

NON ESISTONO LONTANI...



Apostolato del Mare Italiano



**ma soltanto prossimi
da raggiungere**



**NON ESISTONO
LONTANI...**

**MA SOLTANTO PROSSIMI
DA RAGGIUNGERE**



INTRODUZIONE

“Per un discepolo di Gesù non esistono lontani che siano troppo distanti, ma soltanto prossimi da raggiungere”¹. L'esperienza più bella che una persona possa fare, arrivando in un luogo, è trovare dei volti amici e dei cuori attenti che per i circa 13.000 marittimi che ogni giorno transitano dai porti italiani, sono i volontari delle associazioni Stella Maris.

Le ragioni dell'esistenza di un'associazione non sono tanto nelle finalità che la ispirano quanto nella risposta ai bisogni che la generano. “Per capire davvero la realtà, dobbiamo spostarci dalla posizione centrale di calma e tranquillità e dirigerci verso la zona periferica. Stare in periferia aiuta a vedere e capire meglio, a fare un'analisi più corretta della realtà, rifuggendo dal centralismo e da approcci ideologici”². Il servizio suppone non solo la conoscenza del bisogno ma anche le condizioni necessarie per venire incontro ad esso.

Le tre parti del presente lavoro sono state pensate come un viaggio nel mondo del marittimo per tracciarne un profilo reale: nel porto, nell'area portuale e nel territorio, ambiente nel quale avviene l'incontro, per conoscerne le risorse; nella Stella Maris per ridefinire i termini della sua missione; infine, dalla relazione degli elementi acquisiti, alcuni suggerimenti utili.

Questo lavoro è indirizzato alle associazioni Stella Maris, esso sviluppa quanto abbozzato in un precedente testo³ e si propone come uno strumento utile, aperto, attento e pronto ad accogliere le esperienze che si vorranno condividere per un naturale e continuo aggiornamento.

¹ Papa Francesco, in *Sognate Anche voi questa chiesa*, Ed. Fondazione di Religione Santi Francesco d'Assisi e Caterina da Siena, 2016, p.27

² Papa Francesco, *Illuminate il futuro*, Ed. Ancora 2015, p.15

³ Stella Maris, Dal possibile al realizzabile in <http://goo.gl/aV8QuD> (visitato il 22.04.2016)

MARITTIMI E PORTI

► QUANTI SONO I MARITTIMI TRANSITATI DAI PORTI ITALIANI NEL 2008?

PORTO	MARITTIMI	PORTO	MARITTIMI
Ancona	212.052	Napoli	183.334
Augusta	66.579	Olbia	241.524
Bari	243.300	Oristano	3.829
Brindisi	78.863	Ortona	9.421
Cagliari	164.617	Palermo	257.970
Castellamare di Stabia	3.414	Pesaro	1.908
Catania	70.497	Pescara	6.706
Chioggia	9.782	Porto Empedocle	3.852
Civitavecchia	540.530	Porto Ferraiò	58.785
Crotone	3.857	Porto Torres	83.294
Gaeta	75.242	Pozzallo	22.840
Gallipoli	5.872	Ravenna	87.507
Gela	10.049	Reggio Calabria	5.418
Genova	340.305	Rimini	1.306
Gioia Tauro	70.648	Roma	3.867
Imperia	424	Salerno	83.225
La Maddalena	7.400	San Benedetto Del Tronto	188
La Spezia	73.915	Savona	254.939
Livorno	611.198	Siracusa	18.719
Manfredonia	7.176	Taranto	43.149
Marina Di Carrara	10.787	Termoli	5.877
Mazara Del Vallo	910	Trapani	23.595
Messina	233.449	Trieste	74.310
Milazzo	58.600	Venezia	499.748
Molfetta	5.764	Vibo Valenzia	1.495
Monfalcone	22.004	TOTALE MARITTIMI	4.904.031

I MARITTIMI

Forse sarebbe stato più logico iniziare dall'ambiente portuale, poiché è in esso che i volontari dell'associazione Stella Maris incontrano i marittimi, tuttavia, può essere utile partire dal marittimo perché permetterà di individuare meglio le risorse e le eventuali criticità dell'ambiente portuale e del territorio.

Questa parte fa tesoro dei dati contenuti in *"Il benessere dei lavoratori del mare"*⁴. Si tratta della ricerca realizzata dall'Università di Genova, nel 2008, per conto dall'Apostolato del Mare Italiano, all'epoca nell'Ufficio nazionale della pastorale per gli addetti alla navigazione marittima e aerea della Fondazione Migrantes. La ricerca, "fornendo un quadro completo delle caratteristiche dei marittimi che transitano nei porti"⁵, ha colmato una lacuna. I dati sono stati ricavati dalla consultazione dei ruolini di bordo, crew list, modelli 61 e dalle risposte date a un questionario "costruito *ad hoc*" e somministrato a più di 1.600 marittimi di passaggio in 23 porti esemplificativi del sistema portuale italiano⁶. Il lavoro "si limita solo a un'analisi dei dati... ma non fornisce informazioni circa le caratteristiche degli stessi"⁷.

Rispetto ad altre categorie di lavoratori, dei marittimi si conosce poco. La complessità del loro mondo sfugge a qualsiasi definizione che abbia la pretesa di essere unica e univoca. Il mondo nel quale essi lavorano incrocia diversi interessi e a vari livelli, come si può dedurre anche dalla *Convenzione Internazionale sul lavoro marittimo*, ILO Maritime Labour Convention 2006 (MLC2006), entrata in vigore nell'agosto 2013. Solo un accenno: la MLC2006, "desiderando creare uno strumento unico e coerente che comprenda il più possibile tutte

⁴ AA. VV., *Il benessere dei lavoratori del mare. Indagine sui transiti dei marittimi in 60 porti italiani*. Ed. Redazione Genova, 2009

⁵ AA. VV., *Il benessere dei lavoratori del mare...* p.39

⁶ Cfr. AA. VV., *Il benessere dei lavoratori del mare...* p.39

⁷ AA VV., *Il benessere dei lavoratori del mare...* p.39

le norme aggiornate contenute nelle attuali convenzioni e raccomandazioni internazionali del lavoro marittimo nonché i principi fondamentali riportati nelle altre convenzioni internazionali del lavoro..., si propone di raccogliere la più ampia accettazione possibile da parte dei governi, degli armatori e della gente di mare legati ai principi del lavoro dignitoso"⁸. L'obiettivo generale della MLC2006 è di garantire uno standard minimo di qualità della vita lavorativa del marittimo. Essa, all'interno del Titolo 4 "Tutela della salute, assistenza sanitaria, tutela del benessere e della sicurezza sociale", disciplina l'accesso alle strutture sociali di assistenza a terra, con l'obiettivo di 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 benessere⁹. La Convenzione chiede a ogni Stato Membro di cooperare al fine di promuovere il benessere dei marittimi sia in mare sia nei porti... Ogni Stato Membro dovrebbe fornire strutture e servizi sociali di assistenza in base alle necessità e in determinati porti del Paese adatti a tale scopo... All'interno dei porti dovrebbero essere create strutture e servizi sociali di assistenza che dovrebbero comprendere: sale adibite alle riunioni e al tempo libero, in base alle necessità; strutture per lo sport e strutture all'aperto, in particolare per le competizioni; strutture didattiche; ove opportuno, strutture che permettano la pratica religiosa, ludica e per consulenze personali¹⁰. È prevista l'istituzione di Comitati sociali, composti da rappresentanti delle istituzioni pubbliche del porto, del territorio e degli enti operanti nel porto, con la funzione di "garantire che le strutture e servizi sociali di assistenza esistenti siano adeguati e verificare la necessità di eventuali strutture supplementari o la dismissione di strutture inutilizzate; inoltre garantire l'assistenza e la consulenza ai responsabili delle strutture e servizi sociali di

⁸ Cfr. Convenzione internazionale sul lavoro marittimo (Maritime Labour Convention MLC) del 2006 realizzata a cura della Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, pp. 3-5

⁹ Cfr. Convenzione internazionale sul lavoro marittimo... Regola 4.4, pp. 75-80

¹⁰ Cfr. Convenzione internazionale sul lavoro marittimo... p.77

assistenza nonché l'impegno a coordinarli tra loro"¹¹. Naturalmente, la realizzazione di tutto questo da parte degli Stati richiederà tempi lunghi. Il fatto che sia prevista un'attenzione particolare ai marittimi in scalo nei porti, ammette, in un certo senso, che non in tutti i porti è prestata la dovuta attenzione ai marittimi in scalo. Questo onora il servizio offerto dall'Apostolato del Mare e da altre organizzazioni ancor prima della MLC2006. In generale, per la tutela del lavoratore marittimo, la Convenzione è un riferimento certo: il processo di cambiamento, avviato da questa, segna un punto di non ritorno.

Si tratta dunque di un mondo complesso in cui ogni livello ha una sua prospettiva, dalla quale inevitabilmente si giunge a definizioni differenti per uno stesso argomento e/o categoria. L'adeguata attenzione che la Stella Maris desidera prestare ai marittimi necessita di avere un loro profilo più vicino possibile alla condizione reale, almeno per gli aspetti che comprendono tale servizio. Partendo dai dati disponibili si cercherà in qualche modo di costruirlo.

¹¹ Cfr. Convenzione internazionale sul lavoro marittimo... p.78

DAI DATI DELLA RICERCA, alcuni tratti del marittimo

Le percentuali riportate nella tabella¹² delle *aspettative lavorative per aree geografiche*, rendono evidente come nel panorama delle nazionalità dei marittimi intervistati, solo il 39,29% di marittimi del Nord Africa hanno dichiarato di aver scelto di lavorare

Tabella 3.1.2.f *aspettative lavorative per aree geografiche*

AREA	NO	SI	TOTALE
Africa	7,50%	92,50%	100,00%
Est Europa	10,28%	89,72%	100,00%
Europa Occidentale	14,77%	85,23%	100,00%
Medio Oriente	5,69%	94,31%	100,00%
Nord Africa	39,29%	60,71%	100,00%
Nord America	4,00%	96,00%	100,00%
Sud America	18,13%	81,87%	100,00%
Asia	10,63%	89,37%	100,00%
Italia	12,08%	87,92%	100,00%

sulle navi per ragioni prettamente economiche e per il tempo necessario a raggiungere i loro obiettivi. Un dato importante ma inferiore al restante 60,71% di persone della stessa nazionalità intenzionato a continuare. Fatta eccezione del Nord Africa, la percentuale di marittimi

che hanno scelto, come loro professione principale il lavoro sulle navi, è superiore alla percentuale di coloro che, nelle interviste, si sono mostrati indecisi.

La conferma di quanto detto trova riscontro nelle percentuali che si riferiscono al titolo di studio conseguito¹³. I dati evidenziano quanto quelle persone hanno investito per la loro formazione personale e professionale per essere al passo con un lavoro necessariamente qualificato. Nella formazione complessiva del marittimo è verosimile che egli venga a conoscenza dei rischi e dei sacrifici che comporta il

¹² Cfr. AA. VV., *Il benessere dei lavoratori del mare...* p. 40

¹³ Cfr. AA. VV., *Il benessere dei lavoratori del mare...* p. 42

Tabella 3.1.2.b Titolo di studio per età

ETÀ IN ANNI	SCUOLA DELL'OBBLIGO	SCUOLA SECONDARIA	UNIVERSITÀ
Sino a 21	2,94%	5,86%	1,46%
22-35	36,76%	45,14%	55,32%
36-45	27,21%	24,29%	23,38%
46-55	23,90%	17,71%	15,45%
56-65	8,82%	6,43%	4,18%
Maggiori di 65	0,37%	0,57%	0,21%
TOTALE	100,00%	100,00%	100,00%

lavoro sulle navi, riesce difficile pensare il contrario. Quindi si può dire che il marittimo, pur consapevole dei pro e contro della sua professione, nonostante tutto, sceglie di svolgerla sulle navi.

I dati relativi allo stato civile per aree geografiche¹⁴, nonostante la particolarità della professione, indicano una normalità della vita del marittimo, la quale, proprio per questo, va sostenuta e maggiormente supportata.

Tabella 3.1.2.c Stato civile per aree geografiche

AREE GEOGRAFICHE	LIBERO	SEPARATO DIVORZIATO	SPOSATO	TOTALE
Africa	42,86%	7,14%	50,00%	100,00%
Asia	36,00%	0,89%	63,11%	100,00%
Est Europa	39,57%	2,94%	57,49%	100,00%
Europa Occidentale	34,84%	6,96%	58,20%	100,00%
Medio Oriente	46,97%	4,55%	48,48%	100,00%
Nord Africa	33,33%	11,11%	55,56%	100,00%
Nord America	40,00%	40,00%	20,00%	100,00%
Sud America	56,10%	4,88%	39,02%	100,00%
Italia	35,48%	5,14%	59,38%	100,00%

¹⁴ Cfr. AA. VV., *Il benessere dei lavoratori del mare...* p. 41

Tabella 3.1.2.g
Frequenza contatti con la famiglia

NUMERO DI GIORNI	%
Almeno ogni tre giorni	43,01%
Settimanalmente	43,01%
Ogni due settimane	4,98%
Mensilmente	6,94%
Ogni due mesi	1,05%
Meno che ogni due mesi	1,01%
TOTALE	100,00%

Il legame con la famiglia è attestato anche dalla frequenza di contatto con essa¹⁵. La più alta percentuale si attesta nel periodo compreso tra i tre e sette giorni. Che di questo, ora, si tenga conto anche a bordo, lo si rileva da un articolo pubblicato sul sito della International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN)¹⁶, nel quale sono riportati i dati di una ricerca sui nuovi bisogni

dei marittimi. I cambiamenti globali nell'ambito della comunicazione e l'abbassamento dei costi del satellitare, rispetto al passato, stanno incoraggiando gli armatori di permettere, a costi contenuti, che anche i marittimi possano fruire del WIFI a bordo delle navi. L'uso di tablet o cellulari di ultima generazione permette al marittimo di mettersi in contatto con i propri cari anche durante il tempo della navigazione. Sempre nello stesso articolo, nel rilevare nei marittimi una sempre maggiore autonomia nell'utilizzo di strumenti per la comunicazione, in prospettiva di una riorganizzazione delle strutture di welfare nei porti di scalo, invita a investire sulle condizioni che permettano l'uso degli strumenti in possesso dei marittimi piuttosto che sugli strumenti stessi.

L'uso della rete favorisce nel marittimo, una maggiore facilità e libertà di accedere attraverso il web, anche alle notizie del proprio Paese. I dati della tabella relativi alla frequenza di notizie dal proprio paese¹⁷, anche se si riferiscono al 2008, tuttavia indicano quanto i marittimi desiderano tenersi aggiornati.

Tabella 3.1.2.i
Frequenza notizie dal proprio Paese

NUMERO DI GIORNI	%
Almeno ogni tre giorni	60,19%
Settimanalmente	23,88%
Ogni due settimane	4,63%
Mensilmente	8,47%
Meno di una volta al mese	2,83%
TOTALE	100,00%

¹⁵ Cfr. AA. VV., *Il benessere dei lavoratori del mare...* p. 47

¹⁶ www.seafarerswelfare.org/newsandmedia/latestnews/isthereafutureforseafarercentres

¹⁷ Cfr. AA. VV., *Il benessere dei lavoratori del mare...* p. 48

I dati relativi alla durata degli imbarchi¹⁸ fanno riferimento ai normali tempi contrattuali delle varie aree geografiche. Dopo l'entrata in vigore della MLC2006 i controlli sono più serrati e i contratti sono più rispettati su tutte le navi, anche se si registra ancora qualche anomalia. Il 2 febbraio u.s., per esempio, nel porto di Napoli è stata fermata una nave, la Ocean Harvest, perché non aveva rispettato il contratto di diciannove marittimi di nazionalità cinese, a bordo ormai da più di un anno. Grazie all'intervento del Port State Control, che ha seguito tutte le fasi, l'8 febbraio l'equipaggio è stato sostituito, così i diciannove marittimi cinesi hanno potuto fare ritorno a casa.

*tabella 3.1.2.e
Composizione percentuale
della durata degli imbarchi*

GIORNI	MARITTIMI
15-30 giorni	20,82%
31-60 giorni	20,59%
60-90 giorni	12,39%
91-150 giorni	18,41%
150-240 giorni	17,83%
241-600 giorni	5,85%
Più di 600 giorni	4,11%
TOTALE	100,00%

*Tabella 3.1.2.t
Diffusione religioni*

RELIGIONE	%
Buddismo	4,94%
Cristianesimo	79,82%
Ebraismo	0,59%
Induismo	4,44%
Islam	5,28%
Altri culti	4,93%
TOTALE	100,00%

Interessante anche la tabella dei dati relativi al rapporto dei marittimi con la religione¹⁹. Dalla ricerca emerge che "La maggior parte di essi, si proclama religioso e solo il 16,31% è ateo o agnostico"²⁰. Inoltre viene riportato quanto i marittimi stessi hanno espresso circa l'esigenza di un contatto con i rappresentanti della loro religione e la maggiore possibilità di accedere ai luoghi di culto presenti sul territorio.

¹⁸ Cfr. AA. VV., *Il benessere dei lavoratori del mare...* p. 45

¹⁹ Cfr. AA. VV., *Il benessere dei lavoratori del mare...* p. 49

²⁰ Cfr. AA. VV., *Il benessere dei lavoratori del mare...* p. 49

DAI TRATTI UN PROFILO

Il ritratto che si può abbozzare dai dati appena presi in considerazione non può che rappresentare una persona consapevole di ciò che vuole; investe sulla sua formazione umana e professionale; ama la sua professione ed è perciò capace di grandi sacrifici; è legato alla famiglia e cerca, di mantenersi in contatto con essa; è legato al proprio Paese e cerca di tenersi aggiornato; è una persona profondamente religiosa e per questo risente della mancanza di un luogo di culto e avverte il bisogno di un supporto utile a ridestare il senso di appartenenza.

Ad integrazione di quanto detto si riporta qualche tratto, frutto dello stare con i marittimi e dell'ascolto delle loro storie. A prescindere dagli aspetti contrattuali, che meritano un approccio di diversa natura, i marittimi risentono molto la mancanza di relazioni umane leali e durature. La rotazione continua dei membri dell'equipaggio, nonostante i lunghi mesi d'imbarco, non consente ai marittimi di instaurare rapporti di amicizia leali e duraturi. Inoltre, per prevenire ogni possibile scontro tra i membri dell'equipaggio, quasi sempre multietnico, tutto ciò che accade a bordo ha un riferimento con il lavoro e non si esce da questo nemmeno nei momenti del meritato riposo. Questi ultimi aspetti formano nei marittimi vere e proprie barriere mentali che separano il loro mondo personale, rendendolo inaccessibile, da quello convenzionale, aperto a tutti.

Da quanto abbozzato si può dedurre che la povertà maggiore del marittimo non è di natura economica, quindi, per rispetto alla dignità della persona, sia l'approccio con il marittimo sia i termini per definirlo devono tenerne conto. Con ciò non si possono ignorare alcune difficoltà reali, ovvero si evidenzia una sproporzione tra profitto e valore del lavoro professionale che naturalmente va sanato. Come si è accennato, parlando della MLC2006, il processo di cambiamento è stato avviato e per la sua complessità, il raggiungimento degli obiettivi richiederà tempi lunghi. Un'accelerazione potrebbero darla i marittimi stessi,

se riuscissero a superare il muro di omertà che regna nel rapporto verso gli armatori e/o le varie multinazionali. È un'ipotesi che però fa riflettere, considerato che si tratta di persone con solide basi culturali e professionalmente preparate, viene da pensare che non manchi tanto il coraggio per farlo, quanto piuttosto la fiducia verso le istituzioni.

Come si può comprendere, vi sono situazioni che richiedono un'attenzione che va ben oltre le reali possibilità di una singola Stella Maris. Ciò può essere da stimolo a vivere lo spirito dell'Apostolato del Mare e quindi una comunione con esso e con tutte le Stella Maris, così da concretizzare quell'unità possibile che rafforza il poter essere voce dei marittimi, oltre che creare fiducia in loro per favorire un dialogo autentico e leale, da far valere anche su altri fronti.

È bene tornare allo specifico e quindi all'attenzione alla persona propria dell'Apostolato del mare e della Stella Maris, questa viene incontro, accoglie e se necessario assiste questi professionisti i quali per le dinamiche del lavoro che svolgono non sono nelle condizioni di provvedere autonomamente e adeguatamente a quanto necessario per sentirsi cittadini.

► **IL MARITTIMO COSA SI ASPETTA DA UNA STELLA MARIS?**

La risposta non è scontata e per certi versi non può nemmeno essere identica in ogni porto. Essa dipende dal tipo di nave in cui lavora, dai tempi di navigazione della nave da porto a porto, del tempo di sosta nel porto o in rada, ecc. Ne consegue che alcune necessità assumano caratteristiche diverse e richiedano differenti risposte, da porto a porto.

IL PORTO E L'AMBIENTE PORTUALE

Dire porto è dire relazione col mare, con la città e con il territorio, con i mondi in esso presenti o anche solo transitanti. Il porto si può ben considerare come un mondo di mondi in relazione.

Nei porti, dalle navi che quotidianamente attraccano e ormeggiano, con il loro carico da lasciare e il nuovo da imbarcare, non arrivano e non partono solo merce, mezzi e persone ma con questi e attraverso di essi transitano storie meravigliose che sono tante quante le speranze riposte in chi spedisce e in chi riceve, in chi parte e in chi arriva, in chi lavora e fa lavorare, in chi arrivato in un porto, dopo settimane di navigazione, spera di avere la possibilità di qualche spazio di serenità, per sentire con calma la voce dei propri cari o per poter incontrare persone amiche ed essere ascoltato come persona.

► CHE SAREBBE UN PORTO SENZA NAVI CHE ARRIVANO E PARTONO?

È la nave che si muove, non il porto. Il movimento del porto sta tutto nella capacità di attrarre, per professionalità, efficienza, convenienza, elementi cioè che fanno parte dei servizi che sa offrire. Tutto nel porto è funzionale alle navi e queste, a loro volta, fanno lavorare un porto.

Un territorio attento percepisce quanto c'è dietro un mondo di mondi in relazione, si prepara e si organizza per tradurre le possibilità reali in opportunità concrete di sviluppo, di crescita, di servizio. Ogni attività che nasce, si sviluppa e cresce dentro e intorno a un porto, in un certo qual modo, serve e si serve delle altre, così che ognuna è funzionale all'altra. Una rete, un sistema che lavora e fa lavorare. Tutto un movimento, insomma, che ruota intorno alle navi.

Da tutto questo verrebbe da pensare che chi lavora nelle navi, quando sbarca, ha più privilegi rispetto ad altri. Nel porto, niente è lasciato al

caso e tutto segue il rituale delle leggi e dei regolamenti che ne garantiscono il funzionamento e i marittimi non sono certo esenti da quanto previsto in particolare per la sicurezza. Dopo la tragedia delle Torri gemelle nel settembre 2001, per esempio, i controlli sono diventati più rigidi e serrati, con conseguenze pratiche soprattutto per i marittimi.

► **QUALE PUÒ ESSERE IL RAPPORTO MARITTIMO - PORTO - TERRITORIO?**

Il tempo del marittimo in scalo in un porto è lo stesso della nave sulla quale lavora. Quando la nave è in porto i marittimi lavorano molto di più rispetto a quando essa è in navigazione.

Dalla nave, per varie ragioni, come turni di lavoro, ispezioni, nazionalità, ritardi della documentazione, ecc., sono pochi i marittimi che hanno la possibilità di scendere a terra. Questi, previo permesso temporaneo e superati i vari controlli, escono dal porto ed entrano in relazione con il territorio e con le sue risorse.

Il numero dei marittimi in transito e soprattutto la loro presenza temporanea sul territorio, spesso, non desta alcun interesse a investire in attività o servizi che potrebbero tornare utili a queste persone. Infatti, non sempre e non tutti i territori portuali sono attrezzati adeguatamente. Ad esempio, alcune criticità, tra le più comuni, riguardano la scarsa conoscenza dell'inglese, la difficoltà ad accettare valuta straniera, la mancanza di una carta dei servizi o di una mappa ragionata, l'assenza del trasporto pubblico da e per il porto. Situazione analoga la si rileva per i luoghi di culto, poco visibili, spesso chiusi negli orari in cui il marittimo riesce a raggiungere il centro abitato e anche se aperti rimane la difficoltà della lingua.

Le criticità di un territorio non le riscontrano solo i marittimi, ma per chi vi abita la situazione è diversa: se, per esempio, un esercizio è chiuso si va in un altro o si torna *dopo*, quando è aperto. È il "*dopo*" il punto critico del marittimo. Per questi, il *dopo* è lo sbarco successivo, in un altro porto e può passare appena qualche giorno oppure una

settimana o un mese e più, sempre che, arrivato in porto e avendo la possibilità di scendere a terra, non ritrovi le medesime criticità.

► **QUALI POSSONO ESSERE LE ESIGENZE DI UN MARITTIMO IN SCALO IN UN PORTO?**

Come tutte le persone, un marittimo può avere bisogno di prodotti particolari per l'igiene personale, di medicine, di qualche visita specialistica, di trasferire denaro al proprio Paese... di sorvegliare serenamente una bevanda, comodamente seduto... Per dare un'idea concreta sono state pensate tre macro aree: Persona, nave-porto, porto-territorio. In ogni area, sono state raggruppate le esigenze o le criticità più comuni. Gli elenchi seguono l'ordine alfabetico e sono indicativi e non esaustivi.

TABELLA 4.1 ALCUNI BISOGNI IN RAPPORTO ALLA PERSONA

Acquisti effetti personali - Acquisti vari - Cambio/Trasferimento valuta
Comunicazione - Cure mediche - Info del proprio Paese - Info religiose
Info sindacali - Relazioni religiose - Relazioni umane - Spazi culturali
Spazi ricreativi - Spazi sport vari - Trasporto Porto-Centro abitato

TABELLA 4.2 BISOGNI/CRITICITÀ IN RAPPORTO NAVE/PORTO

Ispezioni - Livelli di sicurezza- Procedura sbarco temporaneo - Rada
Rapporto con le agenzie - Tempi di sosta della nave
Trasporto nave-gate - Trasporto rada-gate - Turni lavoro e tempo di sosta

TABELLA 4.3 BISOGNI/CRITICITÀ IN RAPPORTO AL TERRITORIO

Acquisto con valuta straniera - Distanza del centro abitato
Distanza luoghi di culto - Lingua - Mappa dei servizi presenti
Orari esercizi vari - Orari luoghi di culto - Ospedali
Trasporto pubblico - Visite specialistiche

Dalla prospettiva degli utenti le criticità di un territorio sono disagi, dalla prospettiva del territorio sono bisogni dello stesso. Per un'associazione, rilevarli e offrire la collaborazione per il loro superamento può essere una grande opportunità di dialogo con il territorio. È anche un modo per creare condizioni più favorevoli, per i marittimi e non solo, al fine di valorizzare al meglio le risorse presenti.

Guardando il tutto dalla prospettiva del marittimo, come bisogni e criticità interpellano una Stella Maris? È possibile creare condizioni generali di maggiore accoglienza e servizio alla persona? Come venire incontro ai marittimi che non hanno la possibilità di entrare in relazione con il territorio?

LE ASSOCIAZIONI STELLA MARIS

Il primo tratto del viaggio ha permesso di acquisire alcuni elementi utili per conoscere il marittimo in una prospettiva diversa. Per vedere esigenze comuni e/o straordinarie e tra tutte sono state prese in considerazione quelle che più direttamente potrebbero richiedere l'attenzione della Stella Maris.

Prima di passare ad alcune indicazioni pratiche è necessario verificare se, strutturalmente, la Stella Maris ha i requisiti necessari. Il punto di partenza di questa nuova tappa del viaggio è lo Statuto.

Lo Statuto è l'atto fondamentale e necessario per la costituzione di un'associazione. Esso rappresenta le fondamenta sulle quali poi si costruisce tutto il resto, per operare secondo gli scopi fissati e accettati da tutti i soci. Alcune considerazioni sullo Statuto saranno fatte in seguito, prima è necessario verificare se ha i requisiti in rapporto all'impegno che essa deve veicolare per abbracciare quanto emerso nelle parti precedenti. Il testo, oggetto del viaggio, riguarda le finalità, (art.3) e le attività (art.4), il corsivo è stato utilizzato per evidenziare alcuni passaggi nodali.

► ART. 3 – FINALITÀ

3.1 Nello spirito del Motu Proprio Stella Maris di Giovanni Paolo II (31/01/1997), *l'Associazione persegue il fine di accogliere, curare ed assistere socialmente, materialmente, spiritualmente e moralmente i marittimi, i naviganti nonché i loro familiari e comunque, tutti coloro che rientrano nella definizione di "gente di mare" del citato Motu Proprio Stella Maris (art. II § 1, lett. c).*

3.2 *L'Associazione promuove iniziative per la formazione degli Associati all'esercizio dell'apostolato specifico dei laici, favorisce l'attuarsi*

di iniziative di *promozione sociale* e di *tutela dei diritti della persona*, come pure *azioni caritative, educative e formative* nel rispetto della dignità della persona, *con particolare attenzione ai casi* di malattia, debolezza, emarginazione, sofferenza e solitudine sociale, intensificati dalle peculiari condizioni di vita e dalla lontananza dei naviganti dalla comunità familiare e sociale di appartenenza.

In generale, l'Associazione *darà vita ad ogni iniziativa che si iscriva nella dimensione della carità e della dottrina sociale* trasmessa dal Magistero della Chiesa Cattolica, in comunione con la Chiesa locale e gli orientamenti dell'Ufficio Nazionale per l'apostolato del mare della CEI.

3.3 Per la realizzazione dei propri fini e per il bene della "gente di mare", l'Associazione, *potrà instaurare rapporti di collaborazione* con i comitati territoriali per il welfare della gente di mare e con le istituzioni pubbliche e/o private operanti nel settore. [...]

► **ART. 4 (ATTIVITÀ)**

4.1. Per meglio raggiungere i suoi fini istituzionali, l'Associazione *potrà:*

A) *Realizzare e gestire, direttamente o indirettamente*, ogni opera di accoglienza, assistenziale e/o ricreativa e di beneficenza a favore della "gente di mare", mettere a disposizione della stessa tutti gli strumenti opportuni per agevolare i contatti con le rispettive famiglie e inoltre fornire tutti i servizi accessori di trasporto, di connessione con la città, di carattere culturale e di promozione sociale, previsti dalle convenzioni internazionali dell'ILO e dell'IMO o da altre purché inerenti al welfare marittimo.

B) *Promuovere* il rispetto e la dignità della gente di mare, *organizzando e/o partecipando* ad attività finalizzate alla conoscenza e alla diffusione delle problematiche del mondo marittimo;

C) *Promuovere* la giustizia e la solidarietà fra la gente di mare, *anche con interventi coordinati* con amministrazioni pubbliche o organizzazioni del lavoro;

D) *Curare, diffondere e realizzare*, direttamente o indirettamente, eventi culturali, studi, pubblicazioni, produzioni audio e video, su tematiche concernenti le proprie finalità istituzionali;

E) *Collaborare con* le autorità diocesane, nonché con quelle comunali, provinciali, regionali, nazionali ed internazionali competenti, con altre associazioni e fondazioni no profit, con aziende che vi abbiano interesse e con la rete dei servizi sociali territoriali, per l'esame e/o la formulazione di proposte su argomenti e problematiche rientranti nelle finalità istituzionali dell'Associazione;

F) *Programmare ed organizzare*, esclusivamente per la raccolta di fondi finalizzati al sostegno dell'attività istituzionale e per la promozione culturale del mondo marittimo, manifestazioni culturali e/o formative, artistiche e ricreative, spettacoli e concerti, viaggi di studio, ricerche, convegni, seminari e conferenze, incontri di carattere scientifico e culturale in Italia e all'estero;

G) *Stipulare accordi, convenzioni e partecipare* a Comitati, associazioni, organizzazioni insieme ad altre istituzioni pubbliche o private italiane ed estere, che condividano e/o sostengano le finalità istituzionali dell'Associazione. [...]

ALCUNE CONSIDERAZIONI

La lettura delle parti dello Statuto porta a poter concludere che esso crea le condizioni e garantisce tutte le possibilità che l'impegno della Stella Maris, orientato al bene della persona, richiede. Nello specifico:

La prima riflessione riguarda le finalità. Esse possono essere considerate come gli elementi che sostengono l'essere della Stella Maris indicandone lo scopo dell'impegno. Essere e agire, quindi, sono sempre strettamente correlati ed è questa la ragione per cui l'aspetto formativo dei soci e dei volontari è inserito nelle finalità. La formazione aiuta nella consapevolezza del perché è interessante aderire ad un'associazione. L'adesione comporta sempre l'accettazione delle norme dello Statuto e di un eventuale regolamento. La cura per la formazione è quindi la condizione del futuro di un'associazione.

La seconda riflessione è sulla libertà offerta, garantita e difesa dallo statuto. Sempre nelle finalità viene detto che l'Associazione "*potrà*" instaurare "*rapporti di collaborazione*". "*Potrà*" non vuol dire che "*deve*": la decisione deve avere le ragioni che lo statuto prevede. Altro aspetto invita a non identificare "*Rapporti di collaborazione*" con rapporti di *dipendenza*. In altre parole, lo statuto ha a cuore la libertà dell'associazione, senza la quale anche le finalità potrebbero subire strumentalizzazioni ed essere compromesse; pertanto allo scopo di garantire e difendere la libertà, fissa tale principio nello statuto, ponendolo come riferimento e criterio affinché non si cada in probabili e possibili forme di sudditanza, ideologica o economica.

La terza riflessione è dedicata alle attività proposte nell'Art.4, esse, in un certo senso, rappresentano lo specchio della salute di un'associazione non ripiegata su sé stessa. Se le finalità orientano lo scopo dell'associazione, le attività, realizzandolo, le incarnano. Le attività elencate nello statuto sono delle proposte, ciò vuol dire che, se le circostanze lo richiedono, se ne possono fare altre, sempre nel rispet-

to delle finalità. Tuttavia esse abbracciano diversi aspetti della vita associativa e quanto può essere utile per raggiungere gli obiettivi e realizzare lo scopo dell'impegno.

La quarta riflessione è dedicata all'assistente pastorale o cappellano. Al ministero sacerdotale in un porto, in seguito, sarà dedicato un lavoro specifico. Come si può comprendere, l'assistenza e la promozione delle associazioni nei porti rientra in un contesto più ampio della stessa associazione e viene incontro anche ad altre necessità più prettamente pastorali, per essere presenza viva della Chiesa incarnata in un ambiente importante per l'intero territorio. Tuttavia, un accenno su quanto prevede in merito lo statuto può essere utile. Lo Statuto, per rimarcare la fiducia che la Chiesa ripone sui fedeli laici, prevede, (nell'art.10.3) che l'Assistente pastorale non abbia responsabilità nel governo dell'Associazione, quindi non può essere socio e non può assumere incarichi interni all'associazione anche se è chiamato comunque a partecipare alla vita associativa. Egli è nominato dall'Ordinario e di regola coincide con il Cappellano del porto, in mancanza del quale è scelto fra i presbiteri secolari o regolari o tra i diaconi che operano nella Diocesi. Dura in carica tre anni e può essere riconfermato (art.10.2), il suo compito è di animare spiritualmente l'associazione e di garantirne il rapporto con il Vescovo e le sue linee pastorali (art.10.1). Quanto previsto nello statuto nasce dalla ricchezza proposta e sempre attuale del Motu Proprio Stella Maris²¹.

È bello chiudere questa parte con le parole di Papa Francesco: "Il nostro dovere è lavorare per rendere questo mondo un posto migliore e lottare. La nostra fede è rivoluzionaria per un impulso che viene dallo Spirito Santo. Dobbiamo seguire questo impulso per uscire da noi stessi, per essere uomini secondo il Vangelo di Gesù. *Qualsiasi vita si decide sulla capacità di donarsi*. È lì che trascende sé stessa, che arriva ad essere feconda"²².

²¹ Cfr. Motu Proprio Stella Maris, Titolo III, Il cappellano dell'Opera dell'Apostolato Marittimo

²² Papa Francesco a Firenze, in *Sognate Anche voi questa chiesa*, Ed. Fondazione di Religione

MODELLI POSSIBILI DI WELFARE

La scelta di un modello di welfare al quale ispirarsi è necessaria per tradurre la ricchezza dello statuto in obiettivi da raggiungere per realizzare al meglio lo scopo di un servizio. Nelle parti precedenti si è visto che l'attenzione ai marittimi non può prescindere dalla relazione con l'ambiente portuale e con il territorio. Quanto segue tiene conto di ciò.

► **MARITTIMI: FRAGILI O VULNERABILI?**

I tratti del marittimo, visti in precedenza, orientano l'impegno più sull'attenzione che sull'assistenza. "Il nostro welfare, dice il Prof. Zamagni, è centrato sulle fragilità. Ora questo non basta più. Sappiamo infatti che vulnerabile, in senso tecnico, è il soggetto che ha una probabilità superiore al 50% di cadere, in un lasso di tempo relativamente breve (un anno, ad esempio), in una situazione di fragilità... Oggi posso non essere fragile; però, se per una serie di circostanze ho una probabilità alta di diventare fragile sull'arco di tempo dell'anno successivo, devo essere considerato vulnerabile. *Dobbiamo allora attrezzarci per iniziare la transizione da un welfare delle sole fragilità ad un welfare delle vulnerabilità*, anche perché un welfare che "gioca d'anticipo" fa risparmiare risorse"²³. Questo è un modello da prendere in considerazione.

► **RELAZIONE CON IL TERRITORIO: "INTERAZIONE STRATEGICA"**

Il Prof. Zamagni sostiene che il welfare state è un modello che ha fatto il suo tempo e oggi, soprattutto per i costi elevati, è insostenibile. Egli propone di transitare dal welfare state al cosiddetto "modello di welfare society... nel quale è l'intera società, e non solo lo stato, che deve

Santi Francesco d'Assisi e Caterina da Siena, 2016, pp. 9-10

²³ Stefano ZAMAGNI, *Dal welfare della delega al welfare della partecipazione*.

farsi carico del benessere dei suoi cittadini. Parallelamente a tale concetto, il principio di *sussidiarietà circolare* ha cominciato a fare capolino. Se è necessario che sia la società nel suo complesso a prendersi cura dei suoi cittadini in modo universalistico, è evidente che occorre *mettere in interazione strategica i tre vertici del triangolo magico*, cioè le tre sfere di cui si compone l'intera società: la sfera dell'ente pubblico (stato, provincia, regioni, enti parastatali, ecc.), la sfera delle imprese, ovvero la business community, e la sfera della società civile organizzata, quella dell'associazionismo (volontariato, associazioni di promozione sociale, cooperative sociali, organizzazioni non governative, fondazioni). Ebbene, *l'idea della sussidiarietà circolare è tutta qui: le tre sfere devono poter trovare modi di interazione sistematica sia per progettare gli interventi che si ritiene di porre in campo sia per assicurarne la gestione*"²⁴.

Anche questo è un modello da prendere in seria considerazione e può essere utile non tanto per gli obiettivi generali quanto per quelli specifici più interessati da eventuali progetti da proporre.

²⁴ Stefano ZAMAGNI, *Dal welfare della delega al welfare della partecipazione*, in <http://ordosocialis.de/pdf/Zamagni/DAL%20WELFARE%20DELLA%20DELEGA%20AL%20WELFARE%20DELLA%20PARTECIPAZIONE.pdf>.

INDICAZIONI PRATICHE

In linea con quanto precedentemente detto circa la responsabilità dei fedeli laici lo statuto prevede che sia il Consiglio direttivo ad "assumere tutte le iniziative necessarie o opportune per la realizzazione degli scopi statutari"²⁵. L'aspetto organizzativo corrisponde a precisi criteri dedotti dalle necessità a cui si vuole venire incontro e quindi ne è una conseguenza. Tuttavia come aiuto è opportuno offrire qualche indicazione. È utile distinguere tre direzioni dell'impegno di un'associazione Stella Maris: verso sé stessa, verso i marittimi, verso il territorio. Esse sono distinte ma non separate.

VERSO SÉ STESSA

► SOCI, VOLONTARI E VITA ASSOCIATIVA

Il progetto per la costruzione di una casa, senza i dovuti materiali per realizzarlo e senza le maestranze che li dispongono seguendo le indicazioni del progetto, esso rimarrà un'idea possibile di casa ma non ancora casa dove poter abitare. Allo stesso modo lo statuto di un'associazione senza soci, volontari e risorse rimarrà un proposito sospeso nel limbo dell'irrealizzato. Soci, volontari e risorse sono necessari. Soci e volontari sono, normalmente, persone che vivono nel territorio nel quale nasce e opera l'associazione. Fatta eccezione del primo nucleo dei soci fondatori, quelli ordinari e gli stessi volontari normalmente li si incontra per attività promosse sul territorio, per la visibilità che l'associazione ha dall'impegno profuso, da come riesce a comunicare sé stessa e quanto fa. Lo scarso numero di aderenti, la mancanza di nuovi soci e di nuovi volontari può essere motivo di sconforto ma se vissuto nell'ottica della fede può diventare un momento di grazia e può indurre a verificare se ciò è da attribuire alla scarsa sensibilità dell'ambiente o piuttosto a qualcosa che all'interno dell'associazione non è vissuta secondo le indicazioni dello statuto, come, per esempio,

²⁵ Proposta di statuto Stella Maris, art. 12.3.e

l'avvicinamento nelle cariche, la dovuta considerazione alle decisioni dell'assemblea, il confronto tra i soci, la condivisione delle idee, il progettare insieme. Inoltre potrebbe essere utile verificare quanto si è investito sulla promozione o su attività per far conoscere il mondo marittimo nelle scuole e in altri ambiti. Se si riflette, in fondo, quello che apparentemente è percepito come ostacolo, in una prospettiva di fede può essere una opportunità per rimettersi in movimento e comunicare la gioia di donarsi in un servizio alla persona e al territorio, la bellezza di un servizio che permette di incontrare persone di nazionalità varie che hanno un grande desiderio di umanità e, legato a questi, l'opportunità di girare il mondo che arriva quotidianamente attraverso di loro, ecc. Rientra nella vita associativa il fare insieme²⁶ il cui esito è l'andare incontro ai marittimi.

Infine, non per ordine d'importanza, è bello riscoprire cosa comporta il fatto che l'Apostolato del Mare è una costola dell'Apostolato della preghiera e che Stella Maris è "l'appellativo preferito con cui la gente del mare si rivolge a Colei nella cui protezione ha sempre confidato"²⁷.

► FORMAZIONE SPECIFICA

La formazione è più ampia della semplice informazione e comunicazione di nozioni soprattutto quella specifica, indirizzata a chi si interfaccia con i marittimi nel Centro Stella Maris o nelle visite a bordo. Trattandosi di formazione particolare è consigliabile seguire la prassi consolidata e partecipare ai corsi proposti, dalla Direzione Nazionale, per i nuovi volontari. La proposta formativa si avvale della collaborazione di persone competenti e di testimoni di provata esperienza per offrire un percorso intenso ed efficace.

²⁶ Cfr. Papa Francesco a Firenze, in *Sognate Anche voi questa chiesa*, "il modo migliore per dialogare non è quello di parlare e discutere, ma quello di fare qualcosa insieme, di costruire insieme, di fare progetti: non da soli, tra cattolici, ma insieme a tutti coloro che hanno buona volontà". p.15

²⁷ Motu Proprio *Stella Maris*, prologo.

► SEDE

La difficoltà di accesso all'ambito portuale, alle persone non ancora accreditate, sicuramente rappresenta un limite al "vieni e vedi" rivolto alle persone che s'incontrano. Per ovviare a questo si potrebbe distinguere la sede legale dalla sede operativa. La sede legale potrebbe essere ospitata in un locale della parrocchia più prossima al porto o in una parrocchia più sensibile ai temi del mare. Essa potrebbe diventare la sede dell'associazione Stella Maris anche per tutte quelle attività non direttamente rivolte ai marittimi ma funzionali a essi. Il Centro Stella Maris diventerebbe invece la sede operativa nel porto. Infine questa ipotesi trasforma quella che potrebbe essere una difficoltà nell'opportunità di avere una porta in più sul territorio.

► RISORSE

Un'associazione senza risorse è come un terreno senz'acqua. La maggior parte delle risorse, sia umane sia economiche, sono nel territorio e del territorio nel quale si vive e opera, si tratta perciò di scoprirle e attrarle. A livello personale, l'attrazione può avvenire per simpatia, a livello istituzionale quasi sempre per "interesse". Il senso di questo è destato da quello che la Stella Maris *fa e può fare* quasi mai da *quello che vorrebbe o potrebbe se avesse...* Chi sostiene a livello umano ed economico deve poter avere fiducia nell'associazione e deve in qualche modo sentirsi parte del processo che si avvia. Si tratta di imparare a intercettare le attese e su queste progettare, programmare e realizzare progetti e attività, sono i fatti che dimostrano quanto si professa con le parole. Le risorse economiche attratte dai progetti hanno già al loro interno un processo di rendicontazione, quelle da altri enti o singoli benefattori necessitano per attrarli di trasparenza nella gestione e legalità nell'attuazione.

VERSO I MARITTIMI

I marittimi in scalo nei porti sono i destinatari principali dell'attività di una Stella Maris. Dal punto di vista teorico si potrebbero ipotizzare tante cose per avere il modello *ideale* di Centro attrezzato, possedere mezzi e strumenti e personale dedicato. Sano realismo vuole che quanto si va a porre in essere, corrisponda alla risposta di effettive necessità dei destinatari. Un modello ideale di Centro Stella Maris fa riferimento a un modello ideale di porto. Nella realtà il porto ideale non c'è. Ogni porto ha le caratteristiche del servizio che svolge per le navi che attrae, per lo stesso motivo non esiste un modello ideale di Centro Stella Maris, valido per ogni circostanza, al quale potersi ispirare o poter imitare. Ogni Stella Maris dovrebbe quindi organizzarsi a partire dal mondo reale che è chiamata a servire in quel determinato contesto, è questo in fondo il principio che giustifica e fa vivere la passione missionaria sia in un porto dove transitano un 1.000.000 di marittimi all'anno, sia in un altro dove transita una nave a settimana. L'attenzione alla persona, nelle circostanze che permettono l'incontro, non si misura dai numeri ma dal cuore che detta l'impegno. Ciò premesso è utile offrire indicazioni pratiche per uno stile comune di proporsi delle associazioni Stella Maris nell'organizzare le condizioni di servizio e di incontro con i marittimi.

► SEDE OPERATIVA

La sede operativa della Stella Maris è il Centro Stella Maris, "*la casa lontano da casa*". Esso, nei limiti del possibile, dovrebbe essere all'interno del porto o dell'area portuale, perché permetterebbe ai marittimi la facilità di poterlo raggiungere. Nei porti dove ci sono più terminal, dislocati in punti differenti e distanti con gate autonomo, sarebbe più pratico trovare un locale nell'area portuale e dotarsi di uno o più mezzi per il trasporto dei marittimi, oppure, nel caso si rendesse necessario, prevedere più sedi operative all'interno dello stesso porto.

Per ottenere un locale da adibire a Centro Stella Maris si inoltra richiesta all'Autorità Portuale (A.P.). La prassi per la richiesta e la mo-

dulistica necessaria si trova nel sito di ogni A.P.²⁸. Assieme ai moduli, debitamente compilati e corredati di quanto richiesto, è buona prassi accompagnare il tutto presentando la reale missione di una Stella Maris. Una presentazione è una finestra trasparente nel mondo dell'Associazione e va preparata bene.

► **PERMESSI DI ACCESSO**

PORTO. Per accedere nell'ambito portuale è necessario munirsi di apposito titolo abilitativo, il quale viene rilasciato esclusivamente ai soggetti che abbiano necessità di svolgere attività per comprovate esigenze professionali o per altro giustificato motivo. L'autorizzazione è strettamente personale e non può venire esercitata in relazione ad attività ed a zone portuali diverse da quelle per le quali è stata assentita. Possono altresì essere rilasciati permessi validi per l'accesso al porto a mezzi intestati a Società accreditate all'accesso al porto. L'accesso al porto senza il relativo permesso costituisce violazione a quanto previsto dalle norme vigenti in materia di security²⁹.

TERMINAL. L'accesso a un Terminal, dove previsto, segue analoga procedura dell'accesso al porto. Normalmente dal terminalista viene rilasciato un badge. Se in un porto vi sono diversi terminal con gate separati, salvo indicazioni diverse, servono tanti permessi per quanti sono i terminal nei quali si chiede di poter accedere.

²⁸ Il rilascio della concessione demaniale marittima si articola, come per gli altri provvedimenti amministrativi, sostanzialmente in tre fasi che vanno dalla presentazione della domanda, corredata da adeguata documentazione tecnica, all'ufficio competente, all'attività istruttoria fino al provvedimento finale. Nella fase istruttoria, comprensiva anche della pubblicazione dell'istanza, saranno acquisiti i pareri, previsti da norme e regolamenti, sia dagli uffici interni l'Amministrazione sia di Enti esterni (es. Capitaneria di Porto, Agenzia delle Dogane, Comune ecc.) L'istruttoria si conclude con il passaggio in Comitato Portuale. Terminata l'istruttoria, con esito positivo, si procede al rilascio del titolo concessorio (redazione e sottoscrizione del titolo concessorio, pagamento del canone, versamento della cauzione, sottoscrizione del mod. 77 (licenza di concessione) o dell'atto formale di concessione, e registrazione della concessione all'Ufficio del Registro). Dal sito dell'A.P. di Genova <http://servizi.porto.genova.it>

²⁹ Cfr. A.P. di Genova <http://servizi.porto.genova.it/home.aspx>

NAVI. Per poter accedere a bordo delle navi, è necessaria la previa autorizzazione dell'agenzia raccomandataria della Compagnia di Navigazione. Come per l'accesso al terminal, se vi sono più compagnie di navigazione è necessario avere tante autorizzazioni per quante sono le loro agenzie di riferimento.

L'aspetto burocratico da rispettare per ottenere i vari accessi è preventivo alla sicurezza in un porto e perciò è necessario seguire le indicazioni fornite dai vari enti e istituzioni. Tuttavia anche tutto l'aspetto burocratico è una bella opportunità per presentarsi e far conoscere la dimensione umana che c'è dietro ai numeri e a quant'altro prevedono i movimenti in un porto. Per questo è buona prassi accompagnare ogni richiesta con una presentazione fatta bene della missione dell'associazione Stella Maris.

► LE VISITE A BORDO

Nel parlare dei marittimi in relazione al porto e al territorio si è accennato alle difficoltà che un marittimo può incontrare per scendere dalla nave e delle possibili criticità che incidono nel suo relazionarsi con il territorio. La parte si concludeva con una domanda sulla possibilità di servizi alternativi. Uno di questi, il più gradito dai marittimi, è la visita a bordo.

Può essere affascinante il solo pensiero di entrare nel mondo e nel cuore di una nave e di fatto lo è, però non si tratta di una visita di cortesia ma di una vera e propria missione. Oltre ai permessi, già visti, per andare a bordo è necessaria la conoscenza della lingua Inglese, dei livelli di sicurezza della nave e di quelli in atto nel porto, di come muoversi all'interno di un terminal e sulla stessa nave, della prassi d'ingresso e di uscita dalla nave, degli orari di lavoro dei marittimi, della formazione dell'equipaggio, crew list, di cosa si può e di quello che non si deve portare a bordo, ecc. Aspetti questi che si apprendono nel processo formativo dei volontari.

La preparazione dei volontari e la cura prestata nel preparare la visita stessa, rientrano nello spirito che anima l'impegno della Stella Maris consapevole che ogni gesto è attenzione alla persona. Andare a bordo è portare la Stella Maris sulla nave; nei volontari che vanno a bordo dovrebbe trasparire lo stesso sguardo e lo stesso cuore che i marittimi incontrerebbero se andassero nel centro Stella Maris. La borsa dello ship-visitor ha molti oggetti che tornano utili al marittimo anche questa è un'opportunità nel senso che se gli occhi del marittimo incrociano quelli attenti del volontario, la visita a bordo lascia al marittimo la gioia più per l'incontro avuto che per quello che il volontario ha portato con sé nella borsa.

UTILE

Come già detto per svolgere bene le attività di accoglienza servono diversi strumenti. La scelta di cosa o la quantità, sono dettati dal tipo di attività che il servizio di accoglienza richiede nel porto in cui avviene. È stato detto che fare un elenco dettagliato sarebbe inopportuno. Tuttavia, è proprio in questo ambito che si avverte maggiormente la necessità di avere risorse economiche. L'esperienza insegna che, se ciò di cui la Stella Maris ha bisogno è realmente necessario e utile a venire incontro alle necessità reali della gente di mare che incontra in quel luogo, i fondi necessari si riescono a trovare, ma è importante non avventurarsi da sprovveduti e nel dubbio, è sempre bene domandare per giungere alle migliori soluzioni possibili.

VERSO L'AMBIENTE PORTUALE E IL TERRITORIO

Le relazioni di una Stella Maris con l'ambiente portuale e il territorio sono state richiamate nelle parti precedenti. Ripeterle sarebbe superfluo.

NUOVI BISOGNI, NUOVE ATTEZIONI

Nel comunicato finale del Consiglio Permanente della CEI, del 2 ottobre 2015, veniva detto "Il riconoscimento degli altri come condizione per realizzare sé stessi porta a sentirsene responsabili, specie quando hanno il volto del debole e del bisognoso". Di qui l'attenzione che il Consiglio Permanente ha dedicato all'individuazione delle forme migliori con cui promuovere una risposta effettiva ed efficace all'appello del Santo Padre circa l'accoglienza di una famiglia di immigrati in ogni parrocchia, comunità religiosa, santuario o monastero.

Una prima ricognizione, compiuta nelle Conferenze Episcopali Regionali, documenta come la Chiesa italiana sia in prima fila in tale servizio, con oltre 22 mila migranti ospitati in circa 1.600 strutture di diocesi, parrocchie, comunità religiose e famiglie. Forti di questa esperienza, maturata nel rapporto con le Istituzioni civili, per ampliare la rete ecclesiale dell'accoglienza i Vescovi hanno approntato una bozza di Vademecum con cui accompagnare le diocesi e le parrocchie: vengono indicate forme, luoghi e destinatari, nonché aspetti amministrativi, gestionali, fiscali e assicurativi. *Di tale percorso è parte anche la fase di preparazione all'accoglienza*, quindi l'informazione – che consente di conoscere chi arriva e le cause dell'immigrazione forzata – e la formazione, volta a preparare chi accoglie (comunità, associazioni, famiglie e realtà del territorio).

Il Vademecum approvato dal Consiglio Permanente interessa anche l'Apostolato del Mare Italiano. Al n.4, parlando delle forme dell'accoglienza, viene detto: "Alla luce del fatto che 2 migranti su 3 nel 2014 e nel 2015, dopo lo sbarco sulle coste, hanno continuato il loro viaggio verso un altro Paese europeo, nei luoghi di arrivo e di transito dei migranti (porti, stazioni ferroviarie in particolare...) *potrebbe esse-*

re valutato un primo servizio di assistenza in collaborazione con le associazioni di volontariato, i gruppi giovanili, l'apostolato del mare".

Si tratta di nuovi bisogni che comunque rientrano nell'attenzione prevista e richiesta dal Motu Proprio Stella Maris. In questo preciso contesto si tratta di un'attenzione particolare e meritoria. In ogni Chiesa locale, interessata dall'arrivo di migranti, è il cuore di Cristo che si dilata e si fa prossimo per curare le ferite di chi fugge situazioni disperate e cerca la luce per un futuro diverso in altri luoghi. L'arrivo in Italia per andare altrove avviene per lo più dai porti, come si può vedere dalla tabella³⁰ relativa al 2015.

Le associazioni Stella Maris, dove sono presenti, sono interpellate più di altre a questa collaborazione prevista dal *Vademecum* e richiesta dalla CEI. Dove essa non è presente potrebbe essere questa un'occasione per costituirla sia per servire queste situazioni particolari sia per poi continuare una presenza e un servizio alla Chiesa locale per le esigenze del porto e del territorio. L'Ufficio Nazionale

PORTI	N. SBARCHI	N. MIGRANTI
Augusta	146	22.391
Cagliari	40	5.209
Catania	64	9.464
Corigliano Calabro	8	1.683
Crotone	31	6.114
Lampedusa	168	21.160
Messina	51	9.911
Palermo	61	11.456
Porto Empedocle	32	4.364
Pozzallo	104	16.811
Reggio Calabria	90	16.931
Salerno	12	1.994
Taranto	45	9.160
Trapani	55	8.136
Vibo Valentia	27	4.245
TOTALE	934	149.029

per l'apostolato del mare promuoverà quest'accoglienza nei territori maggiormente interessati certo di incrociare il desiderio delle Chiese locali e la generosità di fedeli laici desiderosi di farsi prossimo.

³⁰ Cfr. http://www.repubblica.it/solidarieta/immigrazione/2016/01/07/news/flussi_migratori_12_mesi_di_sbarchi_in_europa-130787694/

UNA RIFLESSIONE CONCLUSIVA

La Stella Maris è la porta che apre sul mondo dei marittimi in scalo nei porti ed è anche la porta attraverso la quale il mondo dei marittimi si rende visibile a un territorio. La relazione possibile offre opportunità di incontro diversamente impossibili.

Le formule, le definizioni, i buoni propositi non sortiscono alcun effetto se non trovano nell'impegno convinto di persone reali e appassionati la loro realizzazione. Una Stella Maris è il volto della misericordia, il cuore di nostro Signore e il manto della Beata Vergine Maria che, attraverso i volontari si fa casa, famiglia, amico/a per i marittimi.

Tutto quello che è necessario per i marittimi non lascia indifferenti e interpella ogni Stella Maris la quale risponde per come la generosità del cuore riesce. Alcuni problemi sono di natura diversa dalle specifiche competenze dell'Apostolato del Mare, l'impotenza a far fronte a tutto addolora ma non mortifica un'attenzione che continua a essere alla persona e non solo ai suoi bisogni.

A guidare questo lavoro è stato il principio di sussidiarietà³¹, come criterio e come metodo. Favorire e accompagnare la crescita di ogni Associazione è il compito che la Chiesa affida alla Direzione Nazionale dell'Apostolato del mare Italiano, lo prevede lo stesso Motu Proprio Stella Maris e il regolamento dell'Ufficio Nazionale per l'apostolato del mare della CEI. Responsabilità che chiede non solo l'adozione del principio ma anche la sua difesa ogni qual volta si avverte la necessità di farlo.

La Stella Maris è di ispirazione cattolica, nella sua relazione con il territorio non può non radicarsi nel tessuto ecclesiale della propria Diocesi e, per l'ambito che essa serve, partecipare alla sollecitudine pastora-

31 Cfr. Lettera enciclica *Caritas In Veritate*, n.58

le del Vescovo. Il principio di sussidiarietà porta a sapersi sostenuti, anche dalla Chiesa locale, nella legittima autonomia riconosciuta alle associazioni all'interno della Chiesa³².

Infine la Stella Maris è figlia dell'Apostolato del Mare, nella sua attenzione e nel suo specifico impegno ne incarna lo spirito ma non esaurisce la ricchezza e non abbraccia l'ampiezza della missione prevista dal Motu Proprio Stella Maris. Vi sono altri ambiti dell'Apostolato del Mare, per i quali è più naturale sviluppare forme di supporto in sinergia³³ con altre strutture della pastorale ordinaria³⁴ delle chiese locali.

Un testo non può sostituirsi alla ricchezza di un rapporto, di un dialogo, di un incontro; il presente lavoro è solo un input nella speranza di promuovere uno stile e favorire lo spirito di comunione³⁵. Come già accennato, molto è affidato alla responsabilità dei fedeli laici, la quale è riconosciuta³⁶, valorizzata³⁷ e sostenuta per come insegna il Magistero della Chiesa.

Un segno concreto che ricordi l'anno straordinario della Misericordia sia un nuovo impulso missionario verso la gente di mare.

³² Cfr. Miguel DELGADO GALINDO, *Gli statuti delle associazioni dei fedeli* pubblicato in *Ephemerides Iuris Canonici*, 51/2 (2011), pp. 429-444.

³³ Cfr. Esortazione apostolica *Evangelii Gaudium*

³⁴ Cfr. A. MARCHETTO, Osservazioni conclusive, Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti, XXI° Congresso Mondiale dell'Apostolato del Mare; PONTIFICIO CONSIGLIO DELLA PASTORALE PER I MIGRANTI E GLI ITINERANTI, Atti del XXI Congresso mondiale dell'Apostolato del mare. Idem, Messaggio in occasione del 90° anniversario di fondazione dell'Apostolato del Mare, 4 ottobre 2010. Idem, Manual for chaplains and pastoral agents of the Apostleship of the Sea, in *People on the Move* N° 106 (Suppl.-II), April 2008.

³⁵ Cfr. Motu Proprio *Stella Maris*, prologo

³⁶ Cfr. *Christifideles laici*, n.30

³⁷ Cfr. *Christifideles laici*, nn. 14.20.30

SOMMARIO

- ▶ **INTRODUZIONE** *pag. 3*
- ▶ **MARITTIMI E PORTI** *pag. 4*
- ▶ **I MARITTIMI** *pag. 5*
- ▶ **DAI DATI DELLA RICERCA**
alcuni tratti del marittimo *pag. 8*
- ▶ **DAI TRATTI UN PROFILO** *pag. 12*
- ▶ **IL PORTO E L'AMBIENTE PORTUALE** *pag. 14*
- ▶ **LE ASSOCIAZIONI STELLA MARIS** *pag. 18*
- ▶ **ALCUNE CONSIDERAZIONI** *pag. 21*
- ▶ **MODELLI POSSIBILI DI WELFARE** *pag. 23*
- ▶ **INDICAZIONI PRATICHE** *pag. 25*
- ▶ **NUOVI BISOGNI, NUOVE ATTENZIONI** *pag. 32*
- ▶ **UNA RIFLESSIONE CONCLUSIVA** *pag. 34*