupazione continuano ad essere i marittimi professionisti delle imbarcazioni da diporto; ma potremo arrivare a loro solo con la partecipazione delle Chiese locali.

Nella prospettiva di salvezza c'è ancora molta strada da percorrere. Il mondo marittimo resta, per noi, un mondo di missione. I cambiamenti potranno avvenire veramente solo tenendo conto delle aspirazioni e delle competenze di tutti i protagonisti del mondo marittimo, attraverso un dialogo rispettoso degli uni e degli altri, in collaborazione con tutti gli uomini di buona volontà e con una costante preoccupazione per i più sfavoriti.

La Rochelle, domenica 24 maggio 2009

Sig. Philippe Martin, Presidente
P. Guy Pasquier, Segretario nazionale

(continua da p. 12)

prestato soccorso, o per trovarvi soluzione, né detta imbarcazione deve essere utilizzata come centro di detenzione galleggiante; che il comandante ha diritto a ricevere aiuto dagli Stati costieri, che dovranno facilitare lo sbarco e la conclusione del salvataggio; che gli Stati non devono richiedere alle compagnie di navigazione o ai loro assicuratori il pagamento delle spese di rimpatrio come condizione previa per lo sbarco; che i procedimenti di sbarco non siano regolati da obiettivi di controllo dell'immigrazione e che la responsabilità di trovare una soluzione che consenta un sbarco tempestivo e umano, resti esclusiva degli Stati e non di attori privati ...

In conclusione, i comandanti e le compagnie per le quali lavorano, non sono soli quando agiscono correttamente. Il salvataggio marittimo ha secoli di tradizione e una normativa che lo sostiene. La distinzione tra rifugiati e migranti, tra persone con visto d'ingresso e illegali, non è una questione che interessa ai fini del soccorso. La responsabilità di non omettere la richiesta di soccorso è tuttavia olistica, ed implica non solo il comandante ma anche la compagnia per la quale lavora, gli Stati di bandiera e costieri, protagonisti delle operazioni di salvataggio, e la comunità internazionale globale, comprese le Agenzie delle Nazioni Unite, come ad esempio la nostra. Solo se si affronta come responsabilità condivisa o collettiva, che dipende da tutti gli attori interessati che svolgono con impegno il proprio ruolo, questa tradizione potrà sopravvivere non solo come principio ma cosa più importante, come pratica reale.

già in atto (Paesi Bassi, Regno Unito, ...).

I pescatori non controllano il prezzo di vendita del loro pescato ma, per il vecchio sistema della vendita all'asta, è il compratore a fissare il prezzo. Sarebbe opportuno, comunque, compensare la diminuzione del volume del pescato con una loro migliore valorizzazione se si vuole che, in prossimo futuro, ci siano ancora pesci e pescatori.

Il 15 giugno 2007 l'ILO ha adottato una Convenzione sul Lavoro nella Pesca. Essa stabilisce una nuova normativa destinata a garantire un miglioramento della sicurezza sul lavoro, della salute e delle cure mediche in mare, adeguati periodi di riposo, il rispetto degli accordi di impegno, stesso diritto degli altri lavoratori alla protezione sociale. Un diritto all'ispezione delle navi e delle condizioni dei marittimi dovrebbe proibire la navigazione alle navi sottostandard, anche se in numerosi paesi tali controlli sono poco frequenti per mancanza di personale qualificato o di volontà politica per effettuarli.

È in questo mondo che sono impegnati l'Apostolato del Mare a livello internazionale e la "Mission de la Mer" in Francia. Per quanto riguarda il settore della pesca e, in particolare, di quella artigianale, il coinvolgimento delle chiese locali è fondamentale per assicurare una presenza presso i marittimi. Ci sono porti in quasi tutti i villaggi della costa. Le uscite in mare sono brevi e i pescatori non restano mai a lungo lontani dalle comunità costiere. Le mogli sono un legame essenziale tra la Chiesa e gli uomini nel mare e svolgono un ruolo importante nella presenza della Chiesa nel mondo marittimo.

I marittimi della pesca industriale vivono, al pari dei loro colleghi del commercio, periodi di presenze e assenze che richiedono una presenza specifica. È il ruolo dei cappellani di porto. Philippe Martin

A DISPETTO DELLA CRISI

IL MERCATO DELLE CROCIERE IN EUROPA NON CONOSCE SOSTE



Alberghi galleggianti sempre più simili a villaggi vacanze, varietà dell'offerta, qualità dei servizi, personale preparato, mezzi sempre più accessibili. Il mercato delle crociere in Europa continua a crescere, nonostante la crisi economica e in controtendenza rispetto a una certa riduzione della domanda del settore turistico.

Il 5 giugno scorso sono state "battezzate" a Genova, dall'Arcivescovo della città, Cardinale Bagnasco, le ultime 2 navi da crociera della compagnia Costa, la "Pacifica" (114.500 tonn. di stazza, 3.780 ospiti e 1050 membri di equipaggio) e la "Luminosa" (92.600 tonn., un massimo di 2.826 ospiti e 921 membri di equipaggio), un evento unico, che ha valso alla Costa la certificazione del Guinness World Records in una nuova categoria di record: "Most ships inaugurated in one day by one company" (maggior numero di navi inaugurate in un giorno da una compagnia).

Altre 3 nuove unità saranno consegnate entro il 2012.

Anche la MSC Crociere ha deciso di rafforzare la propria



flotta: dopo il varo di "Fantasia", avutosi nel dicembre scorso a Napoli, sarà la volta della gemella "Splendida", la decima nave (133.000 tonn. di stazza, 3971 ospiti e 1332 membri di equipaggio), il cui "battesimo" è previsto per il 12 luglio a Barcellona.

Questa nuova generazione di imbarcazioni rivolge un occhio particolarmente attento anche all'ecologia. La "Luminosa", infatti, è predisposta per il *cold ironing*, sistema che permette alle navi in banchina di ricevere la corrente da terra, senza tenere accesi i motori, mentre la "Splendida" vanterà i più innovativi sistemi tecnologici per garantire il risparmio energetico e la tutela dell'ambiente, dall'*energy saving* al sistema di trattamento delle acque nere e grigie.

Nonostante, quindi, la fase delicata che stiamo attraversando a livello globale, questo modello itinerante di turismo continua a crescere creando un notevole indotto che muove denaro e crea posti di lavoro. Ma quali sono le ragioni di tale successo? Esse sembrano risiedere nella "massificazione" del prodotto, adattato ai cambiamenti del mercato, riuscendo a trasformare un prodotto tradizionalmente "di lusso" in uno di massa, con un rapporto qualità-prezzo che altri comparti del settore turistico generalmente non hanno. Le

navi, poi, operano 365 giorni l'anno e le compagnie pianificano il loro prodotto già dall'anno precedente.

Anche per il 2009 la tendenza in Europa resta positiva, tanto che si può affermare che quello delle crociere è il segmento con il maggior tasso di crescita dell'intero settore turistico (circa il 10% in termini di passeggeri e 32 miliardi di euro di valore, dando lavoro a 311.000 dipendenti).

Quando salgono a bordo, i passeggeri vivono spensieratamente in un ambiente diremmo di lusso, dove sono serviti e riveriti da persone pronte a soddisfare le loro legittime richieste. Ma chi sono questi uomini e queste donne che cucinano, lavano, rassettano, stirano, accolgono, divertono, e di cui quasi nessuno si ricorda? Eppure l'equipaggio di una nave rappresenta, senza dubbio, uno dei fattori di maggiore successo di una crociera. Infatti, un equipaggio professionale e sereno non solo contribuisce a rendere positiva l'esperienza dei passeggeri, ma promuove altresì l'operatività efficiente della nave. Certo molti giovani sognano di lavorare sulle navi da crociera ma pochi, però, riescono ad immaginare cosa comporti effettivamente questo tipo di lavoro: tirocinio più o meno lungo a bordo, rigida disciplina, duro lavoro con il

sorriso costante sulle labbra. Far parte di un equipaggio, quindi, può essere alla lunga stressante: separazione prolungata dalla famiglia, convivenza costante con persone di culture e nazionalità differenti (su una grossa nave si può arrivare anche a raccoglierne 50), lunghe ore di lavoro, poche possibilità di scendere a terra.

Da anni l'AM di vari Paesi assicura una presenza pastorale continua su queste navi con i suoi cappellani che prestano attenzione alla dimensione umana e religiosa di equipaggi e passeggeri, facendosi marinai tra marinai e condividendone le "gioie e le speranze, le tristezze e le angosce" (*Gaudium et Spes*, 1).

"Quello del cappellano – dice Don Luca Centurioni, responsabile dei cappellani dell'AM italiano in questo settore – è un servizio a tutta la persona del marittimo, con le sue esigenze più materiali che sono quelle di avere qualche servizio di supporto (ricevimento e spedizione della corrispondenza, custodia del denaro, ecc.) e le sue esigenze più spirituali (la necessità di parlare con qualcuno dei propri problemi di bordo o di casa, un consiglio su decisioni personali da prendere, la mediazione nel rapporto con gli altri compagni di bordo, la ricerca di Dio, un conforto nella solitudine o sofferenza). L'attenzione maggiore si porta verso il capire quali sono le esigenze di ciascuno e contemperarle con quelle di tutti. In questo senso il compito del cappellano è quello di intuire i bisogni e le speranze degli individui, così diversi fra loro per razza, lingua, cultura, religione, e di cercare di venire incontro a

ciascuno, lavorando per il bene di tutta la comunità di bordo. Si intuisce da questo come il benessere dell'equipaggio sia una prerogativa essenziale [anche] per un servizio di eccellenza, perché la prima risorsa per offrire un servizio di qualità agli ospiti non è la nave in se stessa,

ma la eccellenza del servizio di tutto il personale di bordo".

La nave è come una grande parrocchia galleggiante e a bordo il cappellano è sacerdote, consigliere, guida e animatore, parroco al pari del suo confratello della parrocchia in terra ferma.

EXTENDING RESPONSIBLE FISHERIES MANAGEMENT TO THE OCEAN DEEPS

ON WORLD OCEANS DAY, FAO RELEASES TECHNICAL GUIDELINES ON DEEP SEA FISHING



8 June 2009, Rome - On the first-ever UN World Oceans Day FAO has published a set of technical guidelines aimed at helping the fisheries sector reduce its impacts on fragile deep-sea fish species and ecosystems.

The guidelines provide a framework that countries can use, individually and in the context of regional fisheries management organizations, to manage deep sea fisheries (DSF) in high-seas areas outside of national jurisdictions. Many deepwater fish species grow slowly, reach sexual maturity late, and may not always reproduce every year. As a result they have low resilience to intensive fishing, and recovery from overfishing can take generations.

Stating that all fishing activity in deep sea areas should be "rigorously managed," the guidelines prescribe steps for identifying and protecting vulnerable ocean ecosystems and provide guidance on the sustainable use of marine living resources in deep-sea areas. They also outline ways that information on the location and status of vulnerable marine ecosystems, including vulnerable deep-sea fish stocks, should be improved.

Fishing nations should assess the deep-sea fishing being undertaken by their fleets in order to determine if any significant adverse impacts are involved. Deep sea fishing activity should cease in any area where significant adverse impacts to vulnerable marine ecosystems are taking place and remedial steps have to be taken if these are likely to occur. And where it is determined that DSF can be undertaken responsibly, appropriate fishing methods should be used to reduce impacts such as impacts on non-target species.

Much needed guidance

Because deep sea fishing is a relatively new activity and requires considerable resources in terms of investment and technology, few countries have developed policies and plans specifically related to managing it. "These guidelines provide much-needed guidance on the responsible way to approach deep sea fishing, and are a breakthrough in that they address both environmental and fisheries management concerns in an integrated manner," said Ichiro Nomura, Assistant Director General of FAO's Department of Fisheries and Aquaculture.

UN MALE IN PIÙ



Ricercatori di tre università statunitensi, il Centro Nazionale di Ricerche Atmosferiche e la Commissione Internazionale Pacifico Halibut, in un rapporto elaborato dal Centro Pew, hanno sottolineato che il cambiamento climatico rappresenterà una minaccia importante per gli ecosistemi costieri e marini. Nello stesso rapporto ... si prevede che nei prossimi decenni il clima del pianeta cambierà più rapidamente di quanto abbia fatto in passato, il che provocherà l'estinzione locale, se non totale, di alcune specie, nonché modifiche nel flusso d'energia e riciclaggio dei materiali presenti nell'ecosistema.

Il tempo è andato confermando queste predizioni, tacciate di allarmismo in non poche occasioni. I pescatori sanno molto bene che una delle principali conseguenze di questi cambiamenti è lo spostamento delle specie. Pesci, molluschi e crostacei risalgono verso Nord in cerca di acque più fredde, sia perchè il loro organismo ha bisogno di temperature specifiche, sia perchè seguono nella loro migrazione i vegetali, il plancton o gli altri organismi marini dei quali si alimentano.

Basti segnalare che, in uno studio effettuato su oltre un miliardo di specie, e del quale era responsabile il prestigioso ricercatore canadese Daniel Pauly, gli scienziati hanno stimato in una media di 45 chilometri per decen-

nio lo spostamento delle varie specie verso Nord e verso acque più profonde. Oltre alla perdita di pesca di rilevanza commerciale, in queste stesse zone abbandonate si produrranno invasioni di specie i cui effetti sono difficilmente valutabili. Le specie che avranno più complicazioni sono quelle che abitano in latitudini estreme, come alcuni tipi di aragoste o baccalà.

Di questi cambiamenti si è già parlato nelle pagine di "MAR" in diverse occasioni, e in particolare dei cambiamenti verificatisi nel Mar Cantabrico. Secondo Luis Valdés, direttore dell'Istituto Oceanografico di Gijon, ormai non è raro incontrare in queste acque specie subtropicali, che sono proprie di zone vicine a Capo Verde, lontane più di 3.500 chilometri. Lo sgombro, al contrario, si è spostato di circa 120 miglia verso Nord.

L'Istituto Spagnolo di Oceanografia ha appena reso pubblici i risultati della campagna RadProf020-9, conclusasi il passato 14 febbraio, dalla quale si sono ottenuti dati che riscontrano un riscaldamento locale molto accentuato nelle acque dei mari di Galizia e Cantabrico. Nei primi mille metri della colonna di acqua, negli ultimi 15 anni la temperatura è salita di 0,3°C.

Grazie alla raccolta periodica di campioni effettuata negli ultimi anni, gli scienziati hanno potuto precisare più in dettaglio determinati processi. Così, la sequenza di anni caldi con eventi freddi nel

2005 e 2006 ha avuto come risultato un'iniezione di calore fino a livelli intermedi tra i 300 e i 500 metri di profondità, o come i cambiamenti meteorologici delle acque a circa 2.000 metri di profondità variano a seconda delle mutazioni meteorologiche registrate nella loro lontana regione d'origine, il mare del Labrador.

I cambiamenti che si stanno producendo in entrambi i poli sono più che preoccupanti e tengono in allerta la comunità scientifica, data la loro incidenza su tutto il pianeta. Il volume della cappa di ghiaccio dei poli diminuisce a grande velocità. I ghiacciai perenni dell'Artico, per esempio, si sono ridotti di un milione di metri quadrati negli ultimi due anni, mentre il manto di ghiaccio in inverno è di una delicatezza estrema. Nell'Antartico avviene qualcosa di simile.

Eileen Clauseen, presidente del Centro Pew sul Cambiamento Climatico, ha segnalato che questo potrebbe essere il colpo di grazia nei già stressati ecosistemi costieri e marini, ed è arrivata a paragonare tale situazione con quella di un essere umano dal sistema immunologico debilitato, la cui vita potrebbe essere in pericolo a causa di una malattia che, per una persona in salute, non sarebbe un rischio. La pesca su grande scala risulta vittima del cambiamento climatico e dell'alterazione degli ecosistemi e, allo stesso momento, incide sui

fattori che provocherà questo cambiamento (per le emissioni inquinanti) e l'alterazione degli ecosistemi (sovrapesca e distruzione degli ecosistemi).

Secondo l'ultimo rapporto dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Alimentazione e l'Agricoltura (FAO), la produzione totale della pesca mondiale ha raggiunto un nuovo record nel 2006, con 143,6 milioni di tonnellate (un aumento dello 0,6% rispetto ai precedenti 92 milioni della pesca estrattiva). Lo stesso rapporto evidenzia che il 19% delle principali specie analizzate sono sovrasfruttate, e che i rimedi per affrontare il sovrasfruttamento delle risorse ittiche sono stati lenti e "integrati solo in forma limitata da un approccio preventivo e sistematico nella pesca".

La FAO lancia un appello all'industria peschiera e ai responsabili del settore in ogni Paese affinché compiano uno sforzo maggiore per comprendere gli effetti che il cambiamento climatico avrà nella pesca a livello mondiale e vi si preparino.

La pesca industriale sta provocando un profondo squilibrio negli ecosistemi marini. Di fatto, molte specie di grande interesse commerciale non sono state recuperate nonostante gli anni di moratoria sulla pesca. E' il caso del baccalà, a Terranova, la cui moratoria iniziò nel 1992, e che non mostra sintomi di recupero. E bisogna anche occuparsi dello squilibrio che si produce nell'ecosistema marino a causa della drastica diminuzione di una specie. Ad alcune di queste situazioni ci siamo già riferiti in occasioni precedenti, però vale la pena ricordare la crisi che attraversa il mercato di alici nel Cantabrico.

PROTEZIONE DELL'ARTICO

L'abbondanza di surello, per esempio, è vista da alcuni quasi come una piaga, giacché si alimenta di larve di molte specie (tra le quali quelle delle alici), e i suoi predatori naturali, come tonni, sgombri e fregoli, sono diminuiti a causa della sovrapesca ... Il proliferare di meduse nel Mediterraneo, oltre a causa all'incremento della temperatura dell'acqua e della salinità delle acque costiere per l'abbassamento dei sedimenti fluviali, potrebbe essere dovuto anche alla diminuzione dei predatori naturali, come il tonno o la tartaruga. Allo stesso tempo, le meduse si alimentano di larve di specie di importanza commerciale, per cui il loro recupero è difficile, se non impossibile.

Alcune delle specie in pericolo occupano i posti più alti della catena trofica. Di qui la preoccupazione, per esempio, per la persecuzione ai danni di uno dei grandi predatori come lo squalo, che sta portando in molti casi alla sua scomparsa, come nel Mediterraneo. Le conseguenze non sembrano importare, salvo ad ecologisti e scienziati, nei confronti del controllo reale di questa situazione.

Frenare la pesca industriale, regolandola, risulta essere una delle misure fondamentali per non gravare sul deterioramento dell'ecosistema marino. A tale riguardo aveva già insistito tempo addietro Oceana, evidenziando che una industrializzazione

irresponsabile dell'Artico poteva avere conseguenze catastrofiche a livello mondiale, dato che l'Artico svolge un ruolo critico nei modelli climatici del pianeta. Specialmente perché col diminuire dell'estensione dei ghiacciai nuove aree, fino ad allora vergini, sono minacciate dall'attività peschiera industriale e dallo sviluppo di nuove rotte di trasporto. Per questo, data l'importanza di tale ecosistema, veniva richiesta una politica preventiva urgente alla comunità internazionale.

Lo ha capito anche il Consiglio di Gestione Peschiera del Nord Pacifico, che dipende dagli Stati Uniti, che ha deciso d'impedire l'espansione della pesca in tutte le acque del Paese a nord dello stretto di Bering. La misura rappresenta una delle maggiori attuazioni preventive nella storia della gestione della pesca che, come segnala Oceana, servirà ad alleviare la pressione esercitata sull'ecosistema oceanico per il cambiamento climatico. La zona protetta è di circa 518.000 chilometri quadrati. La misura non riguarderà la pesca artigianale tradizionale delle comunità indigene della zona.

Si tratta, senza dubbio, di una attuazione di grande rilevanza, sia per la misura in sé quanto per il messaggio che lancia sulla necessità di proteggere l'ecosistema marino.

("Mar", n. 480, Marzo 2009, R.G)





“LIBERATECI O MORIREMO DI STENTI”

**DRAMMATICO APPELLO DEL COMANDANTE DELLA
“BUCCANEER”, NELLE MANI DEI PIRATI DALLO SCORSO
11 APRILE**

Drammatica telefonata con Mario Iarloi, comandante della Buccaneer. L'imbarcazione, di proprietà della Micoperi Marine Contractors di Ravenna, è ancorata al largo di Las Qorey, villaggio di pescatori nel Puntland, la parte settentrionale dell' ex colonia italiana. Le condizioni di vita sono tragiche, l' equipaggio del rimorchiatore d' altura (dieci italiani, un croato e cinque rumeni) si sente abbandonato. Alcuni marinai sono malati, tutti sono sulla soglia dell' esaurimento psichico. Sei dei sedici marittimi sono stati portati a terra, probabilmente distribuiti in vari villaggi sulla costa, per nasconderli nel caso di un improbabile blitz delle teste di cuoio italiane. Sarà quindi più difficile recuperarli al momento del rilascio ...

«Liberateci altrimenti chiederemo loro di spararci - si dispera il comandante con una voce che sembra spezzata dalle lacrime - Ci stiamo ammalando, alcuni soffrono di depressione e qualcuno di cuore, non ci

*A BORDO DEL BUCCANEER,
RIMORCHIATORE D'ALTURA ITALIANO
SEQUESTRATO NELLE ACQUE DEL
GOLFO DI ADEN AL LARGO DELLE
COSTE SOMALE, MENTRE TRAINAVA
DUE CHIATTE VUOTE,
CI SONO 16 MARITTIMI.*

sono medicine. Tempo fa erano arrivate medicine (uno dei membri dell' equipaggio è cardiopatico, ndr) ma in questa storia infinita i farmaci sono quasi terminati. Io non sono un dottore; non ci sono dottori; non riesco a curare persone che non so neppure cos' hanno, oppure dovrei curarle solo guardandole in faccia. O guardando che danno i numeri. Non riescono più a parlare come persone ragionevoli. Tra l' altro non ragiono più neanche io». Il comandante Iarloi, 51 anni, di Ortona, prova a ragionare: «E' una situazione assurda e non abbiamo la forza di andare avanti. Alcuni si stanno perdendo con la testa. Non c' è più da

mangiare. Giusto qualcosa per sostenere il fisico; ci stiamo lavando con acqua di mare. Siamo oltre le nostre forze. Per favore liberateci da questa situazione, altrimenti chiederemo noi stessi che ci ammazzino. Anche loro (i carcerieri, ndr) sono nervosi e ogni tanto sparano. E' successo anche oggi. Una pallottola mi ha sfiorato la testa. Non ce la facciamo più e vogliamo andare a casa; e vogliamo andarci subito. Stiamo facendo sei ore dentro la plancia senza aria condizionata (in quell' area il caldo è insopportabile e le temperature superano con grande facilità i 40 gradi, ndr)».

Durante la telefonata il capitano della Buccaneer (che ironia della sorte in inglese vuol dire bucaniere, pirata) racconta che a bordo non c' è più acqua potabile («beviamo acqua bollita») e neppure cibo («mangiamo riso e pane che ci cucina il cuoco»). Ha poi smentito che siano stati consegnati i viveri che erano stati inviati con un camion partito da Gibuti («Non abbiamo ricevuto niente») e che invece era stato assicurato fossero arrivati a destinazione. A proposito delle trattative il comandante dice di non sapere nulla: «Non ci informano di questo. Se non ci sono delle trattative che le facessero, che telefonassero a questi signori. Si mettessero d' accordo e facessero quello che devono fare. Sono 51 giorni che lo devono fare».

A questo punto Iarloi: «E ci siamo rotti le scatole di stare su questa barca. Non ce la faccio più e le passo la persona che è accanto a me», cioè il pirata che parla italiano. Proprio lui un paio di giorni fa aveva assicurato al Corriere che non c' è nessuna trattativa in corso. «Questi - aveva dichiarato riferendosi agli ostaggi con un certo nervosismo - vogliono tornare a casa, ma nessuno si è fatto vivo con noi».

(Corriere della Sera, 2 giugno 2009, Massimo A. Alberizzi)