

Orizzonti Esplorazioni

Nell'agosto del 2013 una nave da crociera di proprietà della Caribbean Corporation, la Caribbean Princess, sversò al largo delle coste inglesi migliaia di litri di olio esausto e altri residui liquidi della vita di bordo. La procedura, illegale e come si è poi scoperto già effettuata durante i viaggi di altre navi della stessa compagnia, permetteva ai proprietari di risparmiare milioni di dollari. Invece di smaltire quei rifiuti in porto, pagando tasse e accumulando ritardi onerosi, i liquami inquinanti finivano dritti in mare grazie a un semplice dispositivo, noto nell'ambiente come «tubo magico». Grazie alla denuncia di un ingegnere imbarcato sulla nave, Chris Keys, lo sversamento effettuato quell'estate divenne oggetto di un lungo processo. Tre anni dopo la Caribbean fu costretta a pagare la multa più salata di sempre nel settore delle navi da crociera: quaranta milioni di dollari.

Quello della Caribbean Princess è però un caso isolato. Nel mondo della navigazione civile, del commercio marittimo e della pesca, le consuetudini sono ben diverse. Come dimostrano i reportage del giornalista del «New York Times» Ian Urbina, raccolti nel volume intitolato *Oceani fuorilegge* (pubblicato in Italia da Mondadori, traduzione di Teresa Albanese), i mari del XXI secolo sono luoghi in cui spesso i crimini rimangono impuniti, i responsabili sono introvabili e le prove scompaiono fra le onde, trasformandosi in relitti irraggiungibili.

Fruito di oltre quaranta mesi vissuti a bordo di ogni tipo di imbarcazione — dal peschereccio thailandese alla nave ambientalista, dalle motovedette delle forze armate ai sottomarini per le ricerche scientifiche —, gli scritti di Urbina illustrano come le distese d'acqua che ricoprono il nostro pianeta siano diventate un'autentica frontiera selvaggia, lo

di DANILLO ZAGARIA

scenario dove si consumano in egual misura drammi umani e crimini ambientali.

Perché gli oceani sono oggi il regno incontrastato dei fuorilegge, pirati o armatori milionari che siano? Come è possibile che in alcune parti del mondo la vita di un membro dell'equipaggio di un peschereccio valga molto meno del carico di pescato chiuso nella stiva? Le ragioni sono numerose e, in parte, dovute alle caratteristiche fisiche della Terra.

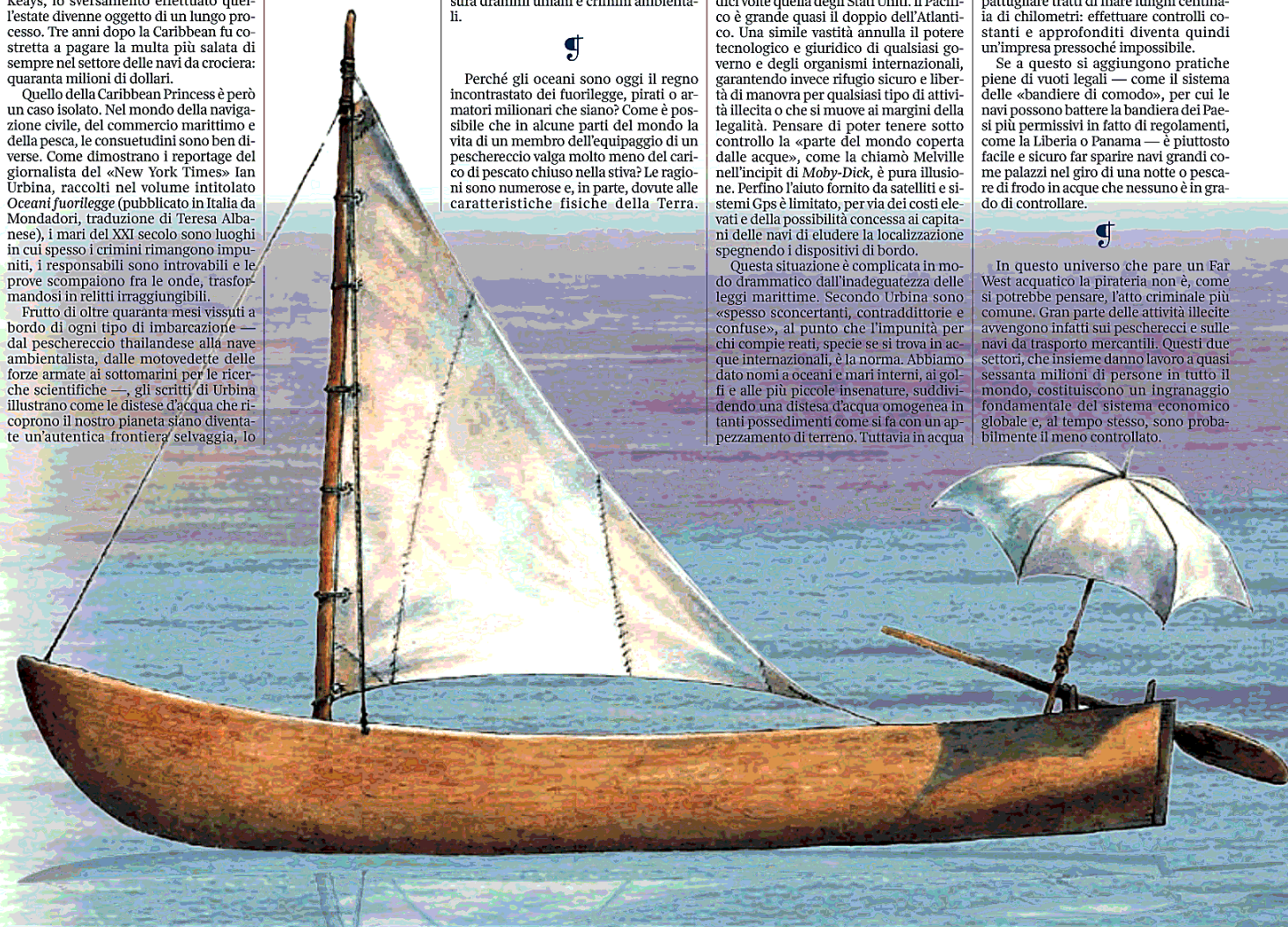
L'estensione dell'Oceano Atlantico è dodici volte quella degli Stati Uniti. Il Pacifico è grande quasi il doppio dell'Atlantico. Una simile vastità annulla il potere tecnologico e giuridico di qualsiasi governo e degli organismi internazionali, garantendo invece rifugio sicuro e libertà di manovra per qualsiasi tipo di attività illecita o che si muove ai margini della legalità. Pensare di poter tenere sotto controllo la «parte del mondo coperta dalle acque», come la chiamò Melville nell'incipit di *Moby-Dick*, è pura illusione. Perfino l'aiuto fornito da satelliti e sistemi Gps è limitato, per via dei costi elevati e della possibilità concessa ai capitani delle navi di eludere la localizzazione spegnendo i dispositivi di bordo.

Questa situazione è complicata in modo drammatico dall'inadeguatezza delle leggi marittime. Secondo Urbina sono «spesso sconcertanti, contraddittorie e confuse», al punto che l'impunità per chi compie reati, specie se si trova in acque internazionali, è la norma. Abbiamo dato nomi a oceani e mari interni, ai golfi e alle più piccole insenature, suddividendo una distesa d'acqua omogenea in tanti possedimenti come si fa con un appezamento di terreno. Tuttavia in acqua

non è possibile erigere muri, steccati o pattugliare tratti di mare lunghi centinaia di chilometri: effettuare controlli costanti e approfonditi diventa quindi un'impresa pressoché impossibile.

Se a questo si aggiungono pratiche piene di vuoti legali — come il sistema delle «bandiere di comodo», per cui le navi possono battere la bandiera dei Paesi più permissivi in fatto di regolamenti, come la Liberia o Panama — è piuttosto facile e sicuro far sparire navi grandi come palazzi nel giro di una notte o pescare di frodo in acque che nessuno è in grado di controllare.

In questo universo che pare un Far West acquatico la pirateria non è, come si potrebbe pensare, l'atto criminale più comune. Gran parte delle attività illecite avvengono infatti sui pescherecci e sulle navi da trasporto mercantili. Questi due settori, che insieme danno lavoro a quasi sessanta milioni di persone in tutto il mondo, costituiscono un ingranaggio fondamentale del sistema economico globale e, al tempo stesso, sono probabilmente il meno controllato.



Buon vento Un volume raccoglie quaranta imbarcazioni (anche letterarie) e i viaggi che le hanno rese immortali. Eccone alcune

La piroga di Crusoe e la zattera di Huck



di LAURA ZANGARINI

Quaranta piccole imbarcazioni e i viaggi che le hanno ispirate e rese indimenticabili consegnandole alla storia delle avventure marittime. La collezione di natanti presentata in *Barche memorabili* di Nic Compton (in uscita venerdì 12 giugno per **Nutrienti**) è senza dubbio eclettica.

La più piccola è *Said*, un micro-incrociatore di 11 piedi e 10 pollici (3,6 metri) che la leggenda della vela russa Yevgeny Gvozdev costruì sul balcone del suo appartamento nel Daghestan per poi fare il giro del mondo a una velocità media di 2 nodi (3,7 km/h): impiegò quattro anni. La più grande è la leggendaria goletta dei Grandi Banchi di Terranova, la *Bluenose*, diventata un simbolo di orgoglio nazionale in Canada: ancora oggi figura su una moneta del Paese. Tra questi due estremi, ci sono tutti i tipi di imbarcazione che navigano tra le pagine di questo libro. Dalla *Spray*, l'*oyster boat* a bordo della quale il navigatore americano Joshua Slo-

cum completò con successo nel 1898 la prima circumnavigazione in solitaria della Terra, alla *Megan Jaye* di John Lennon: sette giorni di viaggio alle Bermuda che cambiarono la vita del musicista ispirandogli l'ultimo album, *Double Fantasy*, uscito nel novembre 1980. Tre settimane prima di essere ucciso a colpi di pistola da Mark David Chapman.

Le illustrazioni a colori di Peter Scott che corredano il volume rendono *Barche memorabili* una lettura preziosa per chiunque apprezzi l'arte della vela, mostrando una gamma di imbarcazioni di tutti i giorni come la canoa e il peschereccio; barche di interesse storico; navi immaginarie e altro ancora. Tra queste «la Lettura» ne ha selezionato alcune legate alla letteratura.

Il naufragio di Crusoe

Ne *Le avventure di Robinson Crusoe*, Daniel Defoe racconta come, bloccato su un'isola deserta per anni, il naufrago non avesse perso il suo «istinto di viaggio». Si diede così da fare per costruire una barca. Il suo primo tentativo fu una massiccia

In punta di piedi di Giovanna Scalzo

La ballerina più contesa

Il 7 giugno 1799 morì la ballerina Barbara Campanini. Nata a Parma nel 1719, iniziò a studiare danza per debuttare a Parigi. Bravura e bellezza: gran successo. Fu molto corteggiata: una disputa tra due suoi amanti

la portò a pensare di partire e ritirarsi dalle scene. Sarà il fidanzato ufficiale, il principe Vittorio Amedeo di Carignano, a convincerla a restare, nonostante tutto, promettendole libertà e una ricca somma in denaro.

L'8 giugno di ogni anno si festeggia la **Giornata mondiale degli oceani**. A tutti i mari minacciati dalla plastica e dall'inquinamento è dedicato il World Oceans Day di quest'anno con l'obiettivo di chiedere ai leader mondiali di impegnarsi a proteggere il 30 per cento delle acque entro il 2030. Ai crimini ambientali è riservata una parte del volume di Ian Urbina, reporter investigativo del «New York Times», che poi segue (e insegue) pirati e contrabbandieri, trafficanti di droga e schiavisti, mercenari, ladri di relitti, pescatori di frodo e baleniere; ma anche ecologisti, giustizieri, medici e volontari. Gli oceani sono l'ultima frontiera selvaggia, proprio perché è difficile definire una frontiera, in cui chiunque può fare qualsiasi cosa

Come dimostrano *Oceani fuorilegge* e un altro libro sul tema, *Terrone dal mare* (di William Langewiesche, Adelphi, traduzione di Matteo Codignola), molti pescherecci operano al di là della legge, sfruttando stock ittici ed equipaggi mentre navigano per diversi mesi in mare aperto. Non è raro che a bordo abbiano luogo violenze di ogni tipo e che i marinai, spesso provenienti dalle aree più povere del Sud-Est asiatico, siano costretti a vivere in condizioni malsane tramite ricatti e minacce, diventando gli «schiavi del mare» che Urbina ha interrogato e descritto nei suoi reportage. Sottopagato e maltrattato, chi lavora su navi del genere è spesso invisibile anche dopo essere sbarcato, al punto che neppure sindacati e Organizzazioni non governative che si occupano di diritti umani e tutela dei lavoratori riescono a portare la sua testimonianza davanti a un giudice.

Se caos, incuria e inutile burocrazia regnano tanto in mare aperto quanto nei porti, è lecito non aspettarsi troppo in termini di tutela degli ecosistemi marini, specialmente in aree remote.

Le acque internazionali solcate da pescherecci d'altura grandi come incrociatori e dalle ultime baleniere sono infatti talmente lontane dalla terraferma e insospitati al punto che nessuno è in grado di monitorare ciò che vi accade.

La pesca di frodo e il crimine ambientale sono all'ordine del giorno, come non smettono di denunciare Greenpeace e Sea Shepherd, le uniche associazioni ambientaliste abbastanza abbienti da possedere navi in grado di dare la caccia a chi impiega tecniche di pesca illegali o sfrutta specie a rischio di estinzione nel Pacifico del Sud e nell'oceano Antartico.

Oggi sono pochi i Paesi che difendono

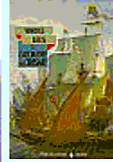
Biografie romanzate

Il corsaro castigliano voleva la Sardegna

di PATRIZIA VIOLI

Un protagonista con la biografia da eroe: «Don Pero Niño, conte di Buelna, fu sempre vittorioso e mai sconfitto per mare e per terra».

Un corsaro castigliano vissuto all'inizio del Quattrocento, con due galee solco il Mediterraneo occidentale, al servizio del suo re, Enrico III il Sofferente, per combattere i predoni del mare. In particolare, si accanì contro i più pericolosi che infestavano le acque in quel periodo: Juan de Castillero e Arnau Aymar. Le gesta di Niño furono raccontate ne *El victorial*, scritto quasi in presa diretta dal suo alfiere, ma ne *Il cacciatore di corsari* (Nutrimenti, pp. 320, € 18), romanzo di Vindice Lecis, autore sardo, la storia diventa più avventurosa e densa. Lavorando su documenti antichi, arricchiti con elementi di fantasia, l'autore descrive le tumultuose coste mediterranee dell'epoca: «La situazione era fuori controllo: corsari e pirati castigliani, catalani, maiorchini, provenzali assaltavano ogni naviglio che incontravano sulle loro rotte. Il commercio subiva gravissimi danni». Fulcro delle lotte di potere era la Sardegna, in posizione strategica nello scacchiere economico-politico dell'epoca. E Lecis, storico dell'isola, narra di intrighi e colpi di scena.



© RIPRODUZIONE RISERVATA



canoa scavata in un tronco di cedro del diametro di 1,8 metri alla base e lungo più di 6,7 metri. Gli ci vollero cinque anni per realizzare una piroga «abbastanza grande per trasportare 26 uomini». Solo quando ebbe finito si rese conto di non poter raggiungere il mare se non scavando un canale che gli avrebbe richiesto 12 anni di lavoro. Impiegò quasi due anni per costruire la sua seconda piroga (molto più piccola) e per aprire un canale lungo mezzo miglio (800 metri circa) per farla galleggiare dal cantiere al mare. Anche questo tentativo fu un insuccesso. Il suo esilio durerà più di un quarto di secolo.

La fuga di Huckleberry

Nel celebre romanzo del 1884 *Le avventure di Huckleberry Finn*, Mark Twain ambienta le avventure dell'orfano Huck e del suo compagno di viaggio, lo schiavo Jim, su una zattera. Avendo lavorato per molti anni come pilota sul Mississippi, lo scrittore americano non solo conosceva a fondo le correnti e le secche, ma anche i vari tipi di imbarcazioni che navigavano sulle acque del fiume. È quindi probabile

che la zattera di Huck sia basata sulla realtà. E in effetti sul fiume c'erano proprio delle zattere di tronchi legati tra loro, dirette a valle, verso le segherie. Per la maggior parte erano lunghe anche più di un centinaio di metri, ma erano costituite da sezioni o *crib* di circa 5 metri di lunghezza per 5 metri di larghezza, che a volte si staccavano dalle altre durante il viaggio verso sud. Pare che sia proprio una di quelle sezioni che Huck e Jim trasformano nella casa galleggiante su cui tentano la fuga: Huck dai maltrattamenti fisici di suo padre; Jim dalle catene della schiavitù.

L'evasione di Casanova

Ricordato per le sue capacità seduttive, Giacomo Casanova (1725-1798) condusse in realtà una vita piena di avventure, compresa la fuga dalle prigioni di Palazzo Ducale. Tornato a Venezia nel 1753 dopo avere a lungo viaggiato in tutta Europa, due anni dopo venne arrestato per «oltraggio alla Santa Chiesa» e condannato a 5 anni di reclusione. Il suo trasporto al carcere Piombi avvenne probabilmente

in modo strenuo le proprie riserve ittiche attuando una gestione sostenibile. Non a caso si tratta delle nazioni più esposte alle conseguenze di uno sfruttamento indiscriminato delle specie marine e alla crisi degli ecosistemi dovuta al cambiamento climatico. Le motovedette dello Stato insulare di Palau, per esempio, sorvegliano il tratto di mare in cui ai pescherecci stranieri è impedito pescare. Il loro impegno tuttavia sembra una lotta vana e destinata alla sconfitta, perché i mezzi per impedire gli sconfinamenti sono limitati e la domanda di pesce, specialmente in Asia, è destinata ad aumentare in futuro.

Secondo il «Rapporto Sofia» della Fao, redatto nel 2018 e dedicato al settore della pesca e dell'acquacoltura, nel 2030 la produzione ittica mondiale sarà cresciuta del 18% rispetto a quella odierna.

Petroliere, navi mercantili e pescherecci costituiscono una minaccia soprattutto per le aree più fragili del pianeta. Il cambiamento climatico ne sta creando di nuove: il Mar Glaciale Artico sembra essere quella più ambita a causa delle risorse — idrocarburi e stock ittici — che il progressivo scioglimento dei ghiacci rende sempre più accessibili.

Come spiega il giornalista Marzio G. Mian nel libro *Artico. La battaglia per il Grande Nord* (Neri Pozza), la creazione di nuove rotte polari porterà negli anni a venire un sempre maggiore numero di imbarcazioni a solcare le acque gelide del Polo. In assenza di regolamenti chiari, controlli regolari e capacità di perseguire i responsabili e punirli, il nuovo Artico blu di domani è destinato ad allargare quella frontiera senza legge che sono i mari e gli oceani del nostro mondo globalizzato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



NIC COMPTON
Barche memorabili
Traduzione
di Stefano Spila
NUTRIMENTI, pp. 176, € 22

Le immagini
Da sinistra in alto: la piroga di Crusoe e la zattera di Huckleberry Finn; sotto: la «Pride of the Thames» di *Tre uomini in barca* e la gondola di Casanova

in gondola. Dopo mesi di reclusione in isolamento, pianificò la fuga unendosi a un compagno di prigionia, padre Balbi. Alla mezzanotte del 31 ottobre 1756 Casanova sfondò il tetto di Palazzo Ducale e, con il suo complice, riuscì a entrare nel corpo principale dell'edificio. I due furono lasciati andare il giorno dopo da guardie ignare che pensavano dovessero scontare una sola notte. Casanova chiamò una gondola con due uomini per raggiungere Mestre, sulla terraferma, dove poi noleggiarono una carrozza e dei cavalli per varcare «i confini della Repubblica». Non sarebbe tornato nella sua Venezia per altri 18 anni.

In barca sul Tamigi

La storia di *Tre uomini in barca* che scorrazzava per il Tamigi sconvolse l'Inghilterra quando fu pubblicata dal suo autore, Jerome K. Jerome, nel 1890, perché considerata di cattivo gusto. Ma in breve tempo divenne un fenomeno editoriale e, in seguito, fu consacrata come un classico della letteratura umoristica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA