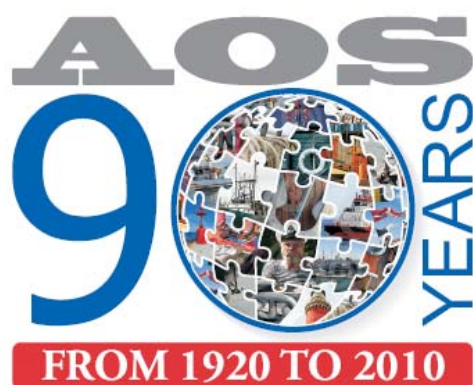




DOMENICA DEL MARE 2010

SOMMARIO:

XIX Sessione Plenaria del Pontificio Consiglio	3
Appunti di un cappellano di porto	7
Conferenza Regionale del Nord America e Caraibi	10
Sessione nazionale della "Mission de la Mer"	12
Pirateria	14
Marittimi abbandonati	16
Marea nera	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 ...

Cari cappellani, volontari, amici
e sostenitori dell'Apostolato del Mare,

nel dichiarare il 2010 "Anno del Marittimo", l'Organizzazione Internazionale Marittima (OMI) ha inteso rendere omaggio al milione e mezzo di marittimi per il grande contributo apportato al benessere della società, e far prendere maggiormente coscienza delle difficili situazioni create dalla natura, ma spesso anche dall'uomo, in cui molti di loro si vengono a trovare navigando per i mari.

Poiché i marittimi sono di solito qualificati come "invisibili" poiché transitano rapidamente nei porti, la celebrazione annuale della Domenica del Mare invita le comunità cristiane a vederli e a riconoscerli come "persone reali" che, con un duro lavoro e numerosi sacrifici, contribuiscono a rendere più facile la nostra vita.

I marittimi sono lavoratori diversi da quelli che operano a terra, anche perché non li vediamo recarsi al lavoro ogni giorno. Il loro contratto richiede infatti che, per un lungo periodo di tempo, essi lascino moglie, figli, famiglia e amici. Navigano da un porto all'altro, in luoghi spesso isolati, con pochissimo tempo per scendere a terra prima di riprendere il mare. Il perimetro della nave rappresenta il limite del loro mondo, lo spazio confinato della cabina è la loro casa ed essi lavorano con persone di nazionalità e religioni differenti, usando spesso una "Babele di lingue" per comunicare. Per i marittimi la solitudine è compagna costante e le ingiustizie sono frequenti. Inoltre, in questi tempi di crisi economica, gli equipaggi sono spesso abbandonati in porti stranieri, gli attacchi dei pirati avvengono sempre più spesso e, quando accade un incidente, la criminalizzazione e la detenzione ingiustificata sono, a volte, il prezzo che devono pagare invece dell'armatore o del 'charter'.

Il progresso tecnologico ha apportato numerosi cambiamenti nel mondo marittimo. Ha migliorato la sicurezza e l'affidabilità delle navi e ha ridotto il tempo di sosta in porto, ma poco è cambiato per quanto riguarda le necessità umane di marittimi e pescatori. Si tratta di necessità semplici: un'accoglienza calorosa in Paese straniero, un mezzo di trasporto in città, un telefono o un computer per comunicare con i propri cari, un sacerdote per celebrare la Santa Messa – se sono cattolici – o per benedirli, un amico per ascoltare le loro storie e problemi, un volontario o un agente pastorale per visitarli in ospedale o in prigione.

L'Apostolato del Mare fu fondato da un manipolo di persone generose, a Glasgow, il 4 Ottobre 1920, per dare assistenza spiri-



tuale e materiale ai marittimi cattolici “dimenticati” e provvedere ai loro bisogni. Da allora si è sviluppato, al di là di ogni previsione, per cui, se andiamo ai suoi modesti inizi, possiamo vedere la mano provvidenziale di Dio nella maniera in cui l’Opera si è diffusa in tutto il mondo.

L’assistenza pastorale per marittimi e pescatori, in particolare mediante le visite a bordo delle navi, resta la nostra preoccupazione principale come lo era all’origine di questo Apostolato. Quest’oggi, pertanto, vogliamo incoraggiare ciascuno di voi a continuare a sostenere questa “Opera”, con l’auspicio che le Chiese locali siano sempre più coinvolte in tale ministero pastorale.

L’Apostolato del Mare, con il suo network di “Stella Maris” e Centri in tutto il mondo, è sempre disponibile a rispondere alle richieste dei marittimi, accogliendoli in una “casa lontano da casa” e rendendo la loro vita un po’ più facile.

In numerosi porti, cappellani e volontari visitano centinaia di navi e accolgono migliaia di marittimi di ogni religione e nazionalità, fornendo loro consigli, abiti, carte telefoniche e denaro, offrendo un ‘porto sicuro’ in tempi di crisi e anche, cosa non meno importante, contribuendo a mantenere l’apertura ai valori trascen-

denti nella loro vita.

A livello internazionale e nazionale, l’Apostolato del Mare fa inoltre opera di ‘advocacy’ affinché siano rispettati i diritti dei marittimi e sia resa loro giustizia.

Nel ricordare il suo 90° anniversario di fondazione e nel celebrare l’ “Anno del marittimo”, l’Apostolato del Mare rivolge un appello a tutti gli Stati affinché ratifichino quanto prima la Convenzione sul Lavoro Marittimo del 2006, strumento fondamentale per migliorare le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi.

Infine, per questa occasione, invitiamo ciascuno a fermarsi un momento a pregare per loro e per le loro famiglie, e ad affidare a Maria, *Stella del Mare*, i cappellani e i volontari che, ogni giorno, camminano generosamente lungo i moli, salgono le scalette delle navi mostrando amore e preoccupazione per “coloro che, per motivi di vario genere, vivono ed operano nell’ambiente marittimo” (Motu Proprio *Stella Maris*, Introduzione).

✠ Antonio Maria Vegliò, Presidente

✠ Arcivescovo Agostino Marchetto, Segretario

NUOVO SOTTO-SEGRETARIO AL PONTIFICIO CONSIGLIO

Il 6 maggio 2010 il Santo Padre Benedetto XVI ha nominato nuovo Sottosegretario del Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti, Padre Gabriele Ferdinando Bentoglio, Procuratore Generale e Segretario Generale della Congregazione dei Missionari di San Carlo (Scalabriniani).

Padre Bentoglio, nato a Trescore Balneario (Bergamo) il 7 marzo 1962, ha conseguito il dottorato in Teologia Biblica presso la Pontificia Università Gregoriana di Roma. Ha svolto attività pastorale nelle diocesi di Londra e di Arundel-Brighton. Ha insegnato Sacra Scrittura al ‘Missionary Institute of London’, alla Pontificia Università Urbaniana e allo ‘Scalabrini International Migration Institute’, a Roma, di cui è stato anche Preside.

Molte le sue pubblicazioni: tra queste “Mio padre era un Arameo errante...”, “Temi di teologia biblica sulla mobilità umana”, “Stranieri e pellegrini davanti a Dio”, “Stranieri e pellegrini. Icone bibliche per una pedagogia dell’incontro”. Padre Bentoglio collabora anche con riviste specializzate e pastorali con articoli e recensioni. Dal 2005 al 2009 è stato Incaricato del settore migranti presso questo Pontificio Consiglio. Egli torna ora per seguire la pastorale dell’intera mobilità umana.

Per l’occasione, l’Apostolato del Mare Internazionale gli presenta gli auguri più sinceri per un proficuo lavoro.



XIX SESSIONE PLENARIA DEL PONTIFICIO CONSIGLIO

L'IMPEGNO DELL'APOSTOLATO DEL MARE NELL'AZIONE DI PROMOZIONE E SENSIBILIZZAZIONE DEI E SUI DIRITTI DEI MARITTIMI E DEI PESCATORI PRESSO GLI STATI E GLI ORGANISMI INTERNAZIONALI

Intervento del Diacono Ricardo Rodríguez-Martos Dauer
Delegato diocesano, Apostolato del Mare, Barcellona, Spagna



IL PANORAMA MARITTIMO INTERNAZIONALE

Il mondo in cui viviamo è quello della globalizzazione, della comunicazione e degli accordi internazionali. Tutto questo ci pone in un contesto che ci porta necessariamente a guardare oltre il nostro ambito, specialmente in quello marittimo, che è internazionale per eccellenza.

Soltanto alcuni anni fa la bandiera di una nave identificava la nazionalità dell'armatore e anche del suo equipaggio. Oggi ciò è cambiato drasticamente a causa della vasta diffusione delle bandiere ombra, ed è diventato abituale che non ci sia nessuna connessione tra la bandiera e la nazionalità dell'armatore, né dell'equipaggio che, spesso, è di vari Paesi.

D'altra parte abbiamo diversi interessi che confluiscono nel settore marittimo, quali – a parte gli armatori – le agenzie di reclutamento degli equipaggi, i charter, i proprietari del carico, le compagnie assicuratrici e tutta la complessità delle organizzazioni pubbliche e private presenti nei porti

in cui sostano le navi.

Da ciò deriva una grande varietà di competenze e responsabilità che ricadono sui diversi attori dell'industria marittima.

Al margine di questi, acquisiscono tuttavia un rilievo particolare gli Stati, come garanti ultimi dell'adempimento degli accordi internazionali e, in modo speciale, lo Stato di bandiera della nave e quello del porto in cui la nave si trova.

ORGANIZZAZIONI E CONVENZIONI MARITTIME INTERNAZIONALI

Il ventesimo secolo è stato molto prolifico in materia di norme internazionali a tutela della sicurezza del traffico marittimo e delle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi. In questo operano due organizzazioni fondamentali: l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) e l'Ufficio Internazionale del Lavoro (ILO).

La prima ha emanato nel XX secolo convenzioni molto importanti quali: SOLAS (per la salvaguardia della vita umana in mare), COLREG (norme per prevenire gli abbordaggi), STCW (sugli standard di addestramento e certificazione degli equipaggi), SAR (relativa alla ricerca e al salvataggio di naufraghi), MARPOL (sulla lotta contro l'inquinamento), ecc., e agli inizi del XXI secolo, il codice ISPS, in materia di cooperazione per prevenire le minacce alla sicurezza, come emendamento alla convenzione SOLAS.

Per il controllo dell'attuazione di tali accordi, sono stati creati strumenti quali il Port State Control (ispezione dello Stato di approdo), i cui funzionari hanno il dovere e il diritto di ispezionare le navi, qualunque sia la loro bandiera, e di impedire che riprendano la navigazione quando non rispettano alcune delle convenzioni dell'IMO su citate.

L'ILO, da parte sua, ha adottato nel corso del XX secolo un gran numero di convenzioni nell'ambito del lavoro in mare, tra cui spiccano in particolare la 147 (sugli standard minimi nelle condizioni di lavoro e di vita a bordo delle navi mercantili), la 163 (sull'obbligo degli Stati a garantire strutture di welfare a bordo delle sue navi e nelle sue strutture portuali) e la 166 (sul rimpatrio dei marittimi). Infine, nel 2006 ha adottato la cosiddetta Convenzione sul Lavoro Marittimo, che è un compendio e un aggiornamento di tutte le precedenti convenzioni del-

Il Diacono Ricardo Rodríguez-Martos non ha potuto prendere parte alla Sessione Plenaria. Pertanto il suo intervento è stato letto da P. Bruno Ciceri, incaricato dell'Apostolato del Mare in seno al Pontificio Consiglio.

l'ILO relative al lavoro marittimo.

Anche qui gli ispettori del Port State Control hanno competenze importanti e decisive per l'applicazione delle convenzioni dell'ILO, ma l'esperienza ci mostra che la determinazione e il rigore con cui si controlla il rispetto delle norme dell'IMO, sono molto superiori rispetto a quelli applicati per le norme dell'ILO.

Notiamo come si investano grandi somme di denaro nell'applicazione della normativa dell'IMO e come invece si discuta qualsiasi voce riguardo il benessere degli equipaggi. Ciascun Paese che abbia ratificato la Convenzione 163 dell'ILO, deve garantire che, nei suoi porti, i marittimi possano disporre di un minimo di servizi sociali come il trasporto in città, un facile accesso al telefono e a internet, ecc. Tuttavia, troppo spesso questo non avviene e, in qualche modo, l'assistenza dell'equipaggio continua ad essere considerata come una cosa propria delle ONG e non come un obbligo degli Stati.

Ci sono esempi eloquenti della capacità degli Stati ad intervenire su questioni che realmente li preoccupano. Prendiamo ad esempio il Codice ISPS, relativo alla protezione contro gli atti terroristici a bordo delle navi e negli impianti portuali. L'IMO l'ha approvato a tempo di record (meno di un anno) e immediatamente gli Stati lo hanno ratificato e messo in pratica. Tanto gli armatori quanto le installazioni portuali hanno adottato misure adeguate e sono state investite somme ingenti di denaro per l'applicazione della nuova normativa. Invece, i problemi degli equipaggi abbandonati rimangono irrisolti.

Nel 1999 fu formato un gruppo di lavoro IMO/ILO per affrontare questo tema. Da allora ci sono stati diversi incontri e sono stati compiuti passi in avanti nel raggiungimento di un certo consenso. Ma sono già trascorsi 11 anni e non c'è ancora una convenzione che risolva i problemi derivanti da questa situazione.

In questo senso, la nuova convenzione MLC 2006 di cui sopra, che consolida e aggiorna le convenzioni precedenti, getta una luce di speranza in quanto fornisce nuovi poteri agli ispettori del Port State Control, quali ad esempio arrivare a imporre il fermo di una nave che è in ritardo con il pagamento del salario all'equipaggio. Purtroppo, però, affinché entri in vigore è necessaria la ratifica di almeno 30 Paesi, che rappresentino il 33% della flotta mondiale, e sebbene quest'ultima condizione sia stata raggiunta, la prima non lo è ancora. Ad oggi, infatti, solo nove Paesi l'hanno ratificata, due dei quali europei: Spagna e Norvegia.

Dobbiamo ricordare in modo speciale il settore della pesca che è sempre stato particolarmente emarginato in ogni senso. La normativa internazionale in questo caso è molto più povera che nel settore mercantile. Rammentiamo varie convenzioni dell'ILO nel XX secolo come la Convenzione 125 del 1966, sul certificato di competenza, ratificato solo da 10 Paesi, e la 126 dello stesso anno sulle condizioni di vita dei pescherecci, ratificata da 22 Paesi. Nel XXI secolo, in particolare nel 2007, troviamo la Convenzione n. 188, sulle condizioni di vita, occupazione e protezione sociale dei pescatori, che finora è stata ratificata da un solo Paese: la Bosnia-Erzegovina.



IL RUOLO DELL'A.M. IN QUESTO CONTESTO

L'Apostolato del Mare, come avviene in altri ambiti della pastorale sociale, deve incanalare i suoi sforzi lungo due linee di intervento principali:

L'azione diretta, chiaramente fondamentale, volta ad assistere i bisognosi e ad impegnarsi per assicurare il benessere della gente di mare, a livello sociale, lavorativo e spirituale. Ciò richiede necessariamente di stare fisicamente accanto a chi soffre, cercando di aiutarlo.

L'azione indiretta è complementare alla prima, e insiste sul fatto che le organizzazioni private e gli organismi governativi locali, nazionali ed internazionali, devono assumersi la responsabilità del welfare della gente di mare. Questa seconda linea d'azione è fondamentale perché volta a promuovere il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro di marittimi e pescatori, cercando così di ridurre le situazioni ingiuste che richiedono interventi assistenziali.

COME REALIZZARE QUESTA AZIONE INDIRECTA?

È evidente che l'A.M. in quanto tale, non ha alcun valore giuridico di fronte alle autorità e che, in molti casi, sarà visto come un organismo che dovrebbe limitarsi agli aspetti pastorali, che gli sono propri. Tuttavia, l'Apostolato del Mare, per il suo riconosciuto impegno nella promozione della dignità del lavoro umano e per il fatto di coprire lacune assistenziali da parte delle amministrazioni, gode di sufficiente autorità morale per essere ascoltato.

“L'Apostolato del Mare gode di sufficiente autorità morale per essere ascoltato”.

Una prima azione deve essere esercitata a livello locale. L'Apostolato del Mare deve essere in costante dialogo con le autorità portuali e con le associazioni di armatori e agenti, sensibilizzandoli alla necessità di fornire ai marittimi servizi di welfare e di far loro comprendere che questi non devono essere visti come iniziative filantropiche, bensì come un diritto degli equipaggi, durante la loro permanenza in porto. Porre sul tavolo la Convenzione 163 dell'ILO sarà un buon argomento a sostegno di tali manifestazioni.

Va notato, inoltre, che l'Apostolato del Mare svolge un ruolo di supplenza di quello che sarebbe un dovere delle amministrazioni e che, di conseguenza, merita di essere riconosciuto e di ricevere risorse economiche ed operative per svolgere la sua funzione.

È importante insistere su quanto sia necessario, per il marittimo, godere di tempo libero, poter comunicare con la famiglia durante la sua permanenza in porto, così come ricevere assistenza spirituale, se lo richiede.

Comunità portuali, armatori e governi dovrebbero riconoscere l'operato dell'Apostolato del Mare in questo ambito, in quanto esso si traduce in una maggiore sicurezza ed efficienza dell'industria marittima.

Nel settore della pesca l'Apostolato del Mare ha, a livello locale, un'importante funzione di dialogo con le corporazioni e di promozione delle associazioni di mogli che, da terra, possono far sentire la voce dei loro mariti. Ne abbiamo un chiaro esempio nel sostegno fornito dall'Apostolato del Mare in Galizia all'Associazione di mogli di pescatori “Rosa dos Ventos”, che dispone di un importante strumento di comunicazione che è la rivista BOGA.

A livello nazionale, l'Apostolato del Mare deve instaurare un dialogo con gli organismi statali che hanno il compito di applicare la normativa dell'IMO e dell'ILO, cercando di promuovere linee guida affinché la prestazione di servizi di welfare non dipenda dalla buona volontà di una comunità portuale, bensì da una chiara politica nazionale.

Nel settore della pesca, possiamo citare, in Spagna, il sostegno dell'Apostolato del Mare alla Federazione Nazionale delle Famiglie del Mare “Aproar”.

A livello internazionale, l'Apostolato del Mare, come settore del Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti, può e deve fare sentire la propria voce e ricordare agli Stati la necessità di preoccuparsi della gente di mare e garantirne i diritti.



A questo proposito, l'organizzazione di conferenze e convegni a livello mondiale e regionale, è uno strumento importante e un'opportunità per far conoscere i problemi di questa gente attraverso i media.

Dobbiamo qui sottolineare il ruolo dell'*International Christian Maritime Association* (ICMA), di cui l'Apostolato del Mare è membro fondatore e di maggioranza. L'ICMA ha delegazioni tanto presso l'IMO quanto presso l'ILO, che frequentano partecipano alle loro sessioni di lavoro, facendo sentire la propria voce e presentando proposte a difesa della gente di mare.

Dobbiamo ricordare, infine, il ruolo dell'*International Committee on Seafarers Welfare* (ICSW), a cui l'AM partecipa attraverso l'ICMA.

Tale comitato svolge una grande opera di divulgazione e promozione delle convenzioni dell'ILO, in particolare della 163 e ora della MLC 2006.

Per quanto riguarda quest'ultima importante convenzione, l'Apostolato del Mare deve sforzarsi di promuoverne lo studio e farla conoscere attraverso, ad esempio, l'organizzazione di giornate di informazione e discussione, come mezzo per sostenerne la ratifica da parte del maggior numero possibile di Paesi, al fine di ottenere una sua piena entrata in vigore.

All'interno del settore della pesca e anche in ambito internazionale, occorre sottolineare il sostegno al progetto FEM (Famiglie Europee di Marittimi), che unisce gli sforzi di associazioni di mogli di marittimi di Francia, Germania, Belgio, Finlandia e Spagna, nonché la creazione dell'*International Collective in Support of Fishworkers*

(ICSF), organizzazione non governativa dedicata a promuovere standard elevati di protezione della pesca, in particolare quella artigianale, che non gode di tutela.

Infine, per quanto riguarda l'Apostolato del Mare, dobbiamo menzionare il "Comitato Internazionale dell'A.M. per la Pesca", istituito in seguito al XXI Congresso dell'Apostolato del Mare, svoltosi a Rio de Janeiro nel 2002, per promuovere il benessere e la dignità dei pescatori e ottenere un migliore coordinamento della loro attenzione pastorale e sostenere e rafforzare le comunità e le organizzazioni di pescatori.

CONCLUSIONI

Possiamo concludere affermando che, nonostante le importanti deficienze nelle condizioni di vita e di lavoro della gente di mare, disponiamo, a livello internazionale, di importanti strumenti giuridici nella lotta per ottenere un lavoro maggiormente degno ed umano a bordo delle navi. Questo ci obbliga a:

1° Conoscerli: dobbiamo prestare attenzione all'emanazione di nuove leggi e convenzioni.

2° Farli conoscere: all'interno dell'Apostolato del Mare del proprio Paese e nell'intero ambito del nostro operato.

3° Promuoverne la ratifica: attraverso i mezzi di comunicazione, l'organizzazione di giornate e conferenze e, ove possibile, interventi presso il Governo del proprio Paese.

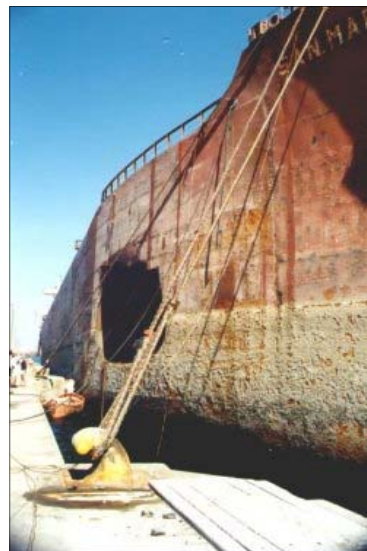
4° Garantirne l'applicazione: ricordando e reclamando presso tutti gli organismi competenti della marina mercantile e del mondo della pesca quei diritti che sono legalmente riconosciuti. Una possibile azione potrebbe essere la presentazione delle denunce agli ispettori incaricati del Port State Control sulle carenze nelle condizioni di vita e di lavoro a bordo.

Oggi i mezzi di comunicazione, come ad esempio internet e la posta elettronica, ci permettono di essere aggiornati sulle novità in atto e di poter condividere esperienze con centri di altri porti e Paesi. Non possiamo ignorare strumenti tanto importanti come questi.

Il lavoro in rete è fondamentale e l'Apostolato del Mare deve promuoverlo a tutti i livelli, internazionale, regionale e nazionale.

Tutto ciò ci porta a sviluppare una delle missioni dell'Apostolato del Mare: quella di essere voce di coloro che non hanno voce.

Vorrei concludere con alcune parole tratte dal messaggio di Pasqua ai marittimi di S.E. Mons. Vegliò e di S.E. Mons. Marchetto: "La **speranza** nel Signore risorto ci invita, infatti, a non rassegnarci di fronte alle ingiustizie presenti nel mondo marittimo, ma a combatterle cristianamente, in solidarietà con coloro che ne sono vittima. Essa, la speranza, in questo "Anno del Marittimo", diventa più grande e più concreta nell'impegno di ciascuno a lottare per un mondo più sicuro e giusto in cui le Convenzioni internazionali siano ratificate e applicate per il rispetto dei diritti dei lavoratori del mare, delle loro famiglie e dell'ambiente".



NELLE FILIPPINE

SCOPERTA UNA 'TARGA DI SOSTEGNO' DELL'ITF

L'11 Aprile 2010 è stata scoperta una "targa di sostegno" dell'ITF nei due centri *Stella Maris* a Metro Manila.

Entrambi i Centri accolgono marittimi e famiglie durante la loro permanenza a Manila. Sono situati nel 'Metro Bank Building' (A. Mabini, cor. Flores Sts, Ermita), e presso il 'Pius XII Catholic Center' (United Nations Avenue, Paco).

Quello che era iniziato come un sogno per l'Apostolato del Mare di Manila è ora una realtà grazie al sostegno dell'ITF, dell'Arcidiocesi e di numerosi benefattori. I due centri possono accogliere 176 marittimi e 5 famiglie.



Mr. Roy Paul,
Assistant Administrative Officer
ITF-ST

APPUNTI DI UN CAPPELLANO DI PORTO

Sono un sacerdote che dal 1984 si occupa di Apostolato del Mare. Contemporaneamente oggi sono anche parroco di una parrocchia di Augusta. Sono capitato nell'Apostolato del Mare "per caso", ma ho scoperto un mondo che prima era a me assolutamente sconosciuto, come lo è normalmente alla maggior parte dei cristiani, alle parrocchie e alle diocesi. Senza nessun "titolo", se non quello di una lunga esperienza fra la gente di mare, presento qui alcune riflessioni maturate negli anni di ministero fra i marittimi.

1- Credo che sia necessaria una cura pastorale specifica per la gente di mare data la peculiarità di vita del marittimo.

Il marittimo è un essere umano, un lavoratore, che qualche volta sceglie la professione liberamente, ma molte più spesso per necessità. E' falsa l'idea romantica del marittimo avventuriero in giro per il mondo alla scoperta di mondi ed avventure nuove.

Il marittimo è un uomo ed un lavoratore particolare:

- Vive per lunghi mesi lontano dalla propria famiglia e dal proprio ambiente sociale e religioso (ancora oggi per i marittimi del Terzo Mondo e dei Paesi dell'Est europeo gli imbarchi durano mediamente da nove a dodici mesi).
- La nave diventa per lui l'unico ambiente di lavoro e di vita.
- Vive sia il lavoro, sia tutto il resto del proprio tempo, con un ristretto numero di compagni che non si è scelto.
- E' il più atipico di tutti i migranti [in effetti non è un migrante, ma un itinerante]: non può mettere radici, anche temporanee, in nessun luogo, per cui è sempre straniero o forestiero in ogni porto, oggetto di diffidenza istintiva da parte dei residenti.



DON MAZZOTTA CON ALCUNI MARITTIMI

In particolare oggi, a causa della globalizzazione, della concorrenza e della riduzione dei costi, possiamo constatare: un restringersi sempre più del numero dei membri dell'equipaggio e una turnazione di lavoro stressante e disumana; la formazione di equipaggi misti con persone spesso di diversa cultura, religione e nazionalità e grande difficoltà di comunicazione; l'impossibilità di una vita sociale a bordo; l'abbreviarsi delle soste nei porti e la riduzione delle possibilità per il marittimo di scendere a terra; l'irrigidimento delle norme di sicurezza antiterrorismo, che anch'esse riducono di molto, quando non la impediscono completamente (come avviene per i marittimi di alcuni Stati più sospetti di colludere con il terrorismo), la possibilità per il marittimo di scendere a terra, come anche a chi non appartiene alla nave di poter visitare i marittimi a bordo (spesso per i marittimi si configura una condizione di vita segregata/carcerata, pur trattandosi di lavoratori e non di criminali); l'assoggettamento crescente, oggi ancor più accentuato dalla grave crisi economica, dei marittimi a condizioni salariali, di vita e di sicurezza a bordo, molto precarie (soprattutto nelle bandiere ombra e per gli equipaggi del Terzo Mondo. Inoltre, data l'estrema complessità del mondo marittimo e dell'industria dello *shipping*, in cui interagiscono, per ogni nave, una pletora di soggetti e di Istituzioni nazionali ed internazionali, c'è la difficoltà per i marittimi, anche quando superano la paura di essere posti in una *black list* internazionale che gli impedirà per il futuro di trovare lavoro, di far riferimento ad Ordinamenti ed accedere ad Organismi in grado di tutelarli efficacemente nella difesa dei propri diritti fondamentali).

Si evince facilmente come il mondo marittimo sia un "mondo peculiare" che sfugge ai canoni normali dell'azione pastorale della Chiesa.

2- La Chiesa è venuta incontro alle peculiari condizioni e necessità del mondo marittimo attraverso l'Opera dell'Apostolato del Mare e l'istituzione di centri *Stella Maris* ("la tua casa lontano da casa") in numerosi Paesi marittimi.

L'Opera dell'*Apostolatus Maris* sorse nel 1920 a Glasgow per iniziativa di un gruppo di persone e rimosse da subito i favori della S. Sede che, nel 1922, ne approvò le prime costituzioni. Da Glasgow si diffuse ben presto in numerosi altri Paesi marinari. In Italia è approdato nel 1932, a Genova, dove venne aperto il primo centro di accoglienza *Stella Maris* per i marittimi.

Questa attenzione della Chiesa è continuata e si è perfezionata nel tempo ed è stata confermata dal **Motu Proprio *Stella Maris*** del 31 gennaio 1997 di Giovanni Paolo II.

3 Il soggetto della pastorale marittima è la comunità cristiana (diocesi, parrocchie incidenti sul mare) ed i marittimi stessi, da consapevolizzare e promuovere come membri attivi della comunità stessa.

Finora l'A.M. è stato per lo più opera di singoli, sacerdoti e laici, che hanno dedicato se stessi, in genere con molto entusiasmo e spirito di abnegazione, a questa forma di apostolato ritenuta, a ragione, straordinaria, in quanto fuori dalla prassi pastorale ordinaria delle comunità cristiane. Non mi sembra, però, che il futuro della pastorale marittima possa essere prefigurato in questa direzione. Il singolo passa, la Chiesa resta! Credo che l'opera dei precursori singoli e carismatici debba sfociare in una responsabilizzazione della Chiesa nei confronti della gente di mare.

In questo senso fondamentale è il ruolo delle *comunità marinare*, diocesi e parrocchie, che hanno la vocazione ad essere *comunità ponte* o *comunità di frontiera* fra il *popolo del mare* ed il *popolo di terra*, trovandosi ad essere partecipi di entrambe le realtà (secondo le indicazioni date dal Motu Proprio di Giovanni Paolo II, che include fra la *gente di mare* anche coloro che lavorano e vivono intorno al mare). Sono queste comunità che devono prendersi il carico pastorale del mondo del mare nelle sue varie espressioni. A seconda della situazione locale esse debbono preparare e seguire quelli che vanno per mare per guadagnarsi la vita, sostenere ed organizzare le loro famiglie, accogliere fraternamente i marittimi di passaggio, ecc. La cura peculiare nei confronti della gente di mare deve essere assunta nell'impegno pastorale ordinario della comunità e diventarne uno dei settori in cui esso si esprime [con una pastorale appropriata]. Un posto alla mensa eucaristica delle *comunità-ponte*, le *comunità marinare*, deve essere sempre apparecchiato (in senso lato) anche per i marittimi, per nutrire la loro vita di fede e la loro umanità e fondarne la testimonianza nelle relazioni di bordo.

4- E' necessario un organismo pastorale nazionale per raccogliere e dar voce, nella Chiesa, al grido di attenzione che proviene dal mondo marittimo.

Il mondo dei naviganti è normalmente sconosciuto. Probabilmente per la natura stessa del lavoro marittimo che si svolge a mare, fuori dai luoghi che normalmente noi frequentiamo. Anche quando si ha la consapevolezza che esistono le navi da trasporto, da cui dipende ancora quasi esclusivamente l'economia mondiale e la nostra vita di tutti i giorni, esse vengono considerate, non solo dagli armatori, ma purtroppo anche dall'opinione pubblica, soltanto come un mero mezzo di trasporto e non come comunità umane viaggianti.

La "distrazione" nei riguardi dei marittimi non coinvolge solo la società, ma anche la comunità cristiana.

Il marittimo "sente" molto forte questa "distrazione" da parte della società nei suoi confronti e il più delle volte si rassegna ad essere tagliato fuori dal contesto di vita normale degli altri uomini e a permanere in una sorta di "limbo" che "sospende" la sua vita per il tempo dell'imbarco.

Quante volte mi sono sentito ripetere, con rassegnazione, dai marittimi lo stesso ritornello: "Ma che vuole, padre, di noi non si interessa nessuno, a nessuno importa di noi!".

Voglio riportare solo alcune parti di una lettera pervenutami tempo fa da un marittimo italiano, cristiano convinto e ministro straordinario dell'Eucarestia che ha il permesso di portare con sé a bordo: "*Carissimo don Giuseppe, siamo in un periodo nerissimo, non si intravedono schiarite ed anche se il cristiano è portato per sua natura ad essere o a cercare di essere uomo di speranza, lo sconforto è grande per quanto sta avvenendo nel* Quello che fa più male è che nessuno ha fatto sentire che la Chiesa debba fare sentire la sua presenza prendere una posizione chiara a riguardo della loro

campo marittimo re la sua voce ... Penattivo fra i marittimi e situazione ...".

La "distrazione" ti, solo la società, ma nelle parrocchie di dell'impegno che



nei riguardi dei marittimi non coinvolge, infatti, anche la comunità cristiana. Nelle diocesi e mare per lo più non c'è alcuna consapevolezza esse hanno nei confronti del *popolo del mare*,

anzi esiste quasi una censura riguardo al mondo marittimo (di cui sarebbe molto interessante cercare le cause). Per questo è necessario un organismo pastorale nazionale che rilevi l'interesse della Chiesa nei confronti del *popolo del mare*, un organismo che sappia raccogliere il grido e l'appello silenzioso della gente di mare e promuova profeticamente nella comunità cristiana, a tutti i livelli, una attenzione riguardo al mondo marittimo, coordinando gli sforzi e le varie iniziative di approccio.

E' quanto prevede, infatti, in maniera molto chiara il Motu Proprio *Stella Maris*, soprattutto al Titolo IV dedicato a "La direzione dell'Opera dell'Apostolato Marittimo".

5- Il mondo marittimo multinazionale e multietnico richiede una "messa in rete", a livello nazionale ed internazionale, degli operatori pastorali che operano in esso.

Il mondo marittimo è per sua natura un mondo multinazionale, interetnico, multireligioso nei suoi organismi e nelle persone che vi agiscono. Ed è, scontato dirlo, un mondo in continua mobilità, in quanto le navi si spostano da un porto ad un altro, toccando città e nazioni diverse. La presenza pastorale della Chiesa nel mondo marittimo non può non tenerne conto. Per questo fin dalle sue origini e fino ad ora l'*Apostolatus Maris* ha avuto, per la configurazione provvidenziale datagli dal Pastore universale, la caratteristica di "Opera", di rete internazionale, tra i soggetti pastorali operanti nel settore marittimo. Ed è una "personalità" unica in tutto il mondo con un logo, un motto ed una modalità di presenza ovunque riconoscibili e rassicuranti per il marittimo di qualsiasi razza, nazione e religione. Egli, sperduto per il mondo, sa di trovare sempre nelle *Stellae Maris* un sicuro punto di riferimento, la "sua casa lontano da casa".

Anzi si è sentita la necessità di estendere la rete alla collaborazione ed al coordinamento anche con le altre confessioni cristiane impegnate nella pastorale marittima (per questo è nata l'ICMA – *International Christian Maritime Association* – di cui è membro, per la Chiesa cattolica, anche l'Apostolato del Mare Internazionale, che fa capo al Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti). Questa rete va ulteriormente potenziata ai suoi vari livelli, pena il decadere della consistenza e dell'efficacia dell'intervento pastorale che la Chiesa opera a favore della gente di mare. Una parrocchia, ma anche una diocesi, non può fare Apostolato del Mare, se non "in rete" a livello nazionale ed internazionale.

Don Giuseppe Mazzotta
Cappellano del Porto e della *Stella Maris* di Augusta

ANGOLA

GIORNATA DI PREGHIERA PER LA GENTE DI MARE

Il 26 giugno 2010, è stata celebrata una giornata di preghiera per la gente di mare nell'Arcidiocesi di Luanda. La celebrazione ha avuto luogo nella cappella di Nostra Signora del Mare, della parrocchia di San Juan Bautista de Cazanga, a Luanda. La cerimonia, iniziata con l'arrivo delle comunità di pescatori artigianali della zona, si è avvalsa della presenza di rappresentanti della Commissione per la Pastorale delle Migrazioni di Luanda, e delle autorità marittime locali.

Le imbarcazioni dei pescatori sono giunte in processione. L'atto centrale è stato rappresentato dall'Eucaristia presieduta dal Direttore Nazionale dell'Apostolato del Mare, P. Juan Carlos Venegas, e concelebrata da P.



Fausto de Carvalho Rosado, Vicario Episcopale per la Pastorale dell'Arcidiocesi di Luanda. Per l'occasione è stata data lettura del messaggio del Pontificio Consiglio per la Pastorale dei Migranti e degli Itineranti per la Giornata del Mare (seconda domenica di luglio), v. p. 1. Al termine della cerimonia sono state benedette le imbarcazioni dei pescatori e tutti i presenti hanno condiviso un pasto fraterno.



P. Juan Carlos Venegas Benítez, Direttore Nazionale
Angola e São Tomé

Conferenza Regionale Nord America e Caraibi

(11-14 Maggio 2010, Niagara Falls, USA)

La Conferenza Regionale dell'AM del Nord America e i Caraibi si è svolta nella cornice spettacolare delle cascate del Niagara dall'11 al 14 maggio 2010. Circa sessanta cappellani e volontari, un buon numero dei quali diaconi permanenti (con le proprie mogli), hanno preso parte alle tre giornate di lavoro, intense e ben organizzate.

I lavori sono stati aperti dal Coordinatore Regionale, Diacono Albert Dacanay, il quale ha presentato il programma delle giornate e introdotto gli ospiti. Tra questi Rose Kearney dall'Irlanda, Lawrence Whiting dall'Australia (entrambi membri dell'AM-USA), P. Bruno Ciceri dal Pontificio Consiglio e il Rev. Lloyd Burghart, Segretario Es. della 'North American Maritime Ministry Association' (NAMMA).

L'incontro è stato ufficialmente inaugurato con un momento di preghiera condotto dall'Amministratore della Diocesi di St. Catharines. Quindi il Vescovo Robert Harris, nuovo Promotore AM del Canada, dopo aver dato il benvenuto ai partecipanti, ha consegnato a P. Guy Bouillé un riconoscimento speciale da parte della Conferenza Episcopale Canadese e del Pontificio Consiglio, per l'eccezionale lavoro svolto nel lanciare la pastorale marittima in Canada.

P. Bruno Ciceri ha letto il messaggio del Pontificio Consiglio in cui è stato ricordato il 90° Anniversario di fondazione dell'AM e la proclamazione da parte dell'IMO del 2010 come "Anno del Marittimo". Nel messaggio si accennava anche alla questione del "Cruise Ship Priests Programme" dell'AM-USA.

Dopo la presentazione, da parte del Diacono Dacanay, del Rapporto Regionale e dell'analisi SWOT (*strengths, weaknesses, opportunities, threats* - punti di forza, debolezze, opportunità e sfide), la Conferenza è proseguita con il primo intervento ad opera di due dinamici diaconi sul carisma nel ministero, con un'introduzione sull'insegnamento della Chiesa al riguardo.

La mattina seguente è stata dedicata a come discernere il carisma personale e usarlo per trasformare e cambiare il ministero. Ciò è stato fatto mediante un semplice ma efficace questionario. Il pomeriggio è iniziato con la storia dell'AM-USA, vista attraverso i ricordi personali di

P. Rivers Patout, uno dei pionieri della pastorale marittima negli USA. Gli hanno fatto seguito P. Sinclair Oubre, Presidente dell'AM-USA, con le sfide che il "Cruise Ship Priests Programme" deve affrontare attualmente, e Suor Myrna Tordillo, Direttore Nazionale, che ha compiuto una riflessione sulla pastorale marittima. I lavori della giornata sono terminati con l'esperienza eccezionale di un giro a bordo del battello 'Maid of the Mist' ai piedi delle cascate.

Giovedì 13 maggio i lavori della Conferenza sono iniziati con il racconto dell'esperienza personale del Sig. D'Souza, ex marittimo, e con un intervento della Sig.ra Pajaron (Filippine) sulla condizione, le preoccupazioni e le sfide delle mogli dei marittimi filippini. S.E. Mons. John Boissonneau, Vescovo Aus. di Toronto, ha parlato dell'invito alla conversione personale insito nella *Caritas in Veritate*.

La questione della salute e i pericoli delle malattie infettive per i marittimi e, in una certa misura, anche per i cappellani e i volontari in visita alle navi, è stata affrontata dalla Sig.ra Encarnation, medico specializzato in medicina tropicale e HIV. Cinque punti per la cooperazione ecumenica sono stati elencati da S.E. Mons. Terry Finlay, Vescovo Promotore della 'Mission to Seafarers' (MtS) in Nord America.

Dopo pranzo la riunione è proseguita in stanze separate per i membri dell'AM del Canada riunitisi per una condivisione di esperienze, mentre l'AM degli USA ha discusso la questione del 'Cruise Ship Priests Programme' ed ha proceduto all'elezione di alcuni ufficiali, riconfermando P. Sinclair Oubre nel ruolo di Presidente.

L'ultimo giorno della Conferenza è stato occupato dall'intervento di due cappellani i quali hanno



sottolineato le varie sfide che l'Apostolato del Mare deve affrontare nell'industria marittima nel rispondere alle necessità dei marittimi.

P. Terry Gallagher, della 'Scarboro Mission', ha donato ad ogni partecipante un poster della "Regola d'Oro" ed ha introdotto il website della Scarboro Mission ove è possibile reperire materiale interessante ed utile sul dialogo interreligioso da usare per il nostro ministero

Un particolare ringraziamento va rivolto al Diacono Albert Dacanay e a sua moglie Delia per il grande sforzo compiuto nel rendere questa Conferenza un momento di condivisione e dialogo tra cappellani e volontari.

tra equipaggi sempre più multi religiosi e multiculturali.

La Santa Messa di conclusione dell'incontro è stata celebrata da P. Bruno Ciceri. I partecipanti hanno quindi cominciato a lasciare il luogo dell'incontro, mentre quelli rimasti hanno compiuto un tour eccezionale del Welland Canal che permette il transito delle navi dal Lago Eire al lago Ontario, alzandole e abbassandole di oltre 50 metri.

RIASSUNTO DEGLI INTERVENTI

- 1) **Carismi del ministero**, di George Newman e Bill McInerney. Il Diacono George ha presentato un inventario dei doni che possiamo efficacemente usare nel ministero. Ciascuno dei presenti si è stupito di vedere quanti sono i talenti di cui disponiamo e che possono essere sviluppati e utilizzati a favore dei marittimi.
- 2) **Storia del ministero marittimo in Nord America e nei Caraibi** di P. Rivers Patout, il quale ha presentato un excursus dell'AM (chi siamo e cosa siamo), condividendo i suoi 42 anni d'esperienza come cappellano di porto e membro dell'AM.
- 3) **Programma per la pastorale a bordo delle navi da crociera**, del Rev. Sinclair Oubre, che ha spiegato il contesto storico della creazione di tale programma negli Stati Uniti. Egli ha sottolineato che l'AM-Canada e l'AM-Australia cooperano con loro e inviano propri sacerdoti per far parte di questo programma. Attualmente l'AM-USA si avvale dell'opera di 605 sacerdoti, di cui 45 dal Canada e 10 dall'Australia.
- 4) **Sito web dell'AM Internazionale** di Lawrence Whiting, che ha presentato i futuri sviluppi del sito web dell'AM Internazionale, spiegando le recenti linee guida e la maniera con cui tutti noi possiamo trarre beneficio da questo sito.
- 5) **Vita di un marittimo**, del Sig. Everest D'Souza, ex marittimo. Egli ha raccontato ai presenti le proprie esperienze personali, gli incontri con persone di culture differenti, i sentimenti e la paura all'arrivo in terra straniera, l'isolamento e la solitudine della cabina, e la sua fede incrollabile in Dio.
- 6) **Sfide nella vita dei marittimi, delle loro mogli e delle loro famiglie**, della Dott.ssa Angelita Pajaron, che ha presentato una sua tesi su "condizione, preoccupazioni e sfide attuali delle mogli dei marittimi all'estero". In quanto moglie di un marittimo, ella ha condiviso le proprie esperienze e la sua analisi degli studi relativi al profilo, alle necessità attuali e pressanti, ai problemi e alle preoccupazioni, nonché ai programmi in atto per le famiglie dei marittimi.
- 7) **Caritas In Veritate - Principi basilari della formazione dei cattolici**, di S.E. Mons. John Boissonneau, che ha basato la propria riflessione sui principi della formazione dei cattolici e sulla nostra conversione personale, facendo riferimento ai Santi patroni dell'AM, San Pietro e Sant'Andrea, entrambi pescatori. La nostra volontà di accompagnare e di essere accanto ai marittimi comunica l'entusiasmo spirituale di persone che amano veramente Dio.
- 8) **Salute in porto – prevenzione delle malattie infettive**, della Dott. Carol Encarnacion-Dacanay, che ha parlato di varie questioni legate alla salute nei porti, citando le misure di prevenzione delle malattie infettive che sono essere portate a conoscenza dei marittimi.
- 9) **Ecumenismo e questioni interreligiose**, di S.E. Mons. Terrence Finlay, che ha condiviso le proprie esperienze personali e alcune riflessioni sul lavoro dei ministri marittimi e la necessità di rispettare le fedi di ciascuno. Sono stati sollevati diversi punti e si è suggerito che essi siano utilizzati come linee guida.
- 10) **Questioni interreligiose**, del Rev. Teri Gallagher. Egli ha affermato con vigore la necessità di rispettare il credo degli altri e ha lodato il lavoro di primo piano svolto dall'Apostolato del Mare, che è aperto a persone di ogni confessione.
- 11) **Formazione e sviluppo**. Il diacono Reggie Seymour ha parlato della necessità di formazione di quanti si occupano dei marittimi, ricordando i vari problemi che essi incontrano, relativi a sicurezza, salute, operatori marittimi e autorità portuali.
- 12) **Varie questioni** sono state sollevate dal Rev. Andrew Thavarajasingam, che ha riferito la sua esperienza come cappellano del porto di Montréal e ha descritto i vari problemi che devono affrontare i marittimi.

Sessione nazionale di Port de Bouc



L'incontro nazionale della *Mission de la Mer* si è svolto a **Port de Bouc**, dal **13 al 16 maggio 2010**. Vi hanno assistito circa 80 partecipanti provenienti da tutte le diocesi costiere, da Dunkerque fino a Marsiglia. Si tratta di cristiani, diaconi, personale in attività e pensionati del mondo marittimo, impegnati nella pesca, nell'accoglienza dei marittimi nei porti e nei servizi portuari.

I lavori sono iniziati con la presentazione dei protagonisti della vita locale e portuale. Abbiamo accolto pertanto il delegato della circoscrizione, il comandante del Grande Porto Marittimo di Marseilles-Fos e un agente marittimo. Ci siamo riuniti condividendo gli stessi valori: attenzione ai marittimi provenienti dall'estero, loro accoglienza nonostante gli imperativi della sicurezza, sviluppo economico con la necessaria crescita che deve avvenire in un contesto di rispetto degli uomini e della natura.

La sessione aveva una duplice finalità: comprendere meglio quali sono il nostro posto e la nostra missione di cristiani nel mondo marittimo, e conoscerne meglio l'evoluzione.

- 1) Il nostro posto e la nostra missione di cristiani. Si tratta dello studio realizzato sul tema dell'anno: **La Missione: come condividere e dar conto della nostra fede in Gesù Cristo, che ci dà la vita?** I vari gruppi hanno compiuto una riflessione su questo tema. L'elenco delle nostre azioni e delle nostre riflessioni è lungo: la presenza sui moli dei porti di pesca e i contatti quotidiani, la visita dei marittimi a bordo, la loro accoglienza nei centri *Stella Maris*, la partecipazione ai Comitati portuali di welfare per la gente di mare. A tutto ciò bisogna aggiungere anche tutte le richieste alle quali rispondiamo attraverso una serie di celebrazioni: feste del mare, Giornata Mondiale del Mare, Natale per i marittimi, benedizione delle navi, ecc. Ci sono poi le dichiarazioni realizzate riguardo a vari avvenimenti, l'ultima delle quali è stato il messaggio indirizzato alla Commissione europea nel novembre 2009, che abbiamo reso pubblico.

P. Dominique Fontaine, Vicario Generale della Missione di Francia, ci ha permesso, partendo dalle nostre pratiche di accoglienza e dai nostri gesti di solidarietà, di renderci conto che questo è il cuore della fede. Egli ha rammentato la frase di un comandante indiano: *"la mia religione è quella del marittimo"*; un comandante è responsabile dell'unità dell'equipaggio affinché la nave funzioni. Questa frase indica anche l'universalità dell'uomo che va oltre le credenze individuali; è facile per noi cristiani relazionarla all'unità del genere umano voluto da Dio, abitato dallo Spirito, e alla figura di Gesù, il Buon Pastore che è a capo del suo gregge e dà vita in abbondanza. La Parola di Dio, ricevuta nella Chiesa, in cui viviamo, deve incarnarsi in noi, e non possiamo tenerla solo per noi, poiché è destinata anche ad altri. Per noi gli 'altri' sono i marittimi: la Parola di Dio, quindi, appartiene anche a loro, dato che aspettano di riceverla attraverso di noi. Alla sessione era presente anche **S.E. Mons. Dufour**, nuovo Arcivescovo di Aix en Provence e di Arles. È ormai provato che la globalizzazione si realizza attraverso il mare. Egli quindi, colpito dal vedere che i giovani considerano il pianeta il loro villaggio, si pone la domanda di come far sì essi che si impegnino nella *Mission de la Mer*.

-2) Comprendere meglio l'evoluzione del mondo marittimo. A questo scopo sono stati organizzati due tavole rotonde. La prima, sulla pesca, è stata animata dalla **Sig.ra Elisabeth Tempier**, che lavora con i *Prud'homies* (associazioni di pescatori) del Var, e fa parte di *"Pêche et Développement"*, un'associazione di pescatori artigiani di tutto il mondo. Le nostre domande hanno riguardato la politica comune della pesca definita a Bruxelles, e cioè le quote, i numerosi regolamenti, la diminuzione dell'esercizio della pesca, lo stato delle risorse della pesca: esiste ancora un futuro per i pescatori? potranno vivere domani del frutto del loro lavoro? potranno partecipare alle decisioni? La Sig.ra Tempier ha presentato un modello di pesca alternativa sostenibile, poiché non è più possibile continuare con la logica produttivista, che mette a rischio le risorse. Secondo lei, dovrebbero essere gli stessi pescatori a controllare e regolare più da vicino questa forma di pesca alternativa: uno stesso regolamento europeo non può essere operativo in Bretagna e allo stesso tempo nel Mediterraneo. L'auspicio è che il futuro

della pesca corrisponda a questa visione.

L'altra tavola rotonda ha riguardato l'attuale situazione giuridica e sociale del marittimo imbarcato per lunghi periodi di tempo, e che risente della crisi. È stata animata dal **Sig. Yves Reynaud**, ispettore dell'ITF di Marsiglia. Egli ha detto che oltre l'80% dei marittimi proviene da Paesi del Terzo Mondo; i filippini sono più numerosi: 250.000 su un totale di 1.2 milioni; ma ci sono anche cinesi, indiani, indonesiani, russi, ucraini ... Il sindacato ITF firma accordi con compagnie di navigazione che utilizzano il sistema della libera immatricolazione (bandiere di convenienza): oggi il 60% delle navi di linea rispondono agli standard; il salario base di un marittimo è di 1.300 e 1.600 US\$ (incluse le ore straordinarie). La crisi colpisce soprattutto i marittimi che vedono crescere il tempo di attesa tra un contratto e l'altro; i loro contratti di imbarco sono più lunghi: 9-10 mesi e i salari diminuiti in maniera sensibile. Si temeva un aumento del numero di imbarcazioni abbandonate, ma ciò non è avvenuto.

Riponiamo forti speranze nella Convenzione MCL adottata nel 2006 dall'OIL di Ginevra, e che deve essere ratificata dagli Stati: la Francia non l'ha ancora fatto. Si auspica che possa entrare in vigore nel 2012, per migliorare sostanzialmente i diritti dei marittimi.

All'incontro di Port de Bouc era presente anche **P. Edward Pracz**, di Gdynia, Direttore nazionale della Polonia nonché Coordinatore per la regione europea dell'Apostolato del Mare, e **S.E. Mons. Renaud De Dinechin**, Vescovo Aus. di Parigi, e referente presso il SNPMPI (Servizio nazionale per la pastorale dei migranti e degli itineranti), di cui fa parte la *Mission de la Mer*. Egli ha presieduto la Santa Messa nel Santuario di Notre Dame de la Garde, assistito da sacerdoti e diaconi della *Mission de la Mer*, da **P. Bouchet**, cappellano della Basilica, e da **P. Bernard Fontaine**, direttore del SNPMPI. Maria ha sempre avuto un posto particolare nel cuore dei marittimi (del resto *Stella Maris*, stella del mare, è l'appellativo preferito con cui la gente di mare si rivolge a lei). Infine, il 'mistral' ci ha condotti fino al monumento dedicato agli scomparsi in mare, magnificamente posto alla prua del sagrato della basilica. Lì abbiamo ricordato i marittimi scomparsi, ma anche tutti coloro che, da vivi, affrontano il mare. La corona di fiori che abbiamo deposto ai piedi del monumento aveva un significato particolarmente simbolico in quel giorno in cui il mare ci ricordava tutta la sua pericolosità.

Il futuro del nostro movimento ci preoccupa. Ci stiamo adoperando per creare legami con le scuole marittime, come abbiamo fatto con la Scuola nazionale della marina mercantile di Marsiglia, ove disponiamo di una cappellania frequentata da una ventina di alunni, come pure da giovani ufficiali in navigazione e le loro famiglie. Abbiamo passato un buon momento insieme, e abbiamo potuto condividere le nostre storie e riflettere su come vivere da cristiani a bordo, restando uniti alla comunità cristiana. Le testimonianze, molto ricche, hanno suscitato numerose domande, facendo riflettere la *Mission de la Mer* sulla sua presenza presso i giovani, e sul futuro, con loro e per mezzo di loro, di questo apostolato.

Rivolgiamo anche una particolare attenzione al lavoro dei Comitati portuali di welfare, la cui messa in essere richiede ancora tempo. Speriamo che comprendano l'importanza dell'accoglienza dei marittimi nei porti, affinché essa sia più efficace (attualmente c'è scarsità di mezzi) e di migliore qualità.

Per riassumere, abbiamo vissuto un grande momento ecclesiale. Attraverso l'accoglienza dei marittimi di ogni cultura e credo, è in gioco l'universalità della Chiesa. La invitiamo pertanto ad aprirsi al di là dei cristiani riuniti, e a lasciarsi condurre dallo Spirito.

Sig. Philippe Martin, Presidente

P. Guy Pasquier, Segretario nazionale

CONFERENZA OMI A MANILA PROCLAMA IL 25 GIUGNO "GIORNO INTERNAZIONALE DEL MARITTIMO"



Gli Stati membri dell'Organizzazione Marittima Internazionale (OMI), riuniti a Manila, Filippine, dal 21 al 25 giugno 2010, hanno siglato gli emendamenti alla Convenzione Internazionale sugli Standard di addestramento, certificazione e tenuta della guardia (STCW Convention), e al Codice STCW (parte A e parte B).

Essi hanno altresì adottato una risoluzione in cui si proclama il 25 giugno di ogni anno 'Giorno internazionale del marittimo' per lo speciale contributo apportato dai marittimi di tutto il mondo al commercio internazionale, all'economia globale e alla società in generale.

La data scelta è quella in cui sono stati siglati gli emendamenti della STCW e vuole riconoscere il loro significato per la comunità marittima e per quanti lavorano a bordo delle navi.

La risoluzione incoraggia i Governi, le organizzazioni e le compagnie marittime, gli armatori e quanti sono coinvolti nel settore a promuovere questa giornata nella maniera più appropriata.

IL SEGRETARIO GENERALE DELL'ONU:

LA PIRATERIA PUÒ ESSERE CONSIDERATA IL CRIMINE INTERNAZIONALE PIÙ DIFFUSO

ONU – Maggio 2010 – “La pirateria potrebbe essere il crimine internazionale più diffuso”, ha detto Ban Ki-moon, Segretario Generale dell'ONU, aggiungendo che “è necessario un cambiamento di strategia” per combattere questo problema che ci colpisce da molto tempo e portare in primo piano la cooperazione internazionale. “Le cifre sono allarmanti”, ha affermato in una riunione informale dell'Assemblea Generale dell'ONU sulla pirateria marittima internazionale.

Secondo l'OMI, nel 2009 sono stati registrati 406 sequestri, 100 in più del 2008. “Per ora la concentrazione maggiore di attacchi è stata registrata di fronte alle coste dell'Africa Orientale, dove gli incidenti di cui si ha notizia sono aumentati di sette volte in un periodo di quattro anni fino al 2009”, ha detto Ban Ki-moon.

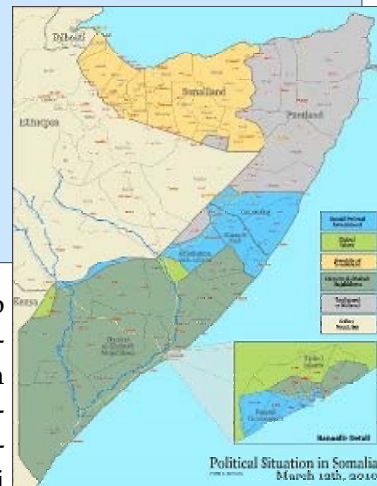
In Somalia, la presenza di pattuglie navali internazionali ha spinto i pirati a spostare la propria attività delittuosa oltre l'Oceano Indiano. Ciò si è ripercosso in maniera negativa sulla qualità di vita della zona: inflazione dei prezzi alimentari e interruzione degli aiuti umanitari alla missione dell'Unione Africana.

Nel suo appello alla cooperazione internazionale, Ban Ki-moon ha detto che “la pirateria non è una questione che si può risolvere unicamente in mare”, e ha sottolineato che il problema va affrontato in ter-

ra ferma. “Senza dubbio la stabilità a terra migliorerebbe la situazione in mare”, ha affermato, sottolineando come sia necessario che i sospetti pirati siano portati in tribunale, e non solo lasciati andare dopo essere stati fermati per i controlli.

Ban Ki-moon ha elogiato il lavoro dell'Ufficio dell'ONU su Droga e Crimine nell'assistere i Paesi dell'Africa Orientale a rafforzare i propri sistemi di giustizia penale per processare i casi di pirateria. “Esorto gli Stati membri, oltre a Kenia e Seychelles, a farsi carico della loro parte di responsabilità riguardo a questo fardello”, ha detto e ha avvertito che non è possibile fermare la pirateria senza prima affrontare altri crimini, come la sicurezza dei container, la tratta degli esseri umani e il contrabbando, per citarne alcuni.

Occorre realizzare degli sforzi per dar vita a soluzioni a partire dalla Somalia, ha detto Ban Ki-moon nel suo appello alla comunità internazionale, affinché sostengano il Governo Federale di Transizione di Somalia (TFG) e le autorità regionali del Somaliland e del Puntland attraverso un dispositivo di cooperazione tecnica contro la pirateria.



L'ITF, assieme a varie organizzazioni marittime del mondo, ha lanciato una petizione online con raccolta di firme per esortare i governi ad adottare misure più incisive per debellare la piaga della pirateria. L'obiettivo è di raccogliere mezzo milione di adesioni entro il prossimo 23 settembre 2010, giornata in cui si celebra il “World Maritime Day”.

“Questa decisione - ha spiegato il coordinatore per il settore marittimo dell'ITF, Steve Cotton - ci dà modo di dare vita ad una campagna mondiale per sollecitare tutti i governi a colmare i divari tra i loro sforzi per contrastare la pirateria”.

L'ITF e l'ICMA chiedono a tutti coloro che lavorano nella pastorale marittima di apporre la propria firma attraverso il sito web

www.endpiracynow.org

PERCHÉ LA SOMALIA?

La Somalia continua ad essere un Paese lacerato dalle guerre del passato, senza un governo che funzioni realmente o un sistema di giustizia penale. I suoi abitanti vivono in condizioni di estrema povertà e le zone di pesca tradizionale si stanno esaurendo, senza contare il fatto del facile accesso alle armi. In alcune regioni in cui vige l'anarchia, la pirateria è diventata una scelta viabile. Sono stati sborsati milioni di dollari per pagare i pirati al fine di liberare gli equipaggi in ostaggio. E dato che si pagano i riscatti, l'incidenza degli attacchi continua.

La situazione attuale della Somalia, combinata con le pessime condizioni di molte imbarcazioni e dei loro equipaggi che navigano sotto bandiera di convenienza, fa sì che le navi che transitano per il Golfo di Aden e al largo del Corno d'Africa siano

vulnerabili agli attacchi dei pirati.

Tuttavia, occorre dire che benché le imbarcazioni più povere, che non rispettano gli standard di qualità richiesti, siano quelle che corrono il rischio maggiore, nessuna nave, grande o piccola che sia, è immune all'attacco dei pirati somali – che si tratti di una superpetroliera o di uno yacht con una coppia solitaria a bordo. Perfino le navi da guerra sono state attaccate, tanta è la disperazione dei pirati.

(www.ITF.org.uk)



LA DIFFUSIONE DELLA PIRATERIA

Il 2008 ha visto una recrudescenza degli attacchi all'industria del trasporto marittimo nel Golfo di Aden da parte dei pirati che operano fuori delle regioni costiere della Somalia dove vige l'anarchia. In quest'anno, quasi 100 imbarcazioni sono state attaccate e oltre 500 marittimi presi in ostaggio. Nel 2009, il numero di imbarcazioni attaccate è stato di 217, con 47 navi e 867 membri d'equipaggio catturati. Sulla base dell'interesse dimostrato a livello internazionale e di un accordo delle Nazioni Unite, è stata mobilitata una pattuglia delle forze navali internazionali al fine di garantire un transito sicuro nel Golfo di Aden. Tale operazione ha permesso di ridurre il numero di attacchi pirata in quelle acque.

Tuttavia, il successo dei pirati nell'ottenere il pagamento dei riscatti in cambio delle navi e degli equipaggi catturati, li ha spinti ad estendere il proprio campo d'operazione ben oltre il Golfo. Lo scorso anno, gli attacchi dei pirati somali si sono diffusi un po' ovunque nell'Oceano indiano, alcuni sono avvenuti a più di 1000 miglia marine dalla costa somala. Il messaggio ai marittimi che navigano in queste acque è di fare attenzione: nessuna nave, per quanto grande sia, sfugge alla minaccia degli attacchi.

Centinaia di ostaggi ancora nelle mani dei pirati

I pirati somali continuano i loro attacchi in mare, benché le possibilità di successo siano diminuite in seguito alla presenza di una forza navale internazionale, di un maggiore spiegamento di misure antipirateria e delle manovre adottate dalle navi vittime di attacchi.

L'ultimo rapporto dell'*International Maritime Bureau* (BIM) – basato su casi denunciati al suo *Piracy Reporting Centre* (PRC) – conferma che il numero degli attacchi realizzati dai pirati somali è sceso a 35 nel corso dei primi tre mesi del 2010, in rapporto ai 102 dello stesso periodo nel 2009. Tuttavia, il rapporto rivela ugualmente che le operazioni dei pirati si sono spinte in pieno Oceano Indiano, a volte più vicino alle coste dell'India che a quelle del Corno d'Africa. Nel corso del primo trimestre del 2010, i pirati somali hanno attaccato 26 navi, aperto il fuoco su 18 e assalito 11, prendendo in ostaggio 194 membri d'equipaggio, 12 dei quali sono stati feriti.

Attualmente, circa 350 ostaggi, 14 navi e 7 navi a vela sono ancora tenuti in ostaggio dai pirati somali. (www.ITF.org.uk)

ISAN - linea telefonica 24 ore su 24

I marittimi che sono stati vittima dei pirati possono chiamare l'*International Seafarers Assistance Network* (ISAN) 24 ore su 24 al numero +800 732 32737, per ricevere consigli e assistenza. Per i prefissi internazionali e maggiori informazioni, visitate il sito www.seafarerhelp.org

“MARITTIMI ABBANDONATI NÉ IN TERRA NÉ IN MARE...”

SECONDO CONVEGNO INTERNAZIONALE PER IL WELFARE DELLA GENTE DI MARE
(Roma, 11 maggio 2010)

Un dossier sugli equipaggi abbandonati. Sì, non parliamo più di navi e di scafi arrugginiti dimenticati sulle banchine dei porti del mondo ma guardiamo ai tanti uomini e donne che come “scarafaggi” le abitano senza poterle abbandonare pena l’incappare nel reato di clandestinità, almeno nel nostro paese, e la perdita del salario di lunghi mesi di sacrificio lontani dalle loro famiglie. Ne abbiamo parlato tanto lo scorso anno in cui i casi si sono quasi quintuplicati rispetto alla media degli anni passati. La crisi economica si fa ancora sentire, nel mondo dei trasporti, e l’onda lunga continua in questo anno in cui ci siamo già occupati di 5 casi di forti problematiche degli equipaggi.

“Tra il 1995 e il 2007 sono 541 le navi abbandonate segnalate dall’IMO e dall’ILO in una dichiarazione che ha fatto il giro delle agenzie di informazione. È però opinione comune che questa cifra sia solo la punta dell’iceberg perché tiene conto unicamente dei casi ufficiali notificati alle due organizzazioni internazionali”.

Ma la novità è un’altra. Non sono più solo l’ITF ed i volontari della Stella Maris che stanno in prima linea. I Comitati locali di Welfare Marittimo, coordinati da quello nazionale, hanno, in diversi modi e gradualità, cominciato a rispondere al loro mandato di accoglienza. In un caso il rimpatrio dei marittimi, invece di ricorrere al solito fondo della Carità dell’8 per mille della Chiesa Cattolica, è stato interamente operato grazie ai fondi del comitato locale. In un altro caso si è ottenuta, con forti pressioni politiche, la responsabilizzazione delle ambasciate della nazionalità dei marittimi imbarcati almeno per rimpatriarli. Si tratta di piccole ma fondamentali novità. Sono segnali di un movimento che comincia a prendere forma e concretizza la responsabilità dell’accoglienza di chi rimane abbandonato, di chi non è accolto perché neppure si conosce il suo stato d’indigenza e necessità, a volte, davvero grave e assurda nei nostri “porti civilizzati”. La corresponsabilizzazione dei vari membri del “cluster marittimo” si è allargata a quella delle città portuali con il coinvolgimento dei cittadini sia a livello politico che, soprattutto, nella coscientizzazione dei singoli che, a volte, hanno portato un panettone per Natale o le verdure fresche per sfamare gli equipaggi ridotti veramente senza neppure la dignità di un vestito in ordine o di una saponetta per lavarsi sino alla mancanza stessa dell’acqua potabile. L’idea del Dossier sui marittimi abbandonati nei porti italiani ha molteplici ragioni:

1. Fare conoscere maggiormente questo fenomeno da svariati punti di vista a cominciare da quello sociologico a quello economico e giuridico.



2. Dall’analisi degli ultimi 20 interventi sulle navi abbandonate nei porti italiani lo scorso anno si è voluto tracciare anche un quadro immediatamente internazionale del fenomeno anche con le comparazioni degli abbandoni registrati dall’ITF nel mondo. Il marittimo è vero segno di un uomo globalizzato e le diverse etnie degli equipaggi e delle bandiere degli scafi fanno facilmente comprendere le analogie mondiali del fenomeno.

3. Addentrarsi nelle “buone prassi” con cui i diversi Stati marinari affrontano il tema e le soluzioni di questa grave piaga del mondo marittimo. L’effettiva fattibilità ed esperienza di altre esperienze ci hanno aiutato a “disegnare un modello” che potrebbe essere facilmente proposto a livello italiano.

4. Evidenziare le nuove metodologie di approccio in una visione sempre maggiormente condivisa dai Comitati locali Welfare sia a livello locale che nazionale.

5. Sollecitare un riconoscimento statale che il Comitato Nazionale di Welfare attende da oltre 4 anni dalla sua

costituzione. L'effettivo ruolo che ha questo strumento attualmente operante su base volontaria dei vari soggetti del cluster marittimo insieme al Ministero dei Trasporti e a quello del Lavoro deve cedere il passo ad un riconoscimento istituzionale che lo renda effettivamente operativo nella linea, anche, delle ultime convezioni sul welfare marittimo dell'ILO. Questo riconoscimento dovrebbe essere ormai abbondantemente meritato e necessario senza attendere ulteriori passaggi burocratici insieme alla ratifica della ILO MLC 2006 che ne riconosce il ruolo statale a tutti gli effetti.

L'istituzione di un importante "tavolo operativo" tra la CEI e la Capitaneria

Tra i soggetti che, da sempre, hanno collaborato nell'assistenza del mondo marittimo sia nei casi di emergenza che di quotidiana presenza di ascolto e accoglienza dei marittimi nei porti italiani figurano il Comando Generale delle Capitanerie di Porto e la Chiesa Cattolica, in particolare, attraverso i Centri *Stella Maris* e i Cappellani di bordo che, come veri e propri marittimi, imbarcano e vivono con loro i lunghi mesi di navigazione lontani dalle proprie famiglie. In un mondo che cambia così velocemente come quello dello shipping è sempre più necessario costruire una rete in cui i vari soggetti, ciascuno nella propria autonomia e professionalità, sappiano ancora guardare al cuore dell'uomo e riconoscerlo nella sua dignità originaria spesso calpestata o resa invisibile dalle sovrastrutture della logica del mero guadagno economico. La firma su questo documento apposta dal Cardinale Angelo Bagnasco come Presidente della Conferenza Episcopale Italiana e dall'Ammiraglio Capo Raimondo Pollastrini del Comando Generale della Capitanerie di Porto in Italia, pur nella sua istituzionalità formale, vuole riconoscere il cammino fatto insieme negli ultimi anni e porre nuove basi di collaborazione sempre più concreta tra le due istituzioni. In particolare si concorda l'istituzione di un "tavolo di coordinamento" per "porre in essere specifiche modalità operative per intrattenere e rafforzare i rapporti in materia e per incrementare le possibilità di collaborazione".

La mobilità del mondo marittimo porta in sé una grande fragilità che gli uomini e le donne della Capitaneria sono chiamati a difendere insieme alle centinaia di volontari del mondo associativo della *Stella Maris*. Non dimentichiamo il ruolo di tutte le istituzioni del cluster marittimo che quotidianamente, anche attraverso l'opera dei Comitati per il Welfare della gente di mare, operano per l'accoglienza degli oltre 5 milioni di transiti di marittimi nei nostri porti.

Come ci hanno insegnato i vecchi marinai che hanno attraversato più volte gli oceani il mare non divide; il mare unisce.

Sac. Giacomo Martino, Direttore Nazionale

("StellaMaris" n. 1-2/2010)

**ITF Seafarers**
Your port of call online

Il sito Internet della gente di mare dell'ITF è ora in cinese, russo e spagnolo!

Sono state lanciate le versioni cinese, russa e spagnola del sito Internet dell'ITF rivolto alla gente di mare, finora unicamente in inglese. Ormai il sito costituisce un servizio online pressoché universale per i marittimi di tutto il mondo.

Le nuove versioni linguistiche del sito dell'ITF destinato alla gente di mare - www.itfseafarers.org - contengono informazioni sulla salute, i salari e la sicurezza, nonché consigli e servizi di aiuto, attualità marittima e forum di discussione tra membri d'equipaggio.

I nuovi siti permettono, seguendo il modello della versione inglese, di accedere alle informazioni in tre differenti maniere – attraverso un menu, schede e collegamenti. Sono stati concepiti per garantire agli utenti lo stesso livello di rapidità e servizio del sito in inglese, sia che abbiano bisogno di un aiuto urgente, cerchino informazioni specifiche o siano nuovi arrivati. Le persone che dispongono solo di una connessione lenta, possono ugualmente optare per una versione sotto forma di testo.

NUOVI ARRIVI NELLA FAMIGLIA DELL' APOSTOLATO DEL MARE

GRAN BRETAGNA

Martin Foly è il nuovo Direttore Nazionale dell'AM in Gran Bretagna dal giugno 2010. Eamonn Delaney, Presidente dei Trustees, ha detto che "l'AM trarrà grande beneficio dall'esperienza che Martin ha acquisito finora nella sua carriera. Egli apporta nuove idee e una profonda comprensione delle nostre aspirazioni future per l'Apostolato del Mare".



ECUADOR

P. Vicente Macancela è il nuovo cappellano del porto di Guayaquil.

ANGOLA AND São Tomé

P. Juan Carlos Venegas Benítez è il nuovo Direttore Nazionale (cfr. articolo a p. 9).

(indirizzo: Apostolado do Mar, P.O.Box 5557, LUANDA, Tel + 244 (924) 100012, juancarlosvenegas5-8@gmail.com, ceamangola1@yahoo.com.br)



FILIPPINE

P. Paulo Prigol, Scalabriniano, è il nuovo cappellano del porto di Manila. Sostituisce P. Savino Bernardi, attualmente Superiore Provinciale dei Padri Scalabriniani.

(indirizzo: Pius XII Catholic Center, 1175 United Nations Ave., Paco, MM. 1002 Manila, P.O. Box 2927, Manila 1099, Tel: +63 (2) 527-0337, Tel/Fax + 63(2) 527-2638, pauloprigol@yahoo.com)

IMPORTANTE RICONOSCIMENTO A PIER LUIGI FOSCHI

Lo scorso 2 giugno il Presidente della Repubblica Italiana ha nominato Pier Luigi Foschi Cavaliere del lavoro per i successi ottenuti nel campo del turismo italiano. Milanese di nascita e genovese di adozione, Foschi è dal 1997 amministratore delegato e dal 2000 Presidente di Costa Crociere. «Sono soprattutto orgoglioso—egli ha commentato—per l'azienda e per tutti coloro che lavorano qui. Perché l'impegno, non dimentichiamolo, è stato e continua a essere collettivo ...».

Il Presidente del Pontificio Consiglio, S.E. Mons. Antonio Maria Vegliò si è congratulato per questa onorificenza che attesta il grande impegno del nuovo Cavaliere del lavoro nella flotta Costa fino a farla diventare il primo operatore turistico italiano e la prima compagnia di crociere europea. Egli ha espresso altresì le proprie congratulazioni alle maestranze che hanno contribuito al raggiungimento di tale importante riconoscimento nel mondo industriale italiano.

L'Apostolato del Mare presenta al Dott. Foschi i suoi più sinceri auguri e auspica di continuare la proficua collaborazione che vede la presenza di cappellani dell'A.M. a bordo della navi della flotta Costa, come ufficiali al welfare per i marittimi.



MAREA NERA

I Vescovi degli Stati Uniti in aiuto dei pescatori

Washington, 17 giugno 2010. Trecentomila dollari: questa la somma donata dal sub comitato della "Catholic Campaign for Human Development" - la campagna promossa dalla United States Conference of Catholic Bishops (USCCB) - allo scopo di aiutare le comunità e le diocesi colpite dal disastro ambientale provocato dall'esplosione della piattaforma della compagnia britannica British Petroleum (Bp) nel Golfo del Messico. La marea di petrolio rischia, fra l'altro, di compromettere seriamente per anni il lavoro di migliaia di pescatori. La macchia nera ha toccato le coste di Stati Uniti e Messico, supera i trecento chilometri di estensione e ha costretto alla chiusura alla pesca circa il venti per cento delle acque. Secondo le stime l'industria della pesca perderà 21.500 milioni di dollari a causa del disastro ambientale.

La somma stanziata dall'episcopato è stata approvata nell'ambito della regolare erogazione di fondi alle comunità più svantaggiate. In particolare, è scritto in un comunicato, la donazione "servirà a dare voce alla categoria dei pescatori e alle comunità colpite dal disastro ambientale e per sostenere gli interventi di emergenza". Il presidente del sub comitato della USCCB, il Vescovo di Biloxi, Roger Paul

Morin, ha sottolineato che "la tragica fuoriuscita di petrolio ha seri costi umani, ambientali ed economici". Come Chiesa,

La coltre nera di petrolio originata dall'esplosione della piattaforma petrolifera nel Golfo del Messico funziona da "tappo" a tutta la vita marina, soffocando alghe e organismi che vivono sotto la superficie. Crostacei, molluschi e pesci muoiono per l'alta tossicità sia degli idrocarburi che dei solventi utilizzati per la dispersione. Gli uccelli, per pulirsi il piumaggio, ingeriscono il petrolio che provoca gravi alterazioni agli organi interni.



ha aggiunto, "deploriamo la perdita di vite umane e preghiamo per coloro le cui vite sono in pericolo". Con questi aiuti, ha evidenziato ancora il presule, "la Chiesa offre anche sostegno concreto al lavoro che deve essere svolto per aiutare le comunità a restare autosufficienti. Si tratta di un segnale potente della campagna cattolica per lo sviluppo umano".

Alla voce del Vescovo di Biloxi, si è aggiunta quella dell'Arcivescovo di New Orleans, Gregory Michael Aymond, che ha espresso, a nome dei fedeli dell'Arcidiocesi, il ringraziamento per "la generosità mostrata" dall'episcopato. L'Arcivescovo ha spiegato che "fornendo alle nostre comunità di pescatori i fondi per sostenere i loro sforzi per salva-

guardare il lavoro, la campagna dell'episcopato ha fatto sì che la Chiesa continui ad essere un segno della compassione di Cristo e della speranza per le comunità di pescatori". La donazione, ha quindi concluso, "è davvero generosa e verrà usata per dare speranza e stabilità a queste famiglie di lavoratori colpite dalla disastrosa fuoriuscita

"La questione ecologica non va affrontata solo per le agghiaccianti prospettive che il degrado ambientale profila all'orizzonte; a motivarla deve essere soprattutto la ricerca di un'autentica solidarietà a dimensione mondiale, ispirata dai valori della carità, della giustizia e del bene comune" (*Benedetto XVI, Messaggio per la celebrazione della XLIII Giornata Mondiale della Pace, 2010*)

di petrolio".

Un appello ai fedeli a sostenere le comunità colpite dalla marea di petrolio è stata lanciato anche dal promotore dell'Apostolato del Mare della USCCB, il Vescovo di Savannah, John Kevin Boland*. Il presule ha specificato che si sta organizzando un coordinamento per meglio gestire gli interventi di sostegno nelle varie diocesi.

*<http://www.youtube.com/user/usccb#p/p/96DDE9247B03585A/0/cO63wxFuVM0>

(L'Osservatore Romano, venerdì 18 giugno 2010, p.7)