



MESSAGGIO PER LA DOMENICA DEL MARE



ALL'INTERNO ...

Le Regioni dell'AM si incontrano a Marsiglia 3

ICMA: nuove sfide per un lavoro ecumenico 6

L'accaparramento dei mari 10

Tailandia e tratta 21

Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti
Palazzo San Calisto - Vaticano
Tel. +39-06-6988 7131
Fax +39-06-6988 7111
aosinternational@migrants.va

www.pcmigrants.org
www.vatican.va/Roman Curia/Pontifical Councils ...

12 luglio 2015

Per trasportare merci e prodotti in tutto il mondo, l'economia globale fa grande affidamento sull'industria marittima, sostenuta da una forza lavoro di circa 1,2 milioni di marittimi che, nei mari e negli oceani, governano navi di qualsiasi tipo e dimensione e spesso affrontano le potenti forze della natura.

Per il fatto che i porti sono costruiti lontano dalle città e per la velocità di carico e scarico della merce, gli equipaggi di queste navi sono persone "invisibili". Come individui non riconosciamo l'importanza e i vantaggi che la professione marittima porta alla nostra vita ma diventiamo consapevoli del loro lavoro e dei loro sacrifici solo quando avviene qualche tragedia.

Nonostante lo sviluppo tecnologico che rende la vita a bordo più confortevole e facilita la comunicazione con i propri cari, i marittimi sono costretti a trascorrere lunghi mesi in uno spazio circoscritto, lontano dalle loro famiglie. Norme restrittive e ingiuste spesso impediscono loro di scendere a terra quando sono in porto e la continua minaccia della pirateria su numerose rotte marittime aggiunge stress durante la navigazione. Siamo sempre convinti che la ratifica e l'entrata in vigore della Convenzione sul Lavoro Marittimo (2006) in un numero crescente di Paesi, accompagnata da controlli efficaci da parte dei singoli Governi, si tradurrà in un miglioramento tangibile delle condizioni di lavoro a bordo di tutte le navi.

L'attuale situazione di guerra, violenza e instabilità politica in diversi Paesi, ha creato un nuovo fenomeno che sta condizionando il settore dei trasporti marittimi. Dallo scorso anno, insieme con le Guardia costiera e le forze navali di Italia, Malta e Unione Europea, i mercantili che transitano nel Mar Mediterraneo sono attivamente impegnati in quello che è diventato il salvataggio quotidiano di migliaia e migliaia di migranti, che cercano di raggiungere principalmente le coste italiane su ogni tipo di imbarcazioni sovraffollate e non adeguate alla navigazione.

Da tempo immemorabile i marittimi onorano l'obbligo di prestare assistenza alle persone in difficoltà in mare, in qualsiasi condizione. Tuttavia, come è stato sottolineato da altre organizzazioni marittime, per le navi mercantili salvare i migranti in mare rimane un rischio per la salute, il benessere e la sicurezza degli stessi equipaggi. Le navi commerciali sono progettate per il trasporto di merci (container, petrolio, gas, etc.), mentre i servizi di bordo (alloggi, cucina, bagni, ecc.) sono costruiti a misura del numero limitato dei membri dell'equipaggio. Pertanto tali navi non sono attrezzate per fornire assistenza a un gran numero di migranti.

I marittimi sono professionalmente qualificati nel loro lavoro e sono formati per gestire alcune situazioni di emergenza, ma il salvataggio di centinaia di uomini, donne e bambini che cercano freneticamente di salire a bordo per mettersi al sicuro, è qualcosa a cui nessun corso di formazione della scuola marittima li ha preparati. Inoltre, lo sforzo messo in atto per salvare quante più persone possibile e, talvolta, la vista di corpi senza vita che fluttuano sul mare, rappresentano un'esperienza traumatica che lascia i membri degli equipaggi stremati e psicologicamente stressati, tanto da necessitare di un sostegno psicologico e spirituale specifico.

Nella Domenica del Mare, come Chiesa cattolica vogliamo esprimere la nostra gratitudine ai marittimi in generale, per il loro fondamentale contributo al commercio internazionale. Quest'anno in particolare, desideriamo riconoscere il grande sforzo umanitario svolto dagli equipaggi delle navi mercantili che, senza esitazione, e a volte a rischio della propria vita, si sono adoperati in numerose operazioni di soccorso salvando la vita di migliaia di migranti.

La nostra riconoscenza va anche a tutti i cappellani e volontari dell'Apostolato del Mare per il loro impegno quotidiano a servizio della gente del mare; la loro presenza nei porti è il segno della Chiesa in mezzo a loro e mostra il volto compassionevole e misericordioso di Cristo.

In conclusione, mentre facciamo appello ai Governi europei e dei Paesi di provenienza dei flussi migratori, come pure alle organizzazioni internazionali affinché collaborino alla ricerca di una soluzione politica duratura e definitiva, che metta termine all'instabilità esistente in quei Paesi, chiediamo anche maggiori risorse da impegnare non solo per missioni di ricerca e soccorso, ma anche per prevenire la tratta e lo sfruttamento di persone che fuggono da condizioni di conflitto e povertà.

Cardinal Antonio Maria Vegliò, Presidente

✠ Joseph Kalathiparambil, Segretario

1. Per la lista completa dei paesi:

http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:3816127284372413::::P11300_INSTRUMENT_SORT:1

2. Più del 43% di coloro che hanno viaggiato attraverso il Mediterraneo nel 2014 erano rifugiati *prima facie*. Secondo le fonti dell'agenzia *Frontex*, erano siriani, eritrei, somali e rappresentavano il 46% delle oltre 170.000 persone che hanno raggiunto l'Italia via mare. Seguono, in gran numero, cittadini di Sudan, Afghanistan e Iraq (*Amnesty International*, Aprile 2015)

3. Solo nel 2014 circa 800 navi mercantili hanno salvato circa 40,000 migranti.

“LAUDATO SI”

L'Enciclica del Papa sull'ambiente

È stata presentata il 18 giugno in Vaticano la seconda enciclica di Papa Francesco *sulla cura della casa comune*, quasi duecento pagine divise in sei capitoli. Al centro del testo la tutela e la salvaguardia della casa comune. È un appello alla responsabilità in base al compito che Dio ha dato all'essere umano di creare e custodire il giardino. Nell'Enciclica diversi sono i riferimenti al mare e agli oceani, allo sfruttamento delle loro risorse e alla loro *governance*. Le seguenti citazioni ci invitano a riflettere sul ruolo che, come Apostolato del Mare, svolgiamo non solo nel migliorare il benessere della vita dei marittimi ma anche della conservazione del mare e degli oceani.

“40. La vita nei fiumi, nei laghi, nei mari e negli oceani, che nutre gran parte della popolazione mondiale, si vede colpita dal prelievo incontrollato delle risorse ittiche, che provoca diminuzioni drastiche di alcune specie. Ancora si continua a sviluppare modalità selettive di pesca che scartano gran parte delle specie raccolte. Sono particolarmente minacciati organismi marini che non teniamo in considerazione, come certe forme di *plancton* che costituiscono una componente molto importante nella catena alimentare marina, e dalle quali dipendono, in definitiva, specie che si utilizzano per l'alimentazione umana”. “48. L'esaurimento delle riserve ittiche penalizza specialmente coloro che vivono della pesca artigianale e non hanno come sostituirla”.

“174. Menzioniamo anche il sistema di *governance* degli oceani. Infatti, benché vi siano state diverse convenzioni internazionali e regionali, la frammentazione e l'assenza di severi meccanismi di regolamentazione, controllo e sanzione finiscono con il minare tutti gli sforzi. Il crescente problema dei rifiuti marini e della protezione delle aree marine al di là delle frontiere nazionali continua a rappresentare una sfida speciale. In definitiva, abbiamo bisogno di un accordo sui regimi di *governance* per tutta la gamma dei cosiddetti beni comuni globali”.



LE REGIONI DELL'APOSTOLATO DEL MARE SI INCONTRANO A MARSIGLIA

Quest'anno, la consueta riunione dei Coordinatori Regionali si è tenuta fuori dal Vaticano. L'esperienza francese e più in particolare marsigliese dell'Apostolato del Mare, su temi di riflessione quali l'ecumenismo, il dialogo interreligioso, la cappellania delle scuole marittime e il diaconato permanente in particolare, ci ha portati a scegliere Marsiglia per questo incontro.

L'inizio dei lavori era stato fissato per il 22 marzo con la messa di apertura presso la chiesa di St. Férréol, al porto. Ma il Signore, si sa, agisce secondo vie misteriose. Il 18 marzo c'era stato l'attentato al Museo del Bardo, a Tunisi, dove erano rimaste uccise 24 persone, principalmente passeggeri della MSC Splendida e della Costa Fascinosa. Il giorno prima della nostra partenza, la Costa ha chiesto un accompagnamento spirituale a bordo della nave che sarebbe arrivata nel porto di Marsiglia proprio sabato 21 marzo, giorno del nostro arrivo in Francia.

Così, appena giunta a Marsiglia la delegazione vaticana (composta da S.E. Mons. Joseph Kalathiparambil, Segretario, P. Bruno Ciceri e Antonella Farina) è salita a bordo per celebrare l'Eucaristia, che è stata presieduta da Mons. Kalathiparambil e concelebrata da 3 sacerdoti con la presenza del diacono Jean-Philippe Rigaud, cappellano del porto. Inutile descrivere il fervore e il raccoglimento di questa celebrazione alla quale erano presenti numerose persone tra passeggeri e membri dell'equipaggio.

In quell'occasione è stato possibile ribadire al Presidente di Costa Crociere, Neil Palomba, l'importanza della presenza permanente del cappellano a bordo, che è stata purtroppo soppressa nel 2014. L'esperienza a bordo della Costa Fascinosa è stata il vero inizio dei nostri lavori e ha confermato tutto il senso del nostro apostolato.

La sera di domenica 22 marzo, Santa Messa con i giovani della diocesi a St. Ferrol, presieduta da S.E. Mons. Jean-Marc Aveline, Vescovo Ausiliare nonché Promotore Episcopale dell'Apostolato del Mare, e concelebrata da Mons. Joseph Kalathiparambil con tutti i sacerdoti presenti. Si è trattato di una bella celebrazione, molto sentita, a cui ha fatto seguito un momento di condivisione tra i giovani e gli ospiti giunti da tutti gli angoli della terra.

Dopo il discorso di apertura di Mons. Kalathiparambil lunedì 23

marzo presso il bel Centro diocesano "Mistral", l'équipe locale ci ha introdotti nella realtà della missione marittima marsigliese illustrandoci le attività dell'Istituto nautico nazionale, i centri di accoglienza di Marsiglia, Port de Bouc e Fos, le Fraternità Marine delle giovani coppie, ecc.

Oltre alla presentazione dei rapporti dalle varie Regioni, sono stati affrontati e discussi i seguenti temi: "Il dialogo con l'Islam" con Suor Colette Hamza, Responsabile del dipartimento per le relazioni con l'Islam dell'Istituto Cattolico per il Mediterraneo (ICM), "L'evoluzione dell'ecumenismo dal Vaticano II ai giorni nostri", con Rémi Caucanas, Direttore dell'ICM (troverete i loro due interventi sul sito di questo Pontificio Consiglio www.pcmigrants.org); "Nuove sfide per un lavoro ecumenico" del nuovo Segretario Generale dell'ICMA, Rev. Richard Kilgour; "L'accaparramento dei mari", con Alain le Sann, Segretario



generale del Collettivo Pesca e Sviluppo di Lorient, Francia; "Un diacono e sua moglie al servizio dell'Apostolato del Mare", di Marie-Agnès e Jean-Philippe Rigaud; "I marittimi e l'ITF", presentato da Luca Tommasi, Direttore dei progetti dell'ITF (International Transport Workers Federation); "Sviluppo, finanziamento e comunicazione", di John Green, Direttore dello sviluppo dell'AM del Regno Unito; "Il Groupe Mer del CCFD", con Henriette Daoud, Membro del Consiglio d'amministrazione del Comité Catholique contre la Faim et pour le Développement.

Il porto di Marsiglia si estende su due diocesi, Marsiglia e Aix en Provence. La presenza dei giovani nell'Apostolato del Mare è un segno molto incoraggiante. La cappellania della scuola e il suo prolungamento proposto alle giovani coppie con le Fraternità danno un dinamismo e un volto entusiasta alla pastorale locale. I Coordinatori sono stati molto contenti dell'incontro di Montredon con gli studenti dell'Istituto nautico nazionale (ENSM), prima della messa di chiusura, che ci ha permesso di capire meglio ciò che i giovani marittimi si aspettano da noi.

Tocca a noi ora rispondere alla domanda fatta dagli studenti di Marsiglia durante l'ultimo Congresso Mondiale di Roma, nel 2012: organizzare un incontro internazionale degli studenti delle scuole nautiche che sono l'avvenire dell'Apostolato del Mare.

Non sono mancati i momenti di distensione. Abbiamo visitato l'Abbazia di Saint-Victor sapientemente illustrataci da P. Philippe Rast; il centro per l'accoglienza dei marittimi delle navi da crociera, con Gérard Pelen, Presidente dell'AMAM (Association Marseillaise d'Accueil des Marins, che ha messo a nostra disposizione un pulmino) e della FNAAM (Fédération Nationale des Associations d'Accueil des Marins), Dominique Gavalda, Vice-preside e Marc Feuillebois, Direttore dell'AMAM.

Abbiamo visitato il porto e la capitaneria con il Comandante Amaury de Maupéou, Comandante del GPMM (Grande Porto Marittimo di Marsiglia). Mons. Jacques Bouchet ci introdotto in un percorso di conoscenza di Notre Dame de la Garde; abbiamo pregato davanti al monumento per gli scomparsi in mare, e P. Pierre Brunet ci ha accolto all'Arcivescovado (l'Arcivescovo e l'Ausiliare erano a Lourdes per l'incontro della Conferenza Episcopale). Dall'alto del 31° piano della torre CMA-CGM (Compagnie Maritime d'Affrètement-Compagnie Générale Maritime) abbiamo potuto ammirare Marsiglia e il suo porto.

"L'incontro è stato molto positivo. I Coordinatori regionali sono ripartiti entusiasti da ciò che hanno vissuto. Fin dai primi contatti per l'organizzazione fino al nostro arrivo, abbiamo lavorato come in famiglia. Siamo stati tutti colpiti da questa buona collaborazione che ci offre la possibilità di dare nuovo slancio all'Apostolato del Mare", ha commentato Mons. Joseph. Incontrare le comunità locali è stato motivante, il nostro scopo di dare nuovo dinamismo alle equipe che ci hanno accolto, al fine di rendere il miglior servizio possibile ai marittimi e alle loro famiglie, è stato raggiunto. Come essi stessi hanno affermato, "il mondo dell'Apostolato del Mare è venuto a visitarci. È una grande grazia ed è importante trarre profitto dall'impulso che sono venuti a darci".

Un ringraziamento a S.E. Mons. Jean-Marc Aveline per l'accoglienza riservataci anche a nome dell'Arcivescovo, Mons. Georges Pontier, e che è stata molto apprezzata dai partecipanti.

Grazie a René, Yves e Didier che non ci hanno mai lasciati soli, nonostante i loro impegni, mostrando grande dedizione e discrezione.

Grazie ad Adrienne che ha assicurato la traduzione nel corso di tutte le giornate, in condizioni a volte difficili.

Grazie a Isabelle e Yves, che hanno organizzato la serata di Montredon, ai giovani che hanno preparato la messa, a tutti i volontari che hanno voluto mettere a disposizione il loro tempo per rendere servizio.

Grazie a tutte le persone, sacerdoti e laici che abbiamo incontrato e che ci hanno sostenuti in concreto e con la preghiera affinché il nostro incontro si svolgesse nel migliore dei modi e fosse fruttuoso.

Uno ringraziamento speciale, infine, a Marie-Agnès e a Jean-Philippe che non si sono risparmiati affinché tutto contribuisse a farci approfondire e riflettere sulla pastorale marittima, e che ci hanno fatto asaporare la comunione e l'universalità.

Antonella Farina

L'OMELIA DELLA MESSA PER LE VITTIME DELL'ATTENTATO DEL BARDO

(Marsiglia, 22 marzo 2015)

(S.E. Mons. Joseph Kalathiparambil,
Segretario del Pontificio Consiglio)

Quando la Costa Fascinosa ha iniziato la sua crociera, nessuno dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio avrebbe potuto immaginare che quella che si preannunciava come una settimana di riposo avrebbe assomigliato ad una settimana di terrore. Quella che doveva essere un'escursione culturale in un museo è stata trasformata in un viaggio con 24 vittime e numerosi feriti.



E difficile per noi capire la logica che sta dietro a questi attacchi terroristici, impossibile comprendere perché bisogna uccidere e distruggere tutto, per portare avanti alcuni principi.

Abbiamo paura, ci sentiamo insicuri. Crediamo che non ci sia nessun luogo in cui essere al sicuro e che non possiamo riporre la nostra fiducia in nessuno.

Di fronte a tanta violenza, ci poniamo numerosi interrogativi ma quel che è certo è che non possiamo rispondere con altra violenza.

Per questo motivo ci siamo riuniti per celebrare l'Eucaristia, la manifestazione più grande dell'amore di Gesù, che ha dato la propria vita per la nostra salvezza e ha vinto il male e la menzogna.

Durante questa messa affidiamo al Signore le anime di tutti coloro che sono morti in questo attacco terroristico. Ricordiamo le persone ferite e auguriamo loro un pronto ristabilimento. Preghiamo il Signore di dare a tutti, dopo queste giornate drammatiche, coraggio e forza per affrontare questi tempi difficili. E attraverso l'intercessione della Beata Vergine Maria, invochiamo dal Signore il dono della pace e della tolleranza tra le Nazioni.

Dobbiamo renderci conto del fatto che :

la bontà è più forte del male;

l'amore è più forte dell'odio;

la luce è più forte delle tenebre;

la vita è più forte della morte;

la vittoria è nostra per mezzo di Dio che ci ama.



INFORMAZIONE IMPORTANTE

Vega è una compagnia tedesca che possiede un certo numero di imbarcazioni che navigano in tutto il mondo. La maggior parte degli equipaggi sono di origine Filippina.

Negli ultimi mesi la compagnia non ha pagato o ha ritardato il pagamento dello stipendio degli ufficiali e degli equipaggio imbarcati. I ritardi nei pagamenti hanno raggiunto anche i 4 mesi. Questo ha provocato notevoli disagi per le loro famiglie nelle Filippine. In Australia nel settembre 2014 Vega Auriga è stata detenuta per ripetute violazioni riguardo il benessere dei marittimi e la condizione della nave. L'Australian Maritime Safety Authority le ha proibito per tre mesi di entrare in tutti i porti australiani. Altre navi Vega sono state arrestate in altri porti: ad esempio, Vega Polluce è stata arrestata a Southampton nel 2014.

Oltre ad essere una violazione della Convenzione sul Lavoro Marittimo del 2006, il mancato pagamento dello stipendio pone seri problemi pastorali, con l'equipaggio costretto vivere sotto stress.

Qualora una nave Vega attracchi in uno dei vostri porti, sarebbe bene che fosse vostra priorità visitare l'equipaggio e offrire loro sostegno pastorale. Se il loro stipendio non fosse stato ancora pagato, potreste contattare l'Autorità Portuale e/o l'ispettore dell'ITF.

INCONTRO DEI COORDINATORI REGIONALI DELL'AM

(Marsiglia, Francia, 23 – 26 Marzo 2015)

Rev. Richard Kilgour
Segretario Generale dell'ICMA

'ICMA: nuove sfide per un lavoro ecumenico'

La nave è pronta a salpare e il pilota del porto è salito a bordo per indicare la rotta da seguire. La nave si muove lentamente ma con sicurezza fuori del porto lungo il canale e il pilota sbarca. Ormai la navigazione è impostata e ciascun membro dell'equipaggio si occupa dei propri compiti. La nave procede in modo sicuro per grazia di Dio e arriva a destinazione per caricare o scaricare ciò che trasporta.

Da una prospettiva teorico-sociale, la mia esperienza personale della vita e della cultura in mare come ufficiale di navigazione di primo imbarco negli anni '70 mi ha esposto ad una nuova 'visione del mondo', un nuovo modo di vedere e di dare forma alla nostra esistenza in un determinato contesto. Ciascuno di noi, per la propria visione del mondo, può fare spesso affidamento sulla famiglia, la comunità o addirittura la fede come punto di riferimento. Una visione del mondo secondo la prospettiva del marittimo era quel che Paolo Hiebert ha offerto in 'World Views and Nomads of the Sea in 'The Way of the Sea' The Changing Shape of Mission in the Seafaring World' di Roald Kverndal (recentemente scomparso all'età di 94 anni – mi aveva generosamente inviato copie dei suoi libri in occasione della mia nomina a segretario generale dell'ICMA). È stato osservato che ci sono "fattori sociologici che influenzano la visione del mondo" della gente di mare. *Questo è il mondo a bordo della nave che costruiscono, abitano e mantengono*, un mondo che, spesso, in realtà si differenzia considerevolmente dal mondo costruito per loro a partire dalla loro identità nazionale, culturale o familiare, o dalla loro vita religiosa organizzata - la vita di una parrocchia, o una congregazione sulla terra ferma. In mare (suggerisce Hiebert) a motivo della vita nomade, della forma temporanea di vivere nel presente, ricorrendo all'autosufficienza e essendo proiettati in un melting pot di persone, i marittimi diventano inconsapevolmente una sorta di 'mediatori culturali' tra tutte le diverse qualità della visione del mondo plasmate dalla vita vissuta in mare. A ciò aggiungiamo le sfide in gioco in particolare alla vita di bordo: quella del rischio, della solitudine e dell'isolamento, da un lato, e il tipo di collaborazione della cultura, diciamo di tolleranza (dato che vivono a stretto contatto con altre persone), dall'altro.

Per me la vita in mare è stata una vita che superava i confini culturali per il semplice fatto di arrivare in un porto straniero, ma mi anche ha portato in universi domestici in cui ho vissuto con i membri dell'equipaggio a seconda del tipo di commercio a cui la nave si dedicava – che fosse un equipaggio cinese di Hong Kong, o prevalentemente scozzese. Culture tanto diverse come sono diversi est e ovest.

Quanto a me, quando uscii in mare una volta terminata la scuola, divenni la terza generazione di marittimi della mia famiglia, dopo mio nonno e il fratello di mio padre. Condividiamo il comune legame di servire la Marina Mercantile britannica, un legame che risale per lo meno a un centinaio di anni. Mio nonno fu silurato due volte durante la Prima Guerra Mondiale. Nel nostro circolo familiare, tra la gente di mare erano molto profonde le rivalità o le espressioni abituali di distinzione tra coperta e sala macchine. Paradossalmente, mio nonno divenne capo macchina e suo fratello comandante. La divisione o il confine tra la plancia alta e quella bassa si poteva stabilire semplicemente con l'ufficiale di ponte in uniforme e galloni dorati e il capo macchina infilato in una tuta per lavorare nella sala macchine. Dalla mia esperienza, ciò poteva generare una sana rivalità, che si viveva con humor, o una tensione stressante tra classi professionali. Ho il sospetto che la vita lavorativa degli equipaggi polivalenti di oggi abbia sfocato, in un certo modo, la distinzione tra coperta e sala macchine, ma capiterete ciò a cui mi sto riferendo.

La possibilità di un conflitto interno che ho descritto non ha mai sembrato influenzare l'obiettivo generale di andare da un punto A ad un punto B. Un viaggio può essere una bella avventura, un cambiamento e una vacanza e tutto il resto è un periodo felice. Possiamo mangiare e rilassarci insieme, navigare, mantenere il motore acceso, spostare il carico, e così via.

Pertanto, partire dalla mia stessa esperienza in mare o dall'esperienza della vita culturale della gente di mare, è probabilmente un buon punto d'inizio per familiarizzare con le nuove sfide poste al lavoro ecumenico nell'ICMA. Quel che voglio dire qui è qualcosa di simile all'ecumenismo. È un buon punto di partenza, perché secondo la mia



Marko Ivan Rupnik, Refettorio del Pontificio Collegio Francese, Roma

esperienza l'ecumenismo è spesso considerato la realizzazione, da parte della Chiesa, dell'assioma 'unità nonostante la diversità', uno slogan che sentiamo spesso. Il senso più ricco dell'unità è laddove celebriamo apertamente la diversità che ci ha formati, mantenendo la nostra integrità, la nostra identità, i nostri obiettivi e direzioni che per secoli ci hanno portato nella chiesa e nel mondo, in questo momento. Realizzare in pratica l' "unità nella diversità" può diventare complicato. Accentuare o manifestare le **differenze** tra tradizioni, denominazioni o confessioni, troppo spesso serve a rafforzare ciò che ci separa in quello che facciamo, e molte volte può arrivare ad essere una zona di "comfort" ove mantenere le nostre convinzioni e la nostra identità prescindendo (con tutto il rispetto) dal luogo e dal punto di vista dell'altro. Lo svantaggio di accentuare le differenze può essere l'isolazionismo, il ghetto, il settarismo e il sentimento di colpa, tutte cose che si trasformano in antitesi dell'unità in sé.

Guardando indietro al 1969, troviamo le conferenze organizzate prima della costituzione formale dell'ICMA, avvenuta sulla base delle nuove disposizioni degli anni '50 e '60 e che includevano il WCC (*World Council of Churches*). A quel tempo, quando l'ICMA fu concepita per la prima volta (1969), l'attività ecumenica consisteva nel riunirsi e accordarsi su questioni di interesse comune relative alla pastorale, ai marittimi, alle loro necessità e alle loro famiglie. Tale lavoro ecumenico consisteva nel riconoscere le tradizioni e il lavoro abituale con i marittimi e i pescatori realizzato da organismi ecclesiastici, denominazioni impegnate in diverso modo per la loro gente, gruppo nazionale o altri (lavoro che era realizzato, in un modo o nell'altro, in alcuni casi da più di 100 anni).

La settimana scorsa ho incontrato a Londra il Segretario Generale della *Finnish Seamen's Mission*, andato in pensione dopo aver lavorato in questo ambito per 30 anni, molti dei quali collaborando con l'ICMA a livello esecutivo, soprattutto durante gli anni '90. Parlando del nostro ecumenismo egli ha commentato che siamo l'unica organizzazione internazionale in cui tutte le chiese sono membri a pieno diritto, inclusa la Chiesa cattolica. E ciò portò alla redazione del "Codice di condotta dell'ICMA", uno strumento ecumenico che raccoglie l'intento comune per il quale lavoriamo.

Un lavoro ecumenico nella Missio Dei

L'obiettivo di realizzare la *Missio Dei* è stato fondamentale ed ecumenico nell'impegno per i marittimi: in questi termini, la sfida radicale del nostro operato ecumenico è stata sempre legata alla dignità umana. Pertanto, per noi, il lavoro ecumenico ha a che vedere, in definitiva, con la dignità umana: dignità delle istituzioni che sono chiamate chiese, così come dignità dei marittimi che soffrono e la liberazione dei popoli oppressi e delle loro famiglie. Non esiste un monopolio del lavoro umanitario. Non possiamo dire: siamo più umanitari di voi; voi siete un gruppo di laici, per cui senza dubbio non potete essere efficaci quanto noi! La dignità della chiesa ne risentirà se non possiamo essere uniti nella nostra Missione, nella nostra opera cristiana.

Storicamente, nella pastorale realizzata nei porti, grandi e piccoli, visitando le navi, compiamo un lavoro ecumenico che, in tutta la nostra unità e diversità, è per definizione e in definitiva un lavoro cristiano. Esiste, di fatto, una sfida laddove il lavoro ecumenico è assente o fallisce, quando ciò che siamo o che facciamo ostacola il nostro vivere per gli altri. L'operato cristiano, realizzato nell'attività ecumenica come *Missio Dei*, vuol dire essere laddove Dio vuole che noi e la chiesa stiamo affinché si realizzzi pienamente, ed è dove noi (insieme) dobbiamo essere pienamente e fondamentalmente impegnati e al lavoro. Nulla di ciò può allontanarci dalla necessità di affermare che, attraverso le nostre tradizioni nella nostra vocazione autenticamente, sacramentalmente e in parole ed opere nella vita di coloro che incontriamo, l'altro (essenzialmente) ci chiama. La chiamata all'umanità piena ci interpella.

La missione dello "Spirito" è la conseguenza e la successione della missione del "Figlio" (Gal 4, 4-6). Negli Atti degli Apostoli (At 1,8) la promessa del potere dello Spirito è strettamente legata alla missione. L'obiettivo missionario fondamentale di Dio è inviare il Figlio e lo Spirito Santo. In generale, la missione è una questione che si centra in Dio. Diventa realtà e si realizza mediante Dio. Sì, si realizza mediante Dio. Noi non diciamo a noi stessi: "devo organizzare la missione in questo o in quell'altro modo". Le espressioni che siamo soliti sentire sono: "la missione consiste nello scoprire ciò che Dio sta facendo nel mondo e unirci ad essa", o "la Chiesa di Dio non ha una missione, il Dio della missione ha una Chiesa!".

La massima autorità universale di Cristo non si basa sulla "estensione del suo regno", è già universale e completa! Qui di seguito alcuni punti:

- La missione è fondamentale per definire Dio, non è un "extra", bensì la ragion d'essere della Chiesa.
- La missione non è la conseguenza di un comando (per esempio, quello di andare), bensì l'espressione più completa dell'Amore Divino.
- La missione è per i discepoli che seguono Colui che ci precede nel mondo.
- Le opere di servizio, sacrificio e così via, non sono le risorse della missione, bensì la testimonianza della realtà attuale del Regno. Noi non siamo chiamati, ad esempio, a guarire le persone affinché si convertano, bensì sia-

mo chiamati a guarire perché è la sovrabbondanza dell'amore di Dio per l'umanità e un segno della realtà attuale o di quella che Dio rende presente.

- È questa la testimonianza, non essere autoreferenziali (la chiesa), ma mostrare sempre la realtà presente di Cristo.

Vorrei continuare la riflessione sulla mia carriera marittima e prenderla come punto di riferimento. In mare, naturalmente, le nostre differenze possono creare limiti e formare i nostri ruoli e i nostri contributi specifici, come pure i modi perché a bordo possiamo diventare un team. L'unità nella diversità, nel mondo marittimo e a bordo, si traduce semplicemente nel fatto che siamo "tutti sulla stessa barca"; non possiamo seguire strade separate perché andremmo contro l'obiettivo comune di arrivare in maniera sicura allo scopo prefisso. Quando siamo in alto mare possiamo discutere, vivere una comune rivalità, perfino parlare di politica, di calcio e di altri argomenti. Però, alla fine della giornata, il nostro datore di lavoro ci dà da mangiare e ci mantiene, e noi, a nostra volta, manteniamo le nostre famiglie e i nostri cari. In termini ecumenici, il Rev.do Dr. Jason Zuidema, Direttore Esecutivo di NAMMA, ha detto recentemente che l'ICMA fa (per le organizzazioni marittime cristiane e per il ministero) ciò che noi non possiamo fare da soli. E qualunque siano stati i risultati collettivi, condivisi o ecumenici raggiunti, essi includono una pastorale marittima efficace, la condivisione delle risorse (per l'istruzione e la formazione in questa pastorale specializzata), una voce profetica importante e l'organizzazione del lavoro.

Un nuovo lavoro ecumenico

In relazione a questo principio, vorrei riprendere il titolo specifico del mio intervento: *La sfida per un nuovo lavoro ecumenico comune*. Così come le cose avvengono in mare, la questione è come possiamo convivere sulla stessa barca, e questo aspetto rientra nel lavoro a favore dei marittimi. Come possiamo essere efficienti lavorando insieme? Quale è la visione del mondo dell'assistenza cristiana e degli operatori pastorali? La risposta, la direzione e gli obiettivi devono essere plasmati comprendendo la visione del mondo a cui ci troviamo di fronte, quel mondo che è il benessere dei marittimi.

Vorrei analizzare ora un ambito di interesse molto pratico. Io credo nella rapida evoluzione delle condizioni dell'industria mondiale del trasporto marittimo. Ciò a cui dobbiamo veramente guardare per la sfida del nuovo lavoro ecumenico riguarda le parti pertinenti della Convenzione sul Lavoro Marittimo del 2006. Nella MLC 2006 vediamo realizzate le speranze e le aspettative di coloro che hanno preso parte, nel corso degli anni, al processo di creazione della Convenzione, inclusa la delegazione dell'ICMA. Il mio punto di vista riguardo al posizionamento dell'ICMA e delle organizzazioni membri è che la sfida che abbiamo di fronte è molto chiara: siamo chiamati ad essere, assieme, parti interessate nell'assistenza ai marittimi nel quadro della più ampia influenza degli stati, delle autorità portuali e delle agenzie. È questo il lavoro ecumenico. È questo lavoro, senza dubbio, che noi gente di fede condividiamo nel rispondere alle necessità umane, diventando soci, parti interessate che lavorano con ogni tipo di servizio e agenzie in quest'impegno comune. Quando operiamo come organizzazione, cerchiamo di condividere le risorse per essere ecumenici e quindi più efficaci per i marittimi. Sempre più il nostro ruolo e la nostra esistenza al servizio agli altri dipenderanno dalla nostra capacità di lavorare insieme come principio primario, un principio fondamentale del tema che stiamo riesaminando qui nella MLC 2006.

La parola d'ordine è e deve essere impegno ecumenico. È ciò che facciamo insieme e che non possiamo fare da soli. Perché ciò avvenga dobbiamo effettuare una lettura della pratica quotidiana tipica delle organizzazioni e delle chiese che vogliono condividere un compito comune, cioè servire i marittimi e le loro famiglie. "Unità nella diversità", per "fare insieme ciò che non possiamo fare separati". Ci collochiamo in un intero ambito del progetto ecumenico che non è mai stato un ecumenismo primario e teorico, l'insegnamento derivato, l'idea o il concetto di appartenere a relazioni ecumeniche in questo o in quel livello dottrinale, o in altro modo. L'impegno che ho menzionato al principio è quello di compiere ciò che ci è stato affidato. L'ICMA otterrà i massimi risultati facendo ciò che non possiamo fare da soli nel cercare di raggiungere gli obiettivi pratici, materiali e spirituali nell'assistenza alla gente di mare. Questa è stata ed è la nostra ragion d'essere ecumenica. Per mettere in atto la MLC 2006 non possiamo permetterci di essere un'agenzia con propri programmi personali. Come avviene a bordo di una nave, le persone possono avere differenti punti di vista in ambito politico e ideologico, appartenere agli estremi opposti della terra. Non hanno né il tempo, né l'energia, l'opportunità o la tendenza a fermarsi un momento per riflettere su quale teoria sia la migliore o su quali differenze strutturali influenzino le nostre prestazioni. Noi nella Chiesa, come coloro che nel corso degli anni si sono riuniti per discutere e rispondere alle necessità comuni e alle preoccupazioni dei marittimi, abbiamo un lavoro da compiere. Pertanto la mia proposta, il mio istinto per canalizzare il nostro obiettivo ecumenico e il nostro contributo, la nostra sfida, il nostro nuovo lavoro ecumenico è, secondo la mia opinione, che ci organizziamo con

urgenza, che partecipiamo attivamente e facciamo appieno la nostra parte per implementare la MLC 2006. Il riferimento principale lo troviamo nella Regola 4.4 che si estende ad altri "standard" e "linee guida".

Regola 4.4 – Accesso alle strutture sociali di assistenza a terra

Obiettivo: garantire che i marittimi in servizio a bordo di una nave abbiano accesso a strutture e servizi a terra per salvaguardare il loro stato di salute e benessere

Una sfida: un principio per il nostro compito ecumenico: "Voi siete una luce per tutto il mondo".

La MLC pone la consecuzione pratica dell' "accesso a strutture e servizi a terra per salvaguardare il loro stato di salute e benessere" nella motivazione di un'ampia risposta mai conosciuta prima. A motivo dell'intenzione, della direzione e dell'obiettivo della Convenzione, il lavoro che possiamo iniziare a fare come caratteristica del nostro compito comune è quello di **ampliare la base del nostro lavoro ecumenico**. E questo per me, per la chiesa, per noi, ha a che fare, letteralmente, con la maniera con cui ci considerano i marittimi, gli organismi, le organizzazioni e coloro che prendono le decisioni: armatori, stati, porti e autorità portuali, i Port Welfare Committee. In realtà, è una cosa di importanza sempre più vitale per la MLC 2006. La sezione a cui ci riferiamo è dipinta con "ampie pennellate". Fin dall'inizio, il successo della MLC per i marittimi, per la formazione e la sua ratifica sta nella sua applicazione. Le sfide alla MLC devono essere considerate come nuove forme di collaborazione: partnership con organizzazioni non abituate o non a proprio agio nel fornire o servire il benessere dei marittimi, dagli stati di bandiera ai PWC. L' "ampia pennellata" della MLC richiede un'ampia base, la cui attività inizia dal basso. Ciò richiede che la nostra nuova sfida sia completamente e totalmente centrata nel lavorare insieme a livello ecumenico. Con il più grande rispetto per i nostri principi ecumenici, non possiamo permettere che gli altri ci vedano come quelli che si separano dagli altri o dalle agenzie interessate. Nei porti e nel contatto locale con i marittimi, lavoriamo dal "basso", che è il nostro modus operandi naturale o tradizionale per la missione e la trasformazione. Nella Chiesa il lavoro dal basso riguarda sempre la liberazione. Il nostro obiettivo ecumenico nel **nostro nuovo lavoro ecumenico** riguarda, in definitiva, la liberazione della "pastorale marittima" per partecipare pienamente all'obiettivo di servire gli altri. Questa liberazione è una verità cristologica al cuore di tutto ciò che facciamo. Possiamo essere "la luce del mondo: non può restare nascosta una città collocata sopra un monte, né si accende una lucerna per metterla sotto il moggio, ma sopra il lucerniere perché faccia luce a tutti quelli che sono nella casa. Così risplenda la vostra luce, davanti agli uomini, perché vedano le vostre opere buone e rendano gloria al Padre vostro che è nei cieli" (Mt. 5,15-16).

Una citazione a cui faccio riferimento di continuo nel mio lavoro e nel ruolo che ricopro nell'ICMA, riguarda la missione e la chiesa nei termini che impiegati da John G. Davies negli anni '60:

"Fintanto che la chiesa rimarrà chiusa in se stessa, non avrà motivo di aspettarsi problemi nel mondo ... il mondo la lascerà tranquillamente a se stessa. Se si concentra sul cosiddetto lato religioso dell'essere dell'uomo e trascura tutto l'uomo, causerà una lieve perturbazione ed eviterà la sofferenza. Ma una volta che si riconosce che la Chiesa deve partecipare alla missione e che questa missione è il mondo, allora la preoccupazione e la sofferenza (com'era prevedibile) verranno e la forma di servo sarà rivelata ... La chiesa si dà, nella sequela del suo Signore, per gli altri". (J.G.Davies. *Worship and Mission*. SCM Press. 1966)

Ci sono tanti viaggi avventurosi da realizzare. Nel toccare la costa, la nave prende dei punti di riferimento, si indirizza verso la boa d'entrata, fa salire il pilota a bordo e si dirige al porto. Coloro che sbarcano e tornano a casa hanno la sensazione di aver completato il lavoro, e nasce l'emozione per l'incontro con la famiglia e gli amici. Quelli che invece hanno solo alcune ore di sosta in porto, sperano di poter avere un contatto con casa, del tempo da trascorrere a terra per poi tornare al lavoro.

Abbiamo molto lavoro da compiere e le nuove sfide per l'ecumenismo continueranno a confrontarci. Il nostro lavoro ci porta insieme laddove "Dio sta facendo in noi un'opera ecumenica", nella misura in cui partecipiamo alla missione di Cristo di "diventare uomini", e in questo modo mantenere la possibilità di arrivare ad essere pienamente umani. Non è qui che ci proponiamo di stare, o laddove sia il nostro obiettivo nella pastorale ai marittimi, per i marittimi e a partire dai marittimi. È nella riflessione, dove essenzialmente cominciamo, è la nostra forza motivante, la nostra vocazione, il nostro lavoro ecumenico sempre. Questo lavoro va oltre le parole e le opere, e si esprime in una qualità di vita che la Chiesa essenzialmente vive, in quanto essa è alla sequela del suo Signore per gli altri.



L'ULTIMA FRONTIERA L'ACCAPARRAMENTO DEI MARI

di Alain Le Sann , « Collectif Peche & Développement, Lorient, Francia
(*« Mouvements »*, 25 novembre 2015)

L'accaparramento dei terreni agricoli è stato oggetto di una vasta attenzione e di critiche. Esso riguarda anche i litorali e porta all'esclusione di numerose comunità di pescatori, che vengono privati della loro base di sussistenza a terra; ma il fenomeno tocca sempre più le specie marine, tanto lungo la costa quanto in alto mare. Le dimensioni del problema dell'accaparramento dei mari è stato presentato alla pubblica opinione in un rapporto realizzato in occasione del Congresso del WFFP (Forum mondiale delle popolazioni di pescatori)¹, nel settembre 2014, in Sudafrica. Il rapporto è stato redatto da un network di ricercatori riuniti nel Transnational Institute, Masifundise e Afrika Kontakt, una ONG danese². L'ampiezza e la realtà di questo fenomeno sono state mascherate dal bombardamento mediatico sull'esaurimento delle risorse ittiche e la pesca eccessiva, che servono da pretesto per giustificare il movimento di privatizzazione, mentre *“anche se c'è un consenso di base secondo il quale gli stock di pesce nel mondo sono sottoposti a forte stress e a continua pressione a causa delle attività dell'uomo, l'universalizzazione dell'overfishing confonde la realtà secondo la quale il deterioramento di taluni stock riguarda maggiormente specie, contesti e protagonisti specifici”*. *“I presunti ostacoli alla sicurezza alimentare e al restauro degli stock di pesce e la conservazione della natura, sono stock universalmente diminuiti in ragione dell'overfishing e dell'assenza di diritti di proprietà in materia di pesca”*³.

Secondo il rapporto, protagonisti economici più forti si arrogano il diritto di prendere ogni decisione riguardante la pesca, comprese quelle di scegliere come e a quale fine le risorse marittime dovranno essere utilizzate, conservate e gestite. Così questi potenti protagonisti, a cui si rimprovera di avere come unica preoccupazione la realizzazione di benefici finanziari, riprendono progressivamente il controllo delle risorse ittiche e i vantaggi legati alla loro utilizzazione. Redatto da e per le organizzazioni di pescatori, il rapporto focalizza l'analisi dell'accaparramento sulla questione delle risorse ittiche. Questo fenomeno di privatizzazione è in atto da diversi decenni in numerosi Paesi industrializzati, ma si accelera e tende a generalizzarsi sotto l'impulso del Partenariato Mondiale per gli Oceani, lanciato nel 2012 dalla Banca Mondiale in occasione di Rio +20. Esso promette riforme delle politiche di pesca fondate sulla credenza cieca nelle soluzioni del mercato, tanto per la gestione delle risorse ittiche quanto per la messa in atto delle politiche di conservazione. I pescatori artigianali si trovano così defraudati dell'accesso alle risorse di pesca come pure ai mercati. Tale processo assume diverse forme. Generalmente vengono imposti loro i diritti di pesca che essi devono acquistare. C'è poi la creazione di riserve e Aree Marine Protette, per la "conservazione" della natura. Le comunità di pescatori si trovano di fronte all'impossibilità di accedere ai litorali che sono stati privatizzati a beneficio di complessi turistici, industriali o di imprese acquicole. In numerosi Paesi del Sud, i pescatori costieri sono privati delle risorse dalle flotte industriali, straniere o nazionali, che privilegiano i mercati esteri. Infine, gli spazi marittimi

sono ormai ambiti da nuove attività quali l'estrazione (sabbie e minerali), i campi eolici, lo sfruttamento degli idrocarburi offshore. La convinzione dei promotori della privatizzazione si fonda sull'idea che la rendita massimale derivante dalla pesca permette di assicurare i profitti per gli investitori e allo stesso tempo la conservazione delle risorse. Tale rendita massimale corrisponde in effetti ad uno sforzo di pesca limitato, con meno pescatori, che possono

In nome della difesa dell'ambiente e della conservazione della biodiversità, la creazione di quote di pesca e di riserve naturali marittime favorisce il controllo delle zone marine e delle acque continentali da parte di una manciata di individui, a spese delle comunità locali e di milioni di pescatori artigianali che vivono del mare e vedono così i loro diritti e la loro cultura violati.

essere meglio controllati e che beneficiano di risorse più abbondanti. Non si tratta dunque di cercare lo sfruttamento biologico più elevato o il massimo di impieghi. Lo scopo della finanziarizzazione delle risorse ittiche è di attirare gli investimenti privati, in stretto collegamento con la grande industria interessata alle "obbligazioni blu" che permettono di compensare i danni ambientali in altre zone o settori. Tale finanziarizzazione non riguarda soltanto la pesca industriale. I promotori del Partenariato Mondiale per gli Oceani hanno elaborato un programma '50 in 10' che riguarda anche la pesca costiera artigianale. In un seminario organizzato nel novembre 2012, le questioni sollevate erano le seguenti:

1. *Come effettuare la transizione tra i territori in cui i diritti d'uso territoriale sulle specie bentoniche sono affidati ai pescatori (TURF) e le riserve associate a quote trasferibili per gli stock di pesce costiero, più complesse?*
2. *Come introdurre capitali privati, e non soltanto fondi filantropici, e finanziare la pesca costiera ove i profitti sono più bassi, ampiamente distribuiti e in cui l'attività è gestita in maniera collettiva ad esempio da cooperative?*



Alain Le Sann con P. Romeo Yu Chang, di Singapore

mentre di adattare i sistemi di gestione senza tuttavia ricorrere necessariamente a privatizzazioni.

La promozione delle Aree Marine Protette è presentata come una soluzione miracolosa e tende ad escludere totalmente o parzialmente i pescatori da queste zone, spesso associando le forze di mercato alla conservazione e al ripristino della natura. Le AMP e le riserve comportano in effetti costi di controllo e di gestione molto importanti che vanno finanziati, allorché gli Stati non hanno la capacità di farlo⁵. Così il Brasile ha firmato un accordo di finanziamento con la Banca Mondiale e la società Petrobras per creare una rete nazionale di Aree Marine Protette su 120.000 km². Il costo totale ammonta a 117 milioni di dollari USA, finanziati essenzialmente dalla Banca Mondiale, nel quadro del Global Environment Fund (GEF), e dalla società petrolifera Petrobras. Le riserve sono efficaci come strumenti di preservazione della biodiversità, ma l'esempio delle riserve a terra mostra che non è sufficiente per frenare il processo di perdita di biodiversità. Invece la loro utilità per la gestione della pesca è lunghi dall'essere generalizzabile; da parte loro i pescatori hanno da tempo creato delle riserve che chiamano 'zone protette'. Le Aree marine possono dunque essere utili per la pesca, a condizione di non trasferire lo sforzo di pesca in altre zone e che siano fondate sulle conoscenze e le pratiche dei pescatori. L'esempio del divieto totale di attrezzi di pesca come le reti da posta derivanti, ha mostrato che il trasferimento dello sforzo di pesca in altre zone e l'uso di altri attrezzi aveva effetti catastrofici sulle risorse. Il divieto delle reti da posta derivanti per la pesca al tonno nel Golfo di Guascogna (Francia) e altrove ha avuto l'effetto di mantenere le navi tutto l'anno nella stessa zona del Golfo, allorché i mesi passati al largo per inseguire il tonno permettevano di alleviare la pressione di pesca sulla piattaforma continentale. Solo alcune navi hanno proseguito la pesca del tonno con reti da traino pelagiche.

Altro mito, la certificazione responsabile da parte di organismi privati come il MSC (Marine Stewardship Council) che monopolizza la certificazione dei prodotti della pesca sostenibile. Si tratta di una certificazione molto costosa che controlla l'accesso ai mercati dei paesi industrializzati. La MSC è stata iniziata da Unilever e dal WWF, corrisponde agli interessi delle attività di pesca industriali e della grande distribuzione che lo sostiene (Walmart), ma per i piccoli pescatori del Sud costituisce chiaramente una minaccia al loro accesso ai mercati e si rivela poco adatta alle attività di pesca artigianali, estremamente diversificate. In generale, si può contestare un approccio della gestione della pesca fondato sulla pressione della distribuzione e dei consumatori sottoposti ai diktat di alcune ONG. La pesca non è una produzione, ma una raccolta, e dipende interamente dall'ambiente e dall'evoluzione delle risorse. La gestione va realizzata a questo livello. Se è possibile localizzare parzialmente la pesca, è impossibile prevedere ogni giorno quali saranno le specie raccolte nelle reti. Chiedere il boicottaggio totale di talune specie porta a rigetti e a spreco di risorse, penalizzando gravemente i pescatori che spesso non hanno nessuna responsabilità nella situazione. Le parole d'ordine del boicottaggio diffuse dai media spesso sono in contraddizione con l'evoluzione delle risorse, con la diversità di situazione degli stock interessati. È illusorio chiedere ai consumatori di distinguere tra il merluzzo del Mare del Nord (i cui stock sono in cattivo stato) e quello della Norvegia, i cui stock sono pletorici.

I protagonisti dell'accaparramento dei mari

"I governi, le istituzioni governative, internazionali e regionali, le organizzazioni ambientaliste internazionali, le grandi imprese e le fondazioni filantropiche sono tra i principali fautori di riforme e politiche fondate sul mercato, che permettono, in fin dei conti, l'accaparramento dei mari".

Tutti questi protagonisti sono associati, più o meno direttamente, al Partenariato Mondiale per gli Oceani. Il rapporto mette più precisamente in causa *"alcune grandi fondazioni filantropiche ricche [che] instaurano sempre più relazioni di collaborazione con le organizzazioni internazionali sull'ambiente allo scopo di rispondere alle problematiche relative ai mari e*

alla pesca. La Fondazione Gordon and Betty Moore, la Fondazione Rockefeller, la Fondazione Walton Family (la famiglia Walton è la proprietaria di Walmart), la Fondazione Bloomberg in partenariato con il Fondo mondiale per la natura (WWF), Conservation International e il Fondo per la difesa dell'ambiente (EDF), tra gli altri, hanno adottato e finanziato progetti relativi ad approcci di gestione della pesca e di conservazione dell'ambiente fondati sul mercato". Tali Fondazioni e queste grosse ONG ambientaliste provengono generalmente dagli Stati Uniti ed intervengono sempre più massicciamente nei paesi del Sud adottando un nuovo linguaggio in favore dei diritti delle comunità, che mal cela la loro politica di inquadramento e di messa sotto tutela delle comunità di pescatori. Sono sempre più presenti anche in Europa. Hanno avuto l'occasione di manifestarsi in modo risonante e forte nel corso delle negoziazioni sulla riforma della Politica Comune della Pesca, grazie ai generosi finanziamenti delle Fondazioni Pew e Oak. Più di recente, possiamo constatare che l'Environmental Defense Fund, una delle ONG ambientaliste più impegnate nella politica di privatizzazione da essa promossa negli Stati Uniti, investe ampiamente in Europa⁶. Oggi è una delle grandi ispiratrici della messa in atto del programma del Partenariato Mondiale per gli Oceani. Questa ONG promette non soltanto la privatizzazione dei diritti d'accesso, ma auspica l'investimento di fondi borsistici nella pesca, promettendo loro rendite dal 5 al 15% l'anno⁷. Essa è associata alla potente organizzazione di produttori scozzese, la SWFPA (Scottish White Fish Producers' Association), che partecipa attivamente al programma '50 in 10' del Partenariato Mondiale per gli Oceani.



Quali alternative?

Per costruire delle alternative bisogna andare alle radici del fenomeno dell'accaparramento "cioè, l'acquisizione del controllo delle risorse della pesca d'altura, costiera e continentale da parte di interessi capitalistici che determinano le politiche, le leggi e le pratiche a loro beneficio". Occorre anche uscire dalla prospettiva del "privatizzare o morire" che accompagna spesso le segnalazioni catastrofiche che generalizzano la pesca eccessiva. Bisogna smetterla di privilegiare approcci economici e puramente ambientalisti e trattare la pesca artigianale, anzitutto e prima di tutto, come una questione di diritti umani. Attraverso la protezione della natura collettiva dei diritti d'accesso, bisogna adoperarsi affinché "la governance e la gestione di questi diritti siano responsabilità delle comunità di pesca assieme alle istituzioni governative". Questo permette di dare ai pescatori artigianali priorità per l'accesso, l'utilizzo e il controllo delle risorse ittiche da cui dipendono. Favorisce lo sviluppo economico locale e deve permettere di assicurare una maggiore partecipazione delle donne nei processi decisionali. "La metà delle persone coinvolte nella pesca artigianale sono donne. Esse svolgono un ruolo cruciale in tutti gli ambiti della pesca artigianale, comprese le attività prima e dopo la cattura, l'acquacoltura, e la pesca in acqua dolce". Un approccio della governance della pesca fondata sui diritti umani apre prospettive di rafforzamento del riconoscimento del ruolo e dei diritti delle donne. Ciò comporta la mobilitazione delle donne affinché questo riconoscimento si traduca nei fatti e nelle istanze della comunità⁸. Tale politica può basarsi su due recenti direttive della FAO, le "Direttive volontarie per una governance responsabile dei regimi di proprietà applicabili alla terra, alla pesca e alle foreste nel contesto della Sicurezza Alimentare Nazionale" e le "Direttive d'applicazione volontaria tendente ad assicurare la sostenibilità della pesca artigianale nel contesto della sicurezza alimentare e dell'eliminazione della povertà". Il successo dipende anche dal rapporto di forze politiche e dunque dall'impegno dei movimenti sociali per esigere la messa in atto di queste direttive da parte degli Stati.

Un documento efficace, ma con limiti

Il rapporto offre una sintesi chiara sul fenomeno dell'accaparramento dei mari. Ne possiamo tuttavia segnalare limiti e lacune che riguardano essenzialmente il punto di vista adottato, quello cioè della pesca artigianale, essenzialmente costiera. Tale limite appare già nella definizione di accaparramento dei mari, presentato come opera di "potenti protagonisti la cui principale preoccupazione è la realizzazione di benefici". Ponendo l'accento sul solo approccio economico, certamente essenziale e dominante, il rapporto trascura altri fattori potenti dell'esclusione dei pescatori. Gli obiettivi delle Fondazioni e delle grandi ONG ambientaliste, che spingono per la creazione di gigantesche zone marine senza pesca, non sono anzitutto economiche ma ideologiche ed ambientali. Il loro ideale è quello della "Wilderness", la natura vergine da cui bisogna escludere i pescatori, come nel caso in particolare di Pew. Alcune ONG, come il WWF o Conservation International, asseriscono di fare partecipare gli indigeni e le comunità locali alla gestione delle riserve ed Aree Marine Protette, ma in realtà raramente è così; si tratta piuttosto di una messa sotto tutela delle comunità per servire gli obiettivi delle ONG⁹. Se esse hanno bisogno dei finanziamenti delle grandi imprese per far vivere le loro strutture, il beneficio non è il loro fine. Non bisogna neanche trascurare i fattori geopolitici. Le grandi riserve sono anche strumenti di controllo geopolitico degli oceani come mostra la creazione della riserva integrale delle isole Chagos che ha la funzione di proteggere la base americana di Diego Garcia, nell'Oceano In-

diano. Il recente interesse mostrato da John Kerry e Barack Obama per le grandi riserve del Pacifico è legato indubbiamente alla volontà di contrastare la pressione cinese in quella zona. Dietro questa nuova battaglia del Pacifico, basata sul "soft power" delle fondazioni, si profila la nuova preoccupazione dell'accesso ai minerali e alle terre rare, indispensabili alle nuove tecnologie¹⁰. L'Ifremer e il CNRS hanno attirato l'attenzione sui seri rischi legati allo sfruttamento di queste risorse. È la pratica che segue oggi concretamente la società canadese Nautilus Minerals¹¹. Esso deve permettere di sfuggire al monopolio cinese sulle terre rare. Le grandi Fondazioni e ONG ambientaliste non mettono in questione lo sfruttamento di queste risorse. Così la Global Ocean Commission, costituita sotto l'egida di Pew, considera che "l'attività mineraria sottomarina, sotto il controllo dell'ISA (International Seabed Authority) può aiutare lo sviluppo a motivo delle misure di condivisione dei benefici". Queste organizzazioni sono impegnate in una logica di condivisione delle specie marine, preservando le zone che a loro sembrano essenziali, con i finanziamenti delle grandi imprese, lasciando che queste sfruttino le zone più interessanti per loro. Al di là della pesca, le nuove attività marine (turismo, energia, minerali e terre rare) rappresentano delle sfide economiche ben più considerevoli. Per questi interessi potenti, sbarazzarsi di alcune migliaia di pescatori rappresenta solo un costo economico e sociale trascurabile.

Infine, per difendere i pescatori artigianali, il rapporto si basa sulle direttive volontarie della FAO. Questi documenti rappresentano in effetti strumenti preziosi per garantire l'avvenire di questi pescatori, ma non bisogna certamente sopravvalutarne il ruolo. Senza una forte pressione sociale, la loro implementazione resterà limitata come molti altri testi internazionali la cui applicazione fa affidamento sulla buona volontà degli Stati, senza nessun tipo di imposizione. Inoltre, il rapporto mette l'accento sul ruolo del Partenariato Mondiale per gli Oceani e sull'implicazione delle organizzazioni internazionali nel programma di privatizzazione. La FAO ne è coinvolta e sembra colpita da schizofrenia. Alcuni suoi funzionari si sono battuti per l'adozione delle direttive a sostegno della pesca artigianale mentre altri partecipano a seminari per programmare l'attuazione della privatizzazione dell'accesso alle risorse ittiche. Nel corso del seminario '50 in 10' del novembre 2012, un rappresentante della FAO segnalava "la necessità di una grande campagna d'educazione per combattere la paura e il rifiuto iniziale della gestione basata sui diritti di pesca". Secondo lui, "i rappresentanti dei pescatori devono essere maggiormente ricettivi alle idee di gestione basata sui diritti di pesca, soprattutto quanti lavorano per lottare contro la povertà, quanti sono preoccupati della tendenza alla concentrazione che si manifesta a volte quando questo tipo di gestione viene attuata"¹².

In queste condizioni, i pescatori artigianali devono anzitutto contare su se stessi, sulla propria capacità d'organizzazione e sul sostegno dei movimenti sociali per assicurare il loro avvenire. Il migliore esempio di successo è quello dei pescatori del Sudafrica che sono riusciti a fare conoscere i loro diritti di pesca. Essi si sono battuti con la loro organizzazione, la Coastal Links, con il sostegno della ONG Masifundise, che ha partecipato alla redazione del rapporto. Questo documento offre strumenti a tutti i pescatori artigianali per comprendere le sfide alle quali devono rispondere. Esso deve anche permettere di creare dei legami tra coloro che combattono l'accaparramento dei mari e quelli che si battono contro l'accaparramento delle terre. Ma il rapporto attira l'attenzione sull'ambiguità del ruolo di numerose organizzazioni ambientaliste i cui obiettivi si presentano spesso come favorevoli alla pesca artigianale, ma con il rischio di una tutela per privilegiare obiettivi puramente ambientalistici.



1 In occasione dell'assemblea costitutiva del Forum Mondiale dei Pescatori a Loctudy (Francia), nell'ottobre 2000, una scissione ha dato vita a due forum mondiali dei pescatori artigianali, il WFF e il WFFP. Tuttavia essi si ritrovano sempre più su posizioni comuni.

2 *L'accapparement des mers*. TNI, Masifundise et Afrika Kontakt, septembre 2014, 56 p.

3 *Op. cit.*

4 *50% in 10 years*, Design Workshop Proceedings, Vancouver, BC, 7-8 November 2012, 43p. Ce programme vise à restaurer 50% des stocks de poissons en 10 ans.

5 <http://www.worldbank.org/projects/P128968/marine-protected-areas-project?lang=en&tab=overview>

6 <http://cape-cffa.squarespace.com/new-blog/2014/9/12/corporatised-ngos-say-maximum-profit-saves-fisheries>

7 EDF, The Prince's Charles Charities, 50 in 10, *Towards investment in sustainable fisheries*, 2014, 86p.

8 Il bollettino Yemaya pubblicato da ICSF dà numerosi esempi di questa mobilitazione delle donne nelle comunità di pescatori. cf <http://wif.icsf.net/>

9 Wilfried Huismann, *Pandaleaks, the dark side of the WWF*, ed Nordbook, Bremen, 2014, 260 p.

10 www.cnrs.fr/fr/pdf/inee/SyntheseESCo/index.html IFREMER-CNRS, Impacts environnementaux de l'exploitation des ressources minérales marines profondes. juin 2014.

11 Nautilus precise sul suo sito: "Nautilus plans to launch additional projects on our extensive tenement holdings across the Western Pacific".

12 in *50% in 10 years*, Design Workshop Proceedings, Vancouver, BC, 7-8 November 2012, 43p.

ANCHE LA PESCA SI GLOBALIZZA

La situazione dei pescatori è e resta particolarmente preoccupante. Essi devono affrontare diversi fattori che pesano gravemente sul loro morale e sulla loro capacità di sopravvivenza. Inoltre il ricambio generazionale diventa più difficile.

Le decisioni assunte dall'Unione Europea sono ben lontane dalle realtà dei fatti e tengono poco conto della loro parola. Alcuni gruppi ambientalisti vorrebbero farne i responsabili di tutti i mali; meno pescatori ci saranno, meglio sarà per i pesci.

L'eliminazione dei Comitati locali ha fatto perdere loro spazi di dialogo e di riflessione. Le organizzazioni di produttori hanno un approccio essenzialmente economico dei problemi. Sono controllate dagli armatori più grossi e lasciano poco spazio ai piccoli pescatori artigianali.

I termini impiegati sono essi stessi estremamente riduttivi. Si indica una divisione chiara tra pescatori artigianali e industriali, i primi dediti all'attività costiera mentre gli altri si spingono al largo. La realtà è ben più complessa e navi da pesca d'altura sono proprietà di pescatori artigianali mentre navi da pesca costiera lo sono di veri gruppi industriali. Quanto al sistema di lunghezza della nave per differenziare i pescatori industriali da quelli artigianali, si tratta di un criterio completamente illusorio.

Da tempo i pescatori si sforzano di praticare una pesca responsabile e all'Europa si riconosce di essere all'avanguardia in questo processo. I pescatori e gli scienziati constatano una rigenerazione degli stock. È un buon segno quando si stima che da qui al 2050 bisognerà nutrire 2 miliardi di esseri umani in più. Anche se l'essenziale della crescita della produzione verrà dall'acquacoltura, c'è posto per una pesca ragionata. La pesca produce attualmente 93 milioni di tonnellate l'anno e assicura una disponibilità media di 10 kg di pesce l'anno per abitante del pianeta. Dal canto suo, l'acquacoltura produce 65 milioni di tonnellate e la disponibilità totale media annua per abitante è di 17,5 kg. Si aggiungono gli altri prodotti ittici, in particolare i molluschi.

Sottolineiamo anche che l'acquacoltura pone anch'essa seri problemi ecologici come l'erosione delle mangrovie (allevamento di gamberi in Ecuador) o l'inquinamento di intere zone costiere (allevamento del salmone in Cile). Si pone anche il problema della fornitura di foraggio che si basa essenzialmente su di un'importante pesca industriale, altro pesce sottratto all'alimentazione umana.

La rigenerazione degli stock non avviene unicamente mediante il controllo dello sforzo di pesca ma anche mediante la qualità degli ecosistemi marini. Conosciamo gli effetti nefasti dei versamenti massivi di prodotti fitosanitari legati all'agricoltura intensiva sullo stato delle acque costiere. La qualità dell'acqua è estremamente importante in quanto facilita la riproduzione favorendo lo sviluppo del plancton, base della catena alimentare. A questo riguardo, la situazione di alcune zone costiere è allarmante e riguarda in primo luogo l'ostricoltura e la mitilicoltura che sono le prime attività colpite dalla qualità dell'acqua e primi testimoni del loro degrado. Anche i cambiamenti climatici hanno la loro parte di responsabilità in quanto si constata un aumento dell'acidità dell'acqua che partecipa anch'essa al degrado degli ecosistemi. A livello mondiale, bisogna ancora lottare contro la pesca illegale e/o non controllata. Ciò deve essere fatto da Stati capaci di assicurare una politica dei mari fondata su accordi internazionali solidi.

La Convenzione sul Lavoro nella Pesca è in corso di ratifica. Anche se questo processo è lento, ci stiamo avvicinando al momento in cui esisterà uno strumento legislativo internazionale. Un numero



importante di marittimi, provenienti essenzialmente dal Sud-est asiatico, lavorano a bordo di navi da pesca in condizioni vicine alla schiavitù, anche nelle acque europee dove, in Scozia e Spagna, dei pescatori migranti sono sfruttati come è stato mostrato dalle campagne dell'ITF o dell'Apostolato del Mare nel Regno Unito. Possiamo citare anche le condizioni dei pescatori di Birmania, Laos e Cambogia su navi da pesca tailandesi, tra le altre. Sappiamo che dei veri e propri ammutinamenti sono avvenuti a bordo di alcuni pescherecci con la morte di uomini, talmente le condizioni di vita a bordo sono dure.

L'internazionalizzazione degli equipaggi riguarda anche le realtà francesi in quanto in diversi porti, marittimi provenienti "da un altro luogo" lavorano con i pescatori locali e si integrano nella vita locale. In questo modo siamo nuovamente spinti ad aprire i nostri occhi alle dimensioni di un mondo che, se non andiamo verso di lui, viene da noi.

Philippe Martin

L'ARCIVESCOVO PETER SMITH HA BENEDETTO IL NUOVO CENTRO PER I MARITTIMI A SHEERNESS

L'Arcivescovo di Southwark, S.E. Mons. Peter Smith, ha inaugurato e benedetto un centro per marittimi ristrutturato di recente nel porto di Sheerness, nel Kent. La struttura, gestita dall'Apostolato del Mare, è una sorta di 'rifugio' in cui i marittimi che approdano a Sheerness possono trascorrere del tempo in preghiera, usare il servizio di connessione ad Internet per contattare i familiari o trascorrere un po' di relax giocando una partita a biliardo.

L'Arcivescovo Smith ha detto: "Il centro è un grande servizio per i marittimi, che sono tutti benvenuti. È un'opera della Chiesa e che negli anni passati è stata benedetta dalla grazia di Dio. Preghiamo il Signore affinché non faccia mai mancare la sua protezione a questo centro anche nel futuro".

L'Arcivescovo Smith, che è anche Vice-Presidente della Conferenza Episcopale d'Inghilterra e Galles, ha raccontato ai presenti che suo nonno paterno era un carpentiere per la nautica a Bristol, e che per questo il mare fa quasi parte del codice genetico della sua famiglia. "La missione che l'Apostolato del Mare sta portando avanti è un grande lavoro che realizza senza clamori", ha poi aggiunto nel corso della cerimonia di apertura.



La ristrutturazione del centro è stata possibile grazie a una donazione di 4.130 sterline da parte del Gruppo della Marina Mercantile che si occupa del benessere della gente del mare (*Merchant Navy Welfare Board - MNWB*). Ogni anno sono circa 5.000 le navi che approdano nelle Medway, che comprendono le banchine di Sheerness, con equipaggi per un totale di circa 80.000 marittimi.

Il presidente del MNWB, Bob Jones, che era presente alla cerimonia, ha detto: "Siamo lieti di poter aiutare la *Stella Maris* nel lavoro che realizza per il benessere dei marittimi, nel Regno Unito e in tutto il mondo".

Il cappellano dell'Apostolato del Mare per il Kent e le Medway, il Diacono Paul Glock, ha affermato che "il compito dell'Apostolato del Mare è quello di accogliere bene i marittimi, facendoli sentire i benvenuti e mettendoli a proprio agio, come se questa fosse un po' la loro casa". Paul e il suo gruppo di volontari visitano i marittimi a bordo delle navi nei porti di Chatham, Dover, Gillingham Pier, Rochester, Sheerness Docks e Whitstable, tutti appartenenti all'arcidiocesi di Southwark. Molti dei marittimi che arrivano a Sheerness e negli altri porti sono cattolici, e provengono dalle Filippine, dalla Polonia e dall'India.

L'AM è in grado di offrire loro un'assistenza pastorale e di tipo pratico. Il centro dispone di materiale religioso come libri sacri e libretti di preghiere. Offre anche uno spazio per parlare con il Diacono Paul, che è sempre disponibile all'ascolto.

In rare occasioni, quando le navi si fermano nel porto per un periodo abbastanza lungo, il centro viene usato come punto d'incontro per i marittimi che vogliono assistere alla Messa. Offre inoltre la possibilità di comunicare con i familiari attraverso Internet o con il telefono, ed uno spazio di relax prima di ripartire alla volta di un altro porto.

7 maggio 2015

IL SIGNORE OPERA IN MODO MISTERIOSO? GIUDICATE VOI.



Qualche settimana fa, ad un marittimo filippino è stata diagnosticata una leucemia all'ultimo stadio. La prognosi era incerta. Una compagnia marittima ha portato la moglie, Divine, dalle Filippine in Australia, dove era stato ricoverato il marito, per sostenerlo in questi difficili momenti.

Il nostro gruppo di pastorale ha trascorso molto tempo accanto a Divine e a suo marito Armando, ricoverato presso il *Royal Brisbane Hospital*.

Rosie Jones, che fa parte della nostra équipe di pastorale, e che proviene dalle Filippine, è stata la persona che ha più aiutato Divine da un punto di vista emotivo nelle sue visite al marito in ospedale.

La settimana scorsa, è scomparso nelle Filippine il suocero di Divine, il padre di Armando, e un altro trauma si è aggiunto a quello che i familiari stavano già vivendo.

P. John Spiteri OFM cap, si è recato in ospedale per amministrare l'estrema unzione ad Armando, che nel frattempo era stato trasferito nell'Unità di Terapia Intensiva perché le sue condizioni erano peggiorate.

Contemporaneamente, la nostra Rosie stava tornando nelle Filippine per trascorrere una decina di giorni con il marito e il figlio e per ritrovare i suoi familiari.

Il 5 febbraio 2015, Rosie ha telefonato dalle Filippine al nostro Ufficio di Brisbane per dire che era arrivata all'aeroporto di Manila, dove stava aspettando il volo per Mindanao, che sarebbe partito due ore dopo. Se conoscete l'aeroporto di Manila, sapete che ci sono migliaia di persone che vanno da una parte all'altra, e che ne fanno uno degli aeroporti più trafficati al mondo.

Ho consigliato a Rosie di andarsi a prendere un caffè intanto che aspettava il suo volo.

Soltanto una mezz'oretta dopo, Rosie ha richiamato ma questa volta stava piangendo. Le ho chiesto cosa fosse accaduto, se per caso avessero cancellato il suo volo o se avesse perso il bagaglio. Nella mia mente si stavano accavallando tante ipotesi.

Ma le cose erano andate diversamente. Mentre stava prendendo un caffè, una giovane donna filippina si è seduta accanto a Rosie e le ha detto: "Viene dall'estero o sta aspettando un aereo per tornare a casa?" Rosie le ha risposto: "Sono appena arrivata dall'Australia".

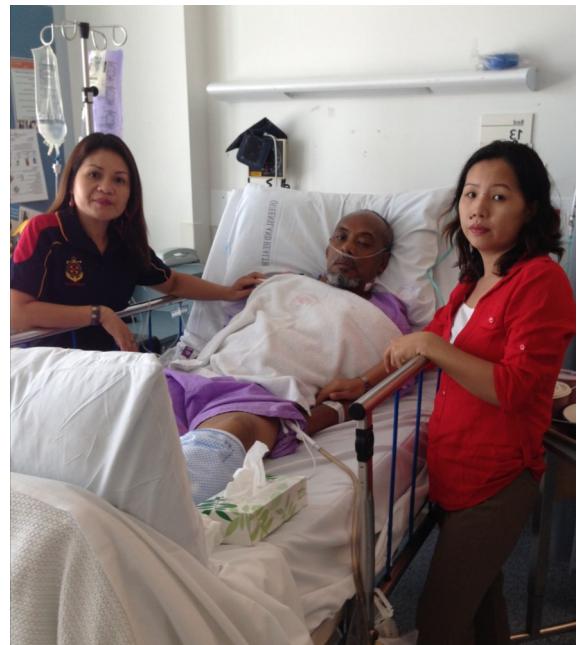
"E da dove?" Ha chiesto la giovane donna. "Da Brisbane", le ha risposto Rosie. Al che la giovane le ha detto: "Ho un fratello a Brisbane".

La conversazione è andata avanti e si è scoperto che la giovane era la sorella di Armando. Aveva saputo che il fratello era stato ricoverato in ospedale e che la moglie era partita per l'Australia per essere accanto a lui, ma non sapeva nulla di più di quanto gli era accaduto.

Nel suo telefono cellulare Rosie aveva delle fotografie di Armando e della moglie, per cui le ha fatte vedere alla sorella. Rosie si è fatta dare il suo numero di cellulare e gliele ha inoltrate, di modo che potesse mostrarle agli altri membri della famiglia al funerale del padre.

La nostra pastorale di solito non arriva così bene ai destinatari; è necessario l'aiuto dello Spirito Santo per mettere le cose al posto giusto e al momento giusto. Quale altra spiegazione possiamo dare al fatto che il Signore agisce in modo misterioso, come abbiamo visto da questa storia, dove tra decine di migliaia di persone che transitano in un aeroporto Rosie ha incontrato un familiare di un marittimo molto malato?

Se pensate che si tratti solo di fortuna, allora sappiate che le probabilità sarebbero una su migliaia di miliardi...



Da sinistra a destra: Divine, Armando e la nostra operatrice pastorale, Rosie Jones

“MAESTRO, NON T’IMPORTA CHE MORIAMO?”

(Mc 4, 38)



“In quel medesimo giorno, verso sera, disse loro: «Passiamo all’altra riva»...

Nel frattempo si sollevò una gran tempesta di vento e gettava le onde nella barca, tanto che ormai era piena.

Egli se ne stava a poppa, sul cuscino, e dormiva.

Allora lo svegliarono e gli dissero: «Maestro, non t’importa che moriamo?».

Destatosi, sgridò il vento e disse al mare: «Taci, calmati!». Il vento cessò e vi fu grande bonaccia». (Marco 4, 35 – 41)

Gesù con i discepoli prende il largo, scoppia una tempesta, la barca si riempie d’acqua, ma lui, Gesù, dorme. I discepoli hanno paura di compiere la traversata, non avrebbero mai dovuto prendere il largo. I discepoli impauriti chiamano Gesù e gli gridano: «*Maestro, non t’importa che moriamo?*». Si sveglia. Egli è là, come ha promesso e fa tacere il vento e ristabilisce la pace ai cuori dei navigatori. (Mt 28,20). Gesù ripercorre l’esodo e lo realizza nella profezia annunciata dal Salmo: *“Nell’angoscia gridarono al Signore ed egli li liberò dalle loro angustie. Ridusse la tempesta alla calma, tacquero i flutti del mare!”* (Salmo107, 28-30).

**“PER L’OPPRESSIONE DEI MISERI E IL GEMITO
DEI POVERI, ECCO, MI ALZERO’ - DICE IL SIGNORE - ;
METTERO’ IN SALVO CHI E’ DISPREZZATO” (Salmo 12, 6)**

L’eco del grido dei discepoli di Gesù, impauriti per la furibonda tempesta del mare, arriva fino ai giorni nostri, lo risentiamo nella sua drammaticità nell’ennesima tragedia del mare, quella del Canale di Sicilia, oltre 700 immigrati morti nella notte del 19 aprile 2015. Il mare in questo caso non era furibondo per le forze avverse della natura ma sono acque agitate dalla forza ostile, dalla spaventosa e credule indifferenza della comunità mondiale verso il fenomeno immigratorio clandestino. Fenomeno colossale ed epocale, migliaia di persone sono costrette a fuggire dai loro paesi per attraversare “l’altra riva”, quella della salvezza, per evitare così una esistenza di povertà, violenze, sfruttamenti e morte. Il naufragio nel Canale di Sicilia rappresenta la più grave tragedia del mare del dopo guerra. Oltre 1600 il bilancio dei morti stimati dall’inizio del 2015, in meno di quattro mesi il numero delle vittime è quasi la metà rispetto alle 3500 accertate da ottobre 2013 a novembre 2014 durante l’operazione “Mare Nostrum”. Un milione di profughi, sostiene la Procura di Palermo, attendono di raggiungere l’Europa dalle coste libiche. Ha usato parole forti anche il Presidente della Repubblica italiana, Sergio Mattarella, riferendosi al naufragio della notte di sabato 19 scorso. «*Siamo di fronte a tragedie sconvolgenti: trafficanti di esseri umani che provocano stragi di innocenti. Sentiamo questa ferita lacerante. È dovere nostro, dell’Europa, dell’intera comunità internazionale fare di più per poter impedire queste stragi.*» “Libera” Associazioni, nomi e nume-

ri contro le mafie" ha commentato la tragedia in una nota: "Sono morti che devono pesare sulle coscenze di tutti. E devono farci dire basta, basta ai trafficanti di morte, basta ai vendori di illusioni, basta a chi anche su queste morti fa propaganda, basta a chi cerca scorciatoie con leggi che negano diritti, alimentano illegalità e disperazione".

«Maestro, non t'importa che moriamo?».

La risposta oggi a questo quesito drammatico è nelle parole accorate di Papa Francesco, il quale interpella la Comunità Internazionale a farsi carico con tutti i mezzi per debellare ogni aspirale di morte. Il Santo Padre indica la strada maestra: la giustizia sociale e la fratellanza universale per cancellare ogni forma di sofferenza e morte. Al Regina Caeli, Domenica 19 Aprile 2015, in Piazza San Pietro, Papa Francesco ha levato un accorato appello dopo l'ennesima, immane tragedia di migranti nel Canale di Sicilia: *Esprimo il mio più sentito dolore di fronte a una tale tragedia ed assicuro per gli scomparsi e le loro famiglie il mio ricordo nella preghiera. Rivolgo un accorato appello affinché la comunità internazionale agisca con decisione e prontezza, onde evitare che simili tragedie abbiano a ripetersi. Sono uomini e donne come noi, fratelli nostri che cercano una vita migliore, affamati, perseguitati, feriti, sfruttati, vittime di guerre; cercano una vita migliore. Cercavano la felicità*". Affrontare le nuove sfide di oggi, come il fenomeno migratorio, ponendosi al servizio della vita e della dignità della persona.

"Uniti per agire insieme"

Papa Francesco indica un percorso sicuro, i mezzi necessari e la strategia per assicurare al mondo intero la pace e la sana convivenza, dove ogni fratello si riconosce amico e inquilino della stessa casa: il mondo: "Gesù ci accompagna" *Da soli non possiamo farcela. Di fronte alla pressione degli eventi e delle mode, da soli mai riusciremo a trovare la via giusta, e se anche la trovassimo, non avremmo la forza sufficiente per perseverare, per affrontare le salite e gli ostacoli imprevisti. E qui entra l'invito del Signore Gesù: "Se vuoi... seguimi". Ci invita per accompagnarci nel cammino, non per sfruttarci, non per farci schiavi, ma per farci liberi.*" Il Cardinale Antonio Maria Vegliò, Presidente del Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti, ha utilizzato parole chiare e pressanti: *Ci lasciamo sconvolgere dai numeri ma dietro ogni migrante che muore in mare, o che arriva stremato sulle nostre coste, c'è un volto, una famiglia, una storia: ci sono madri incinte, minorenni lasciati soli, giovani padri di famiglia. Siamo tutti responsabili di queste tragedie, nessuno si può permettere di osservare il problema dall'esterno senza lasciarci coinvolgere.*

Il "Times" in un editoriale intitolato «*Il dovere dell'Europa*», il giornale americano chiede a tutti gli stati d'Europa di appoggiare e finanziarie le riforme che la Ue si prepara a varare: «*Senza una politica coerente e fondi insufficienti, vite umane verranno messe inutilmente a rischio e i valori umanitari su cui si fonda l'Europa risulteranno privi di significato*». Federica Mogherini, capo della diplomazia europea ha parlato chiaramente della condivisione del peso e della responsabilità di questo dramma. IL giornalista Salvatore Falco di "Euronews" ha affermato: «*Nel 2014 Mare Nostrum è stata sostituita Triton che però non è una missione di salvataggio. Il suo scopo principale è il monitoraggio e il controllo delle frontiere e le squadre restano entro il limite delle trenta miglia dalle coste italiane. Mare Nostrum costava oltre 9 milioni di euro al mese, mentre Triton dispone di un budget inferiore ai 3 milioni di euro mensili*». Aspasia Papadopoulou, Senior Policy Officer "European Council on Refugees and Exiles", intervistata da "Euronews" dopo la notizia della nuova tragedia del Canale di Sicilia ha detto, senza giri di parole: «*Credo che la tragedia cui abbiamo assistito questo week end sia destinata a ripetersi ancora e ancora. E' davvero urgente arrivare a creare nuovi strumenti per i salvataggi in mare. Non si tratta di meccanismi complessi, se esiste una reale volontà politica condivisa dai 28 Stati membri e supportata da Frontex. Si potrebbe agire in modo veloce nel Mediterraneo ad esempio per accogliere i migranti in arrivo. Allo stesso tempo esistono anche altre misure aggiuntive: come la ricollocazione dei rifugiati o anche la concessione di visti umanitari. Che potrebbero servire per garantire alle persone in pericolo di arrivare in Europa legalmente, senza dover ricorrere all'immigrazione clandestina. Una famiglia siriana a Beirut, o una eritrea a Tunisi, oggi hanno pochissime possibilità di arrivare in Europa legalmente. Per questo dobbiamo usarle tutte*».

Di queste ore la notizia, proviene dalla seduta straordinaria della Comunità Europea, è stato triplicato il fondo speciale per il 2015 per Triton: 109 milioni di euro, un segnale dal segno positivo della presa di coscienza dei 28 Stati Membri UE. La speranza inoltre che l'Italia non venga lasciata sola in questa colossale operazione umanitaria, ma vi sia finalmente una volontà politica internazionale, affinché il problema della immigrazione clandestina sia debellata. Le parole del Santo Padre Francesco speriamo che siano smentite presto: "Siamo una società che ha dimenticato l'esperienza del piangere, siamo caduti nella globalizzazione dell'indifferenza".

Napoli, 24 Aprile 2015
P. Emanuele Pasquale Iovannella, ofm conv.

CONSULENZA LEGALE AI LAVORATORI DEL MARE

Vigo, 24 febbraio 2015.- Il Presidente dell'Autorità Portuale di Vigo, Ignacio López-Chaves, ha elogiato il lavoro realizzato dall'Associazione delle Mogli dei Marittimi della Galizia "Rosa dei venti", organizzazione senza scopo di lucro che si dedica alla difesa dei diritti dei marittimi, e che dal 1991 fornisce servizi di consulenza in uno spazio rilasciato dalla stessa Autorità Portuale nei pressi del porto.

López-Chaves ha fatto riferimento anche all'Apostolato del Mare, che rappresenta la Chiesa nel mondo marittimo e che, attraverso i centri Stella Maris, si adopera quotidianamente per il rispetto della dignità del marittimo, sia nel luogo di lavoro, sia nella vita familiare. Entrambe le organizzazioni hanno firmato questa mattina un accordo di collaborazione con lo Studio Legale Balms, al fine di fornire assistenza legale gratuita ai lavoratori del mare, in difesa dei loro diritti.

Si tratta di un accordo che stabilisce un regime di collaborazione tra Rosa dei Venti, Apostolato del Mare e lo Studio Legale Balms, per la prestazione di servizi di consulenza legale.

Per López-Chaves si tratta di un "passo avanti molto importante" per un settore "di vitale importanza" come quello della pesca, in cui i lavoratori realizzano "un lavoro molto duro e senza protezione sociale né giustizia".

Lo Studio Legale Balms fornirà servizi di consulenza legale ai lavoratori del mare. Incoraggerà e sosterrà la promozione dei marittimi affinché possano ricevere una formazione migliore e maggiore informazione in campo legale. Informerà su tutto quanto può riguardare il mondo marittimo, e su qualsiasi tipo di normativa o di progetto che abbia attinenza col settore.

rappresentate dalla Delegata Diocesana dell'Apostolato del Mare e responsabile di Stella Maris, María del Carmen Grobas, e dalla coordinatrice delle Relazioni Nazionali e Internazionali dell'Associazione delle Mogli dei Marittimi della Galizia "Rosa dei Venti", María Cristina de Castro. Egli si è poi complimentato per il lavoro dello Studio Legale Balms, rappresentato dal socio Antonio Heredero, per aver dimostrato che "con l'impegno si ottengono molte cose".

López-Chaves ha così dato il pieno appoggio della sua istituzione ad entrambi i gruppi, per sensibilizzare la società di fronte ai bisogni dei lavoratori del mare e prendere coscienza delle conseguenze che questo tipo di lavoro comporta per la vita familiare e sociale, a causa dei lunghi periodi di permanenza in mare.

Il nuovo Direttore Nazionale dell'Apostolato del Mare di Spagna è il Rev. Ramón Camaño Pacín.



CONGRATULATIONS!

On February 10th Fr. Edward Pracz, AOS National Director for Poland and Regional Coordinator for Europe, received the Haller's Ring, during the celebration of the 95th anniversary of the return of Poland to the Baltic Sea. On that day in 1920 the Polish general Józef Haller made a vow throwing platinum ring into the sea to mark the fact.

After 95 years, this highest reward was given to Fr. Pracz by the Maritime and River League due to all the outstanding activities he has done for the People of the Sea for many years.



COME LA TAILANDIA È DIVENTATA IL CENTRO DELLA TRATTA DI ESSERI UMANI IN ASIA

Si stima che decine di migliaia di persone cadano vittima ogni anno delle reti di vendita di esseri umani nel Paese asiatico. Questa è la storia di uno di loro, "sequestrato" su una barca da pesca.

Samat Senasuk non vede la famiglia da sei anni, da quando cioè è stato imbarcato su di un peschereccio, il più delle volte contro la sua volontà. "Prima mi dissero che era solo per due anni. Ma allungavano sempre il contratto, senza chiedermi se ero d'accordo e senza darmi un periodo di vacanza. Quando mi rifiutai di continuare a lavorare per loro, mi gettarono fuori dal peschereccio senza pagarmi i sei anni che mi dovevano", spiega Senasuk.

A causa della crisi economica del 2008 aveva perso il lavoro come agente di sicurezza di un palazzo di uffici a Bangkok, capitale della Tailandia, e un *broker*, come chiamano in inglese gli agenti che vendono persone nella nutrita rete di traffico del Paese, gli promise un altro lavoro come vigilante. Però l'edificio che avrebbe dovuto custodire risultò essere un'imbarcazione e i compiti che gli furono affidati erano più duri di quello di cui gli avevano parlato, racconta con le dita ferite per tirare su le reti.

Per anni la Tailandia è stata indicata come uno dei principali centri della tratta di esseri umani in Asia. Non esistono cifre precise, ma il Dipartimento di Stato degli Stati Uniti, che elabora un rapporto annuale dettagliato sulla tratta a livello globale, stima che almeno decine di migliaia di persone siano vittima ogni anno delle reti di vendita di persone del Paese. Di fatto, nell'ultimo rapporto del Governo statunitense il Paese ha ricevuto la peggiore qualifica possibile come "fonte, destino e paese di transito per uomini, donne e bambini sottoposti a lavori forzati e traffico sessuale".

Anche l'Unione Europea ha denunciato le pratiche nel Paese asiatico e ha imposto alcune settimane fa un 'cartellino giallo' alla Tailandia per violazione dei diritti umani e della legislazione internazionale nel



L'interno di una barca nella quale hanno vissuto per tre mesi degli immigranti rohingya, a Langkawi



Un gruppo di immigranti rohingya e del Bangladesh dopo essere giunti a Lhoksukon, in Indonesia (Reuters).

settore della pesca, uno dei principali clienti di queste reti, insieme alla prostituzione, l'edilizia e i servizi domestici. Il cartellino presuppone un avvertimento prima di imporre sanzioni all'importazione in Europa di prodotti della pesca d'origine tailandese, cosa che potrebbe danneggiare seriamente il terzo esportatore mondiale di molluschi.

Il Governo militare salito al potere in seguito al colpo di stato di un anno fa, ha assicurato che sta già prendendo le misure necessarie, però la scoperta negli ultimi giorni di varie fosse co-

muni al sud del Paese con oltre 30 corpi, presumibilmente appartenenti a immigrati illegali trattenuti da trafficanti in attesa del pagamento di un riscatto da parte delle loro famiglie, ha messo in dubbio le sue buone parole.

La vita dello schiavo

Le Nazioni Unite definiscono la tratta di persone come *"il reclutamento, il trasporto [...] di persone, dietro minaccia di ricorso alla forza o ad altre forme di costrizione, o tramite rapimento, frode, inganno, abuso di potere o di una posizione di vulnerabilità, [...] a scopo di sfruttamento"*. È la storia di Senasuk. Proveniente da Isaan, una regione povera nel nord-est della Tailandia, Senasuk accettò alla fine di imbarcarsi "perché mi promisero di pagarmi molto bene".

Il cospicuo salario promesso risultò essere di 3.000 bath al mese (80 euro), un terzo dello stipendio minimo legale in Tailandia. *Inoltre il denaro* era trattenuto dalla ditta fino al termine del contratto che si allungava in maniera indefinita. "Vengono ingannati. Non gli parlano mai delle condizioni di lavoro. Li imbarcano con la promessa di lauti guadagni", assicura Patima Tungpuchayakul, manager di 'Labour Rights Promotion Network Foundation' (LPN), una delle principali organizzazioni contro il traffico di persone in Tailandia.

Dal suo magro salario, Senasuk doveva inoltre detrarre la tariffa per l'agente che lo aveva venduto, 25.000 bath (665 euro) e aggiungere le percosse da parte del comandante e le poche ore di sonno – spesso non più di quattro ore al giorno – dopo interminabili giornate a raccogliere pesce. Oggi, sta aspettando a Mahachai, una città portuale vicina a Bangkok, che il Ministero del Lavoro termini di rivedere il suo caso per poter ottenere il salario dovutogli – una parte lo ha già recuperato – e tornare dalla sua famiglia, sei anni dopo.

La storia di Senasuk non è insolita. La maggior parte delle vittime parlano di giornate di lavoro interminabili, percosse costanti e passaporti confiscati. A differenza di Senasuk, la maggior parte delle persone trafficate non sono tailandesi, e provengono da Paesi più poveri come Myanmar, Cambogia o Laos. Kyi Soe è uno di loro. Come Senasuk, anche Kyi Soe fu abbagliato da un *broker*, che si presentò a casa sua al sud di Myanmar con una promessa di un lavoro da sogno. Anche lui andò a finire in una prigione galleggiante, in cui lavorava dalle 16 alle 20 ore al giorno e con pochissimo cibo. Il suo inferno però fu più breve, in quanto durò solo cinque mesi. "Ci fu un momento in cui non avevo più forze per lavorare e il padrone decise di disfarsi di me", racconta. Lo lasciò a terra, ma senza avergli pagato i cinque mesi di stipendio che gli doveva.



Una schiavitù storica

La schiavitù e la tratta esistono da secoli in Tailandia. La schiavitù fu di fatto legale fino al 1905, quando l'allora re Rama V la abolì ufficialmente e gli schiavi furono liberati. Molti erano donne che erano state comprate e sfruttate sessualmente in modo legale. Tuttavia il nuovo regolamento cambiò poco la loro situazione e la maggioranza si ritrovò in bordelli che, fino al 1960, erano permessi. Il transito di soldati per la regione durante la II Guerra Mondiale e la Guerra del Vietnam alimentò i postriboli e, con loro, le reti di compravendita di persone.

La tratta nel settore della pesca è, tuttavia, più recente ed è iniziata alla fine degli anni '90, quando un tifone fece affondare più di 200 imbarcazioni con l'equipaggio, assicura un rapporto dell'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni. Oltre 450 persone morirono e 600 scomparvero. Dopo la tragedia, i tailandesi non vollero più tornare a lavorare in mare e l'industria dovette cercare nei Paesi vicini, principalmente Myanmar e Cambogia, braccia per sostituire quelle dei locali. Oggi numerosi rapporti e studi pubblicati da varie ONG e da organismi internazionali quali l'Organizzazione Internazionale del Lavoro, descrivono il settore come una grande rete che si serve della mancanza di controllo sulle navi da pesca che

operano in acque internazionali per forzare i loro lavoratori e impedire che abbandonino il loro posto di lavoro.

Il traffico verso i campi, messo in evidenza dopo la scoperta nel sud della Tailandia di fosse comuni, è il più recente. I resti di vari di questi campi scoperti negli ultimi giorni nella giungla del sud del Paese hanno mostrato istallazioni precarie di bambù e tende in cui le vittime erano trattenute in attesa del pagamento di un riscatto da parte delle loro famiglie. Molti sono del Bangladesh, ma le vittime sono principalmente rohingya, una minoranza etnica del Myanmar seguaci dell'islam, ai quali il Governo della vecchia Birmania nega la cittadinanza, adducendo come motivo il fatto che sono immigrati stranieri. Nel 2012 le tensioni con la maggioranza di religione buddista sono scaturite nuovamente nell'ovest del Paese, dove si concentra questa minoranza, e molti hanno deciso da allora di abbandonare il Myanmar per sopravvivere.

"I campi esistono da tre o quattro anni, da quando cioè il Governo della Tailandia ha sviluppato una politica volta presumibilmente ad aiutare i rohingya che arrivavano via mare sulle coste tailandesi", spiega Phil Robertson, direttore aggiunto per l'Asia di 'Human Rights Watch'. Secondo Robertson, le imbarcazioni dovevano essere in principio ridificate in Malesia, dopo gli approvvigionamenti. "Presto vari ufficiali locali, assieme alla polizia e ad altro personale di sicurezza, si resero conto che era più lucrativo cooperare con le reti che trasportare i rohingya", afferma. I riscatti arrivano spesso a 2.000 dollari, tra volte più del prezzo di un lavoratore venduto ad un peschereccio o ad una fabbrica, mentre secondo una ricerca di Reuters del 2013 molti di coloro che non possono pagare finiscono come schiavi dell'industria tailandese.

Tale corruzione è stata una delle spinte principali alla tratta nel Paese. Solo alcuni giorni dopo aver scoperto le fosse comuni e i campi, il sindaco di uno dei villaggi vicini e il suo assistente sono stati arrestati e almeno 50 ufficiali di polizia sono stati sospesi per una presunta connessione con le reti del traffico. La legislazione, con la Legge contro la Tratta del 2008 come principale testo di riferimento, ha lasciato molte lacune che vengono sfruttate dai *brokers*.

"C'è un problema legale in Tailandia. Anzitutto, i criteri per definire una persona vittima di tratta non sono standard e spesso la vittima stessa è accusata di essere colpevole della situazione", spiega Patima Tungpuchayakul, della LPN. "In realtà, ciò che vogliono è truccare le cifre delle vittime affinché gli Stati Uniti ne migliorino la qualificazione [nel rapporto di tratta di esseri umani]. Inoltre [nella pesca], la legge difende l'impresario, non l'equipaggio", continua l'attivista. In questo caso, la legislazione tailandese permette ai lavoratori di imbarcarsi su di un peschereccio che naviga in acque internazionali senza bisogno di passaporto, con solo un documento denominato "libretto marittimo", che viene spesso falsificato dalle imprese di pesca.

La pressione nazionale e internazionale ha portato il Governo della Tailandia ad annunciare misure rapide, mentre le imbarcazioni con immigrati illegali, molti dei quali richiedenti asilo, continuano ad arrivare

sulle coste del Sud-est asiatico. L'urgenza è tale che è stata convocata una riunione tra Tailandia, Myanmar e Malesia alla fine del mese per combattere in modo congiunto la tratta, anche se la Malesia, come l'Indonesia, si è mostrata ferma e sta rispedendo le imbarcazioni in alto mare. La Tailandia, da parte sua, continua a fare promesse già sentite e che probabilmente non raggiungono l'obiettivo principale del Governo militare: uscire dalla lista di Paesi che non rispettano gli standard minimi nella lotta contro la tratta, del nuovo rapporto del Dipartimento di Stato degli Stati Uniti che verrà pubblicato nel mese di giugno.



Immigrati, presumibilmente di etnia rohingya, ammucchiati in una nave dopo essere stati salvati dopo essere fuggiti dal Myanmar. (Reuters)

Laura Villadiego

Bangkok, El Confidencial, 14.05.2015