

Monfalcone 29 gennaio 2013

**“Accogliere la gente di mare:
ruolo dei Centri Stella Maris e dei Comitati Welfare della Gente di Mare”**

L’Apostolato del Mare è nato come risposta al bisogno dei marittimi e dei naviganti di sentire la concreta vicinanza di Dio attraverso la materna sollecitudine della Chiesa.

Un po’ come la parabola del buon samaritano, alcuni appartenenti all’Apostolato della preghiera non se la sono sentita di passare sempre oltre di fronte alle centinaia di persone che stavano nel porto e si sono fatti prossimo. Oggi sono mutate le esigenze ma l’atteggiamento della Chiesa è lo stesso: l’attenzione alla persona parte da una reale domanda.

Giusto una piccola precisazione, non solo terminologica, l’Apostolato del mare è “l’istituzione che promuove la cura pastorale specifica rivolta alla gente del mare e mira a sostenere l’impegno dei fedeli chiamati a dare testimonianza in questo ambiente con la loro vita cristiana”¹.

Gente del mare abbraccia:

“a) naviganti, coloro che al momento si trovano su navi mercantili o della pesca, e coloro che hanno intrapreso per qualsiasi motivo un viaggio in nave.

b) marittimi: 1. i naviganti; 2. coloro che in ragione del loro mestiere si trovano abitualmente sulle navi; 3. coloro che lavorano sulle piattaforme petrolifere; 4. i pensionati provenienti dai mestieri di cui ai nn. precedenti; 5. gli allievi degli istituti nautici; 6. coloro che lavorano nei porti.

c) gente del mare: 1. i naviganti e i marittimi; 2. il coniuge, i figli minorenni e tutte le persone che abitano nella stessa casa di un marittimo anche se attualmente non sia navigante (per es. in pensione); 3. coloro che collaborano stabilmente con l’Apostolato marittimo”².

La Stella Maris rivolgendosi in modo particolare ai marittimi rappresenta, in un certo senso, un ambito dell’Apostolato del Mare. Nell’Apostolato del mare c’è l’attenzione ai pescatori, ai portuali, la bella missione dei cappellani di bordo ecc.

Ciò precisato seguirò questo percorso logico. Tenterò, seppur genericamente, di descrivere il contesto che genera la domanda e interpella l’attenzione delle Stella Maris; accennerò del grande contributo delle Associazioni Stella Maris e terminerò con un accenno al Comitato di Welfare.

¹ Lettera Apostolica Motu Proprio Stella Maris, sull’Apostolato marittimo, 1997.

² Ibdem

Le navi

È doveroso ricordare che il 90% del trasporto globale di merci viaggia via mare perché così ha un costo relativamente ridotto rispetto ad altre vie o ad altri mezzi di trasporto. Sulle navi ci sarebbe tanto da parlare, non essendo questo il tema della serata, mi limito a dire che dovremmo pensare alle navi non come semplici contenitori di materiali o di persone, ma anche come un mondo che si muove ed entra in relazione con altri mondi.

I marittimi

La nave da trasporto, cargo o passeggeri, si muove grazie alla professionalità di persone esperte che hanno come ambiente lavorativo la nave appunto.

Sulle navi lavorano circa 1.500.000 marittimi che movimentano 400.000.000 di tonnellate di merce. La globalizzazione, com'è noto, ha avvantaggiato l'aspetto economico rispetto ad altri pur importanti. Una realtà globalizzata, com'è quella della nave, per l'assunzione del personale segue questa logica e poco importa che nello stesso luogo si trovino persone di nazionalità differenti con tutte le difficoltà che questo comporta come la convivenza, il dialogo, la comunicazione, la lontananza dalle terre di origine e dalle stesse famiglie.

Il contratto di lavoro è legato alla nazionalità del marittimo piuttosto che alla categoria o alla bandiera della nave. Esiste un contratto unico, proposto dall'ITF, ma non viene applicato in tutte le parti del mondo, se mai si arriverà, sarà comunque un processo lungo.

Semplificando al massimo la situazione lavorativa del marittimo si può riconoscere una certa convergenza sull'orario di lavoro, essa riguarda il limite massimo da non superare e il limite minimo da garantire. Anche se rimane una certa libertà nell'interpretazione delle soglie e delle possibili deroghe a esse³. In generale le deroghe e il superamento delle soglie sono facilmente comprensibili se si tiene conto che, a differenza di tanti altri ambiti lavorativi, il marittimo vive e lavora nello stesso ambiente per tutto il tempo dell'imbarco. Il disagio e l'affaticamento portano delle conseguenze spesso gravi. Un rapporto che riguarda la Gran Bretagna rileva che "Il tasso di mortalità nel settore della navigazione mercantile britannico dal 1996 al 2005 è stato 12 volte superiore a quello della forza lavoro generale della Gran Bretagna. È stato anche 2 volte e mezzo superiore a quello del settore delle costruzioni e 8 ½ volte superiore che nel settore manifatturiero [...] Il tasso di mortalità nel settore della pesca nel Regno Unito sempre dal 1996 al 2005 è stato di 115 volte superiore a quella della forza lavoro generale della Gran Bretagna. Il tasso di mortalità di

³ Cfr. MLC2006, Regola 2.3

pesca è stato anche 24 volte superiore a quella del settore delle costruzioni e 81 volte superiore a quello di produzione”⁴.

Un altro rapporto riporta la perdita totale di navi a causa di incidenti nell’arco di dieci anni. Esse sono state 1.563, il numero riguarda solo le navi perse se a queste sommiamo gli incidenti che non hanno comportato la perdita della nave il numero aumenta tantissimo⁵.

Ci sono tanti altri aspetti che meriterebbero una giusta attenzione perché inevitabilmente incidono sulla vita del marittimo, spero ci siano altre occasioni per parlarne.

Il porto

Le note vicende dell’11 settembre 2001 hanno portato alla riconsiderazione del concetto di obiettivo sensibile esso non è solo qualcosa o qualcuno da colpire ma anche qualcosa con la quale poter colpire. Questo ha portato al riesame delle norme di sicurezza nei porti.

Il “Codice Internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali” più noto come ISPS 2002 stabilisce le norme e i criteri obbligatori del controllo di accesso al porto.

In sintesi semplificata si può dire che il livello di sicurezza di un porto determina il movimento delle navi e delle persone nell’ambito portuale. Se il livello di sicurezza di una nave è diverso da quello del porto, nel momento in cui questa la accoglie, deve alzare anche il livello di sicurezza nel porto per tutto il tempo che la nave rimane ormeggiata o per il tempo necessario.

Il livello 1 è quello più comune. Dopo i fatti sopra citati, ha comunque subito una serie di restrizioni che in sostanza si sono tradotte in controlli più stretti e l’obbligo di registrare le presenze nei vari ambiti portuali. L’ISPS riconosce il diritto dei marittimi di scendere dalla nave per il tempo che questa è in porto, naturalmente anche i marittimi sono gli stessi tenuti al rispetto delle norme di sicurezza che tradotto in termini pratici vuol dire che il tempo libero a loro disposizione è sufficiente per scendere dalla nave e rientrare. Anche questo dato è confermato da una ricerca dell’ITF la quale riporta che il 64% dei marittimi non mette piede a terra per tutta la durata dell’imbarco.

La Stella Maris

Quanto fin qui detto, seppur genericamente, permette di avere il contesto che interpella l’Apostolato del Mare e in questo ambito risponde attraverso l’opera mirabile della Stella Maris.

⁴ Update of mortality for workers in the UK merchant shipping and fishing sectors. Report for the Maritime and Coastguard Agency and the Department for Transport, July 2007, pp 4-5

⁵ Cfr. Allianz Global Corporate & Specialty Safety and Shipping Review 2013, pagg 8-10

L'attenzione della Stella Maris viene incontro ai marittimi che sono, da quanto sopra accennato, multi etnici, svolgono un lavoro abbastanza duro e con poco tempo libero a disposizione, lavorano e abitano lo stesso ambiente per lunghi periodi e per questo motivo non hanno molte possibilità di comuni relazioni con la propria famiglia e con il proprio Paese.

È doveroso precisare che tutto questo lungi dall'identificare il marittimo come un migrante e/o comprenderlo nel grande contenitore della mobilità umana. Egli è un professionista, con una storia che non fugge, con una famiglia che lo attende e con tanti valori da condividere. Per questo motivo al primo posto nella scala delle priorità viene l'accoglienza della persona nella totalità dei suoi fattori e come riflesso di questo atteggiamento seguono una serie servizi che il marittimo non avrebbe come procurarseli. La visita a bordo delle navi, internet, le news, le letture della messa domenicale, le cartine del porto e della città e tutto quanto può favorire il benessere spirituale e morale della persona.

Questi servizi offerti non ci risparmiano dal farci promotori di un ambiente a misura di marittimo. Nel porto e nel territorio circostante dovrebbe avvenire quello che si è verificato nella scuola dell'infanzia con le proposte delle Sorelle Agazzi e di Maria Montessori.

Un'ultima considerazione, prima di accennare ai comitati welfare, vorrei farla a partire dallo slogan della Stella Maris che è "la tua casa lontano da casa". Un marittimo nel manifestare la sua gratitudine per quanto le Associazioni Stella Maris fanno per i marittimi ha voluto però invitarci a rendere più pieno il significato dello stesso. Il senso del discorso è stato il seguente: "la mia casa, intesa come dimora è una, così pure la mia famiglia, nella sua accezione più bella e più vera, è una, ma i lunghi tempi di imbarco non mi permettono di partecipare alla vita della casa e della famiglia, perciò, ha concluso, portate la nostra voce alle varie organizzazioni affinché si creino le condizioni, tipo la riduzione del periodo di imbarco, in modo che tornando a casa con una certa frequenza partecipiamo anche noi alla costruzione della dimora e della famiglia".

Certamente come Chiesa ci facciamo promotori di queste proposte nella speranza che nelle sedi internazionali siano maggiormente recepiti e si arrivi a una maggiore considerazione di tutte quelle persone che in silenzio e con enormi sacrifici contribuiscono al processo economico mondiale dal quale ognuno ne trae piccoli o grandi benefici.

Il Comitato di Welfare per la gente di mare

Esso è stato costituito nel 2006 per due motivi principali: promuovere l'adozione della MLC2006 e prepararsi a tradurre le indicazioni per il welfare in essa contenute.

Nonostante questo a oggi l'Italia non ha ancora aderito a detta Convenzione che comunque è stata ratificata da un numero di Stati sufficienti ed entrerà in vigore nell'agosto dell'anno in corso.

La preparazione a tradurre le indicazioni della MLC2006 riguardanti il welfare per i marittimi ha portato alla costituzione dei Comitati territoriali di Welfare.

I Comitati territoriali, secondo le indicazioni della MLC2006, hanno come compito principale la pianificazione e il controllo delle strutture che offrono quanto serve per il benessere fisico e morale dei marittimi.

Siamo ancora nella fase iniziale e perciò sono comprensibili alcuni ritardi e/o alcuni interventi non pienamente in sintonia con la natura del Comitato di Welfare.

Certamente facilitato dal buon rapporto che si ha con tutti i Comitati, capita spesso di avvertire, in alcuni interventi, una non distinzione dei ruoli tra Comitato e Associazione Stella Maris. Cose tutte superabili col tempo e con la pratica.

Perciò semplificando si può dire che gli ambiti del comitato sono il controllo, la pianificazione delle strutture e degli interventi e la promozione ove esse non sono ancora in essere.

La funzione del Comitato territoriale di Welfare è davvero utile perché coinvolge, nel senso più bello del termine, in quest'opera buona gli operatori portuali infatti esso è composto di quasi tutti gli operatori portuali che in questo modo offrono un valido contributo per il welfare dei marittimi.

Conclusioni

La nave, i marittimi, gli armatori, il porto, il territorio circostante, sono mondi spesso paralleli non guasterebbe una maggiore relazione.

Il mare è una grande risorsa e altrettanto grande è il mistero che lo avvolge. Niente è insuperabile l'importante è iniziare e crederci per continuare il processo di miglioramento.

“Nel contesto delle finalità della CEI, l'Ufficio offre alle Chiese particolari, alle istituzioni e aggregazioni un contributo per lo studio, la proposta, l'animazione e il coordinamento delle attività che riguardano il bene spirituale dei marittimi”⁶.

In questo senso il nostro contributo è di sostegno alle realtà locali che a loro volta sono espressione della Diocesi.

In altre parole, seguendo le indicazioni del Motu Proprio Stella Maris, continuiamo nell'oggi a prenderci cura delle “peculiarità necessità spirituali di coloro che, per motivi di vario genere, vivono e operano nell'ambiente marittimo”⁷.

⁶ Regolamento dell'Ufficio Nazionale per l'apostolato del mare, Art. 2

⁷ Lettera Apostolica Motu Proprio Stella Maris, sull'Apostolato marittimo, 1997

L'attenzione alla persona è totale, ogni uomo è figlio di Dio, così con l'apertura di cuore che ci caratterizza se da una parte ci adoperiamo a rispondere alle necessità pratiche dei marittimi dall'altra, ci facciamo promotori di un ambiente più a misura di uomo.

Conoscere è già un inizio di cambiamento.

Don Natale Ioculano

Direttore Nazionale