

● PRIMA COLONNA

di Ivo Vidotto

Dei delitti... senza pene

Non è nostra intenzione scomodare l'illuminista milanese Cesare Beccaria, né tanto meno il celebre scrittore russo Fedor Dostoevskij, ma il titolo ci è venuto spontaneo dopo aver sentito di alcuni casi di marittimi misteriosamente scomparsi durante la navigazione e archiviati come "incidenti" o "suicidi". Mentre Beccaria, nel saggio "Dei delitti e delle pene", si poneva con spirito illuminista delle domande circa le pene allora in uso, e Dostoevskij, in "Delitto e castigo", si concentrava sul conseguimento della salvezza attraverso la sofferenza, noi abbiamo cercato di capire perché la vita e la morte in mare siano diversi dalla vita e dalla morte sulla terraferma. Quando certe cose capitano in mare, in mezzo all'oceano, ci si imbatte in situazioni spesso inestricabili, e spesso senza testimoni.

Uno dei casi che raccontiamo riguarda un marittimo croato scomparso dalla nave, fatto che la compagnia armatoriale ha archiviato in fretta e furia come "incidente", basandosi esclusivamente sulle dichiarazioni fornite dagli ufficiali di bordo. Il Sindacato dei marittimi croati non ha creduto a questa versione dei fatti e ha voluto controllare i verbali. L'inchiesta era stata gestita dalla Guardia costiera americana, ma era stata interrotta quasi subito dall'FBI, nonostante il Consolato croato avesse richiesto che le indagini andassero approfondite. Il problema della giurisdizione, delle singole ingerenze, competenze era stato più grande della necessità di fare luce su un caso che "puzzava" tanto di omicidio. C'erano forti indizi, e il sospetto che non si era trattato né di incidente né di suicidio era più che fondato, tanto più che il dubbio era stato sollevato dall'American Coast Guard. Da allora, però, è passato più di un anno e tante cose sono cambiate: l'equipaggio di quella nave, l'armatore, la bandiera, e le possibilità di indagare ulteriormente sono diventate quasi nulle. È legittimo chiedersi, allora, dove stia la giustizia e magari chissà quanti casi come questo sono stati archiviati alla stessa maniera. Com'è possibile che un probabile delitto venga archiviato così facilmente? L'armatore non vuole rogne, l'equipaggio è omertoso e allora si cerca di andare avanti come niente fosse. Chi volete che trovi un cadavere nell'Oceano Pacifico? Sarà questo il pensiero di tutti, anche di chi, magari, si è macchiato di un orrendo delitto che gli peserà, sì, sulla coscienza per tutta la vita, ma che non avrà mai la giusta pena, il giusto castigo.

*Bisogna cercare cose oscure
in qualche parte della terra,
in riva al silenzio azzurro
o dov'è passato il treno
di una furiosa tempesta:
restano sogni sottili,
monete di tempo e d'acqua,
detriti, celeste cenere,
e l'ebbrezza intrasferibile
di prender parte ai travagli
della solitudine e della rena.*
(Pablo Neruda)

LA VOCE
DEL POPOLO

in più
mare

www.edit.hr/lavoce

Anno V • n. 39 • Mercoledì, 11 marzo 2009

● NAVIGARE NECESSE EST *Tragedie in mare, cosa fare? Ne parliamo con il capitano*

Incidenti o delitti? Archiviazioni

di Ivana Precetti

La dura vita del marittimo, che guadagna il "pane quotidiano" battendo il mare per gran parte del suo percorso lavorativo. La dura vita della moglie e dei figli che, volenti o nolenti, per gran parte dell'anno restano privati della sua presenza. Ma cosa avviene quando succede il peggio? Quando il marittimo muore su una nave e i familiari, nonostante tutti i chiarimenti fornitigli dalle autorità competenti, rimangono nel dubbio e si

chiedono se le cose siano andate veramente nel modo in cui è stato loro detto? Se ci concentriamo soltanto sulla realtà della Croazia, la cosa che ci interessa è l'impegno del Sindacato dei marittimi croato (SPH) in casi come questo. Qual è il suo compito? Quali passi bisogna fare quando un marinaio perde la vita? Ne abbiamo parlato a lungo, nel suo ufficio in via Krešimir a Fiume, con il segretario dell'SPH, Predrag Brazzoduro, presente... sulla scena da un bel po' di anni. Il colloquio si è

rivelato molto interessante e ci ha fornito un punto di vista completamente diverso.

Approcci differenziati per ogni singolo caso

Ovviamente, volendo proteggere l'anonimato dei marittimi i cui casi ha trattato, Brazzoduro ha parlato genericamente, concentrandosi sui casi di morte avvenuti nel corso del 2008 e riguardanti marittimi croati. "A qualcuno potrebbe

sembrare poco, ma i 7 casi di morte rappresentano per me un numero enorme - ha esordito il segretario del Sindacato dei marittimi croato -. Si tratta di marittimi del Quarnero, della Dalmazia e della Slavonia e soltanto alcuni di questi casi sono stati risolti, mentre per gran parte sono ancora in corso le trattative. Bisogna dire che ogni caso è a sé stante. In alcuni, ad esempio, è stata richiesta da parte dei familiari soltanto la lettura e l'interpretazione del Contratto collettivo in modo da osservare i diritti che il marittimo aveva e che ora vengono trasmessi ai suoi congiunti in quanto a polizza assicurativa e risarcimenti in caso di morte. Per alcuni casi, invece, abbiamo a disposizione dati molto più dettagliati riguardo alle circostanze in cui il marittimo è morto. Io mi concentrerei sui casi più avvenuti nel 2008".

Il peso della responsabilità

Uno di questi, archiviato come incidente da parte della compagnia proprietaria della nave, mi ha colpito particolarmente e mi sono sentito in dovere di raggiungere personalmente il Paese che ha condotto l'inchiesta per cercare di capire meglio. Cosa fare quando l'armatore alza un... muro di gomma, respingendo tutte le responsabilità per quanto accaduto? "Innanzitutto, non possiamo assolutamente sorvolare - ha proseguito Predrag Brazzoduro -. Bisogna indagare, scoprire se veramente le cose sono

andate in quel modo, capire se in caso di suicidio il capitano e gli altri membri dell'equipaggio abbiano fatto qualcosa per aiutare il marittimo in crisi, se abbiano notato che era depresso prima del suo gesto estremo. Qui ci dovrebbe essere un team a parte che si occupa della sicurezza dei marittimi sulla nave. Sono tutte cose che vanno appurate, anche se è molto difficile e c'è sempre una specie di ometà tra i membri dell'equipaggio. Le differenze negli indennizzi, infatti, sono enormi e vanno da qualche centinaio di dollari in caso di responsabilità nulla a qualche milione di dollari in caso contrario. Ovviamente, la compagnia cerca sempre di evitare la seconda ipotesi".

Archiviare la morte come suicidio risulta allora essere la via più "comoda", se così la si può definire?

"Beh, non vorrei assolutamente esprimermi in questi termini, ma è ovvio che si cerca sempre di chiudere i singoli casi nella maniera più conveniente per la compagnia. Sa, noi 'uomini di mare' siamo una categoria veramente particolare, sotto tutti i punti di vista, e così anche in casi estremi, quando qualcuno muore sulla nave. Non riesco a digerire frasi del tipo 'ah, ultimamente si era isolato, stava sempre sulle sue, sembrava drogato, ecc.'. Mi chiedo, allora, che cosa abbiano fatto loro per aiutarlo, per fargli superare la crisi. Forse se avessero tentato di parlargli, tutto sarebbe finito bene. Ecco, questa è la linea che l'inchiesta dovrebbe seguire.



ATTUALITÀ A colloquio con il direttore della compagnia armatoriale fiumana, Slavko «Jadrolinija», un punto di riferimento per chi

di Lucio Vidotto

Maggiore capacità e meno unità. Questa è la formula per garantire un buon servizio affrontando in modo razionale quella che chiamiamo comunemente recessione. La compagnia di navigazione Jadrolinija si adegua ai tempi cercando di anticipare i problemi. Il direttore Slavko Lončar ci ha illu-

strato il piano di ammodernamento della flotta. Crisi o non crisi, il 2008 è stato un anno positivo per la Jadrolinija, nonostante fosse stato un anno all'insegna dell'impenata del prezzo del petrolio e dei suoi derivati. "Possiamo dire che i nostri servizi sono quantomeno al livello di quelli in Italia o Grecia e che vogliamo migliorarli ulteriormente", spiega il direttore, il quale

ci ha presentato una serie di dati interessanti.

I (grandi) numeri parlano da soli

Anche se esiste la concorrenza, quasi esclusivamente sulle linee commercialmente interessanti, l'armatrice fiumana rimane un punto di riferimento per chi sulle isole ci vive e non ci va solo in vacanza. Parliamo di grandi numeri. Sulle navi e traghetti della compagnia sono saliti lo scorso anno oltre 10 milioni di passeggeri, cioè il 6 per cento in più rispetto all'anno precedente. I traghetti hanno trasportato 2 milioni e mezzo di veicoli, con un incremento del 4 per cento. Sono stati superati i record del 2007 e percorse 1 milione e 252 mila miglia. "Abbiamo questi risultati - dice Lončar - che derivano anche da un certo cambiamento nella struttura delle cifre. Le cosiddette linee celeri, o costiere, che collegano Fiume alla Dalmazia e a Dubrovnik, registrano un calo costante da alcuni anni a questa parte. Si tratta di un fenomeno che avevamo previsto con l'apertura delle autostrade. Usare il traghetto, in questo caso, determina costi e tempi maggiori, giustificati soltanto nell'alta stagione. D'inverno è meglio viaggiare in macchina da Fiume a Spalato impiegando 3 ore e mezza piuttosto che perdere 12 ore e dormire in cabina. È calato sensi-



bilmente anche l'interesse per le linee internazionali, che nel 2008 ha fatto registrare l'8 per cento in meno rispetto al 2007. Possiamo dire che la crisi e la recessione in Europa si sono manifestate già la scorsa estate quando le linee passeggeri tra Ancona e Bari verso la Grecia hanno evidenziato un calo del 18 per cento. In Croazia abbiamo pubblicizzato bene le autostrade, per cui il calo del traffico sulle linee internazionali è facilmente spiegabile".

Le autostrade: una vera concorrenza

Negli ultimi anni sulle isole ci sono stati grandi investimenti che ne hanno determinato un veloce sviluppo e nuove esigenze per quanto riguarda i collegamenti con la terraferma. L'attività frenetica nel settore

edilizio ha contribuito notevolmente al traffico durante la bassa stagione. "Un anno fa, nei primi 5 mesi dell'anno, si registrava un aumento del 10 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Quindi è arrivato il mese di giugno con gli Europei di calcio e tutto si è fermato. Nei primi due mesi del 2009 notiamo un calo notevole, ma forse a determinarlo sono le condizioni meteo sfavorevoli in questo periodo. Per trarre delle conclusioni serve analizzare un periodo più lungo".

Per la Jadrolinija quest'anno sarà più facile almeno per un motivo, il carburante, che costa molto meno rispetto all'estate del 2008. "Si ridurranno le nostre spese - ha precisato Lončar - ma allo stesso tempo anche la gente viaggerà di più in macchina. La crisi, paradossalmente, ci favorirà, perché inve-



Predrag Brazzoduro dell'SPH troppo facili

Allora sì che la compagnia è responsabile e di conseguenza dovrebbe pagare. La cosa più facile è chiudere in fretta il caso dichiarandolo un suicidio. La famiglia ottiene la somma prevista dal Contratto collettivo e tutti contenti. Ma non tutto è così semplice e, purtroppo, in gran parte dei casi non si riesce a ottenere più di quanto previsto”.

Indagini come... patate bollenti

“Tornando al caso di cui accennavo prima – ha detto ancora Brazzoduro – e il quale mi ha particolarmente coinvolto, è successo che un marittimo è scomparso dalla nave e la compagnia ha archiviato in fretta il caso basandosi esclusivamente sulle dichiarazioni fornite dagli ufficiali di bordo, secondo i quali si sarebbe trattato di un incidente. In questo caso concreto, la compagnia si è dimostrata disposta a sborsare l'indennizzo previsto dal Contratto collettivo ancor prima che le pratiche venissero chiuse dal punto di vista amministrativo, legale. Questo, mi lasci dire, è oltremodo strano e ovviamente desta sospetti. Il nostro Sindacato, allora, è andato a controllare nei verbali che cosa realmente era accaduto sulla nave. L'inchiesta sul caso è stata gestita dall'American Coast Guard, ma è stata interrotta quasi subito dall'FBI e il nostro Consolato Generale che, dal canto suo, aveva richiesto che le indagini andassero approfondite, non ha ottenuto al riguardo nessuna spiega-

zione concreta, nessun documento. L'uomo, concretamente, è sparito nel Pacifico, l'equipaggio lo ha cercato secondo le regole della professione, non lo hanno trovato e dopo un po' è stato dato per scomparso e il caso, per loro, si è concluso lì. Uno degli inquirenti dell'American Coast Guard, allora, è andato a indagare, scoprendo ben presto una serie di indizi secondo i quali si era trattato probabilmente di omicidio. Nel momento in cui ha richiesto che questo sospetto venisse allontanato e che gli venisse dimostrato il contrario, l'inchiesta è stata improvvisamente interrotta dall'FBI che, dal canto suo, aveva dichiarato che a chiedere l'interruzione delle indagini era stato il paese la cui bandiera sventolava sul pennone della nave. E sa quale era stata la loro spiegazione? Che il fatto si è verificato in mare aperto per cui automaticamente sorge il problema della giurisdizione, delle singole ingerenze, competenze. In questo caso è toccata al Paese nel quale la nave era immatricolata”.

Dove sta la giustizia?

“Siccome il porto più vicino era americano, il rappresentante della bandiera e quello della compagnia armatoriale hanno richiesto che l'inchiesta venisse conclusa e che l'uomo venisse dato ufficialmente per scomparso. Nel momento in cui l'American Coast Guard ha iniziato a sospettare, ha avvertito per ufficio l'FBI che di



conseguenza ha interrotto le indagini. Gli era bastata la spiegazione degli ufficiali di bordo, secondo i quali a bordo del mercantile mancava una parte del parapetto e che supponevano che il marittimo fosse scivolato, precipitando in mare. L'armatore si era dimostrato prontissimo a prendersi questa fetta di responsabilità, accettando di aver avuto manchevolezze nel sistema di sicurezza della nave e, di conseguenza, disposto a pagare quanto previsto in casi come questo. Per il Sindacato, allora, è stato molto difficile procedere. Ed è sempre così, soprattutto quando un fatto si verifica in mare aperto, sotto la giuri-

sdizione del Panama, ad esempio, che non ha lumi per quanto riguarda la marineria e dove non abbiamo ancora portato una nave. Cosa dobbiamo aspettarci allora? E poi, va detto che mentre tutto ciò stava accadendo, nessuno ci ha detto nulla, non ci ha informati del fatto. Il documento dell'American Coast Guard nel quale si parlava di probabile omicidio ci è giunto in pratica a un anno dall'accaduto. Col passare del tempo tutto è cambiato, l'equipaggio di quella nave, sicuramente anche l'armatore, la bandiera, e le possibilità di indagare ulteriormente sono diventate quasi nulle. Ciò che eventualmen-

te possiamo fare ora è raccogliere tutta la documentazione in cui si parla di morte sospetta, e sperare che un giorno il Tribunale competente voglia indagare oltre, riaprire il caso e, di conseguenza, emettere la giusta sentenza”, ha concluso Brazzoduro, dando però a intendere che sono scarsissime le probabilità che ciò avvenga. E allora noi ci chiediamo, dove sta la giustizia, quanti sono i casi come questo mai scoperti e finiti nel dimenticatoio, e com'è possibile che un probabile delitto venga archiviato così facilmente, come niente fosse? Dove sta la giustizia, ma soprattutto dove sta la coscienza?

Lončar vive sulle isole



ce di prendersi una lunga vacanza i turisti potrebbero preferire farsi dei fine settimana o dividere le ferie in più parti. Considerando tutti questi fattori, possiamo prevedere nel 2009 dei risultati simili a quelli dello scorso anno. Per quanto riguarda le nostre capacità, saremo in grado di trasportare anche il 20 per cento in più di passeggeri e veicoli. Se invece dovesse verificarsi un decremento del 5-6 per cento rispetto all'anno record 2008, non ne faremo un dramma”.

La flotta: nuovi arrivi e «pensionamenti»

Dai cantieri croati, ma anche dal mercato mondiale dell'usato arrivano nuove unità nella flotta

della Jadrolinija che contemporaneamente manda in pensione vecchie navi e traghetti, costosi nella manutenzione e poco adatti alle nuove esigenze. A Spalato sono in costruzione due ferry boat, di cui uno dovrebbe entrare in servizio prima della stagione turistica, in grado di imbarcare 140 auto e 1.200 passeggeri. Il secondo dovrebbe essere pronto fino alla fine dell'anno. Con questi due sono complessivamente 8 i traghetti di grande capienza introdotti nella flotta negli ultimi cinque anni. Si possono aggiungere le navi acquistate all'estero come il ferry boat “Tin Ujević”, 170 auto e mille passeggeri, che aveva solo sei mesi quando è stato rilevato dalla Jadrolinija e lo “Zadar” che può trasportare anche 300 auto. Alla lista



dei nuovi arrivi ci sono anche il “Korčula” e la “Ilovik” con 170 il Molat capace di accogliere quasi 200 vetture. “Riducendo il numero di unità – dice il direttore Lončar – abbiamo quasi raddoppiato la capacità della flotta, portandola da 2.400 a oltre 4.000 auto e questo ci ha consentito di mandare in disarmo diverse unità. Oggi è impensabile mantenere una linea con dei traghetti per 20 o 30 automobili”.

Una «ciabatta» per bypassare la Bosnia

Per arrivare fino a Dubrovnik in macchina occorre attraversare anche il territorio della Bosnia ed Erzegovina, un problema che si vuole risolvere con la costruzione del ponte di Sabbioncello

(Pelješac). Per determinate merci c'è un problema specifico, specie se si tratta di alimentari, per cui non è consentito farle uscire, anche se provvisoriamente, dal territorio croato a dall'Unione Europea. Oggi tra gli scali di Trpanj e Ploče viaggia un traghetto, o “ciabatta”, come la chiama il direttore, per bypassare questo breve tratto della Litoranea. Le condizioni di Schengen sono ferree in questo senso e per accelerare il traffico sulla linea si sta ristrutturando lo scalo di Trpanj per poter accogliere traghetti più grandi. Ne dovrebbe arrivare uno entro la prossima estate. Sono prossimi al pensionamento il “Borik” e il “Vanga”, come pure l’“Ivan Zajc”. Quest'ultimo era stato acquistato durante la guerra in Croazia quando era ne-

cessario sopperire ai problemi di comunicazione tra l'alto Adriatico e la Dalmazia a causa degli eventi bellici. Precedentemente il traghetto copriva le linee tra le due sponde dell'Adriatico con il nome “Tiziano”. Adesso la nave, come ci ha spiegato il direttore della Jadrolinija, dovrebbe tornare definitivamente in Italia, o più precisamente a Pescara per volontà della locale amministrazione. Diventerà un monumento nel porto pescarese. La prossima stagione turistica sarà anche l'ultima per l’“Istra”, la “Vis” e la “Jazine”.

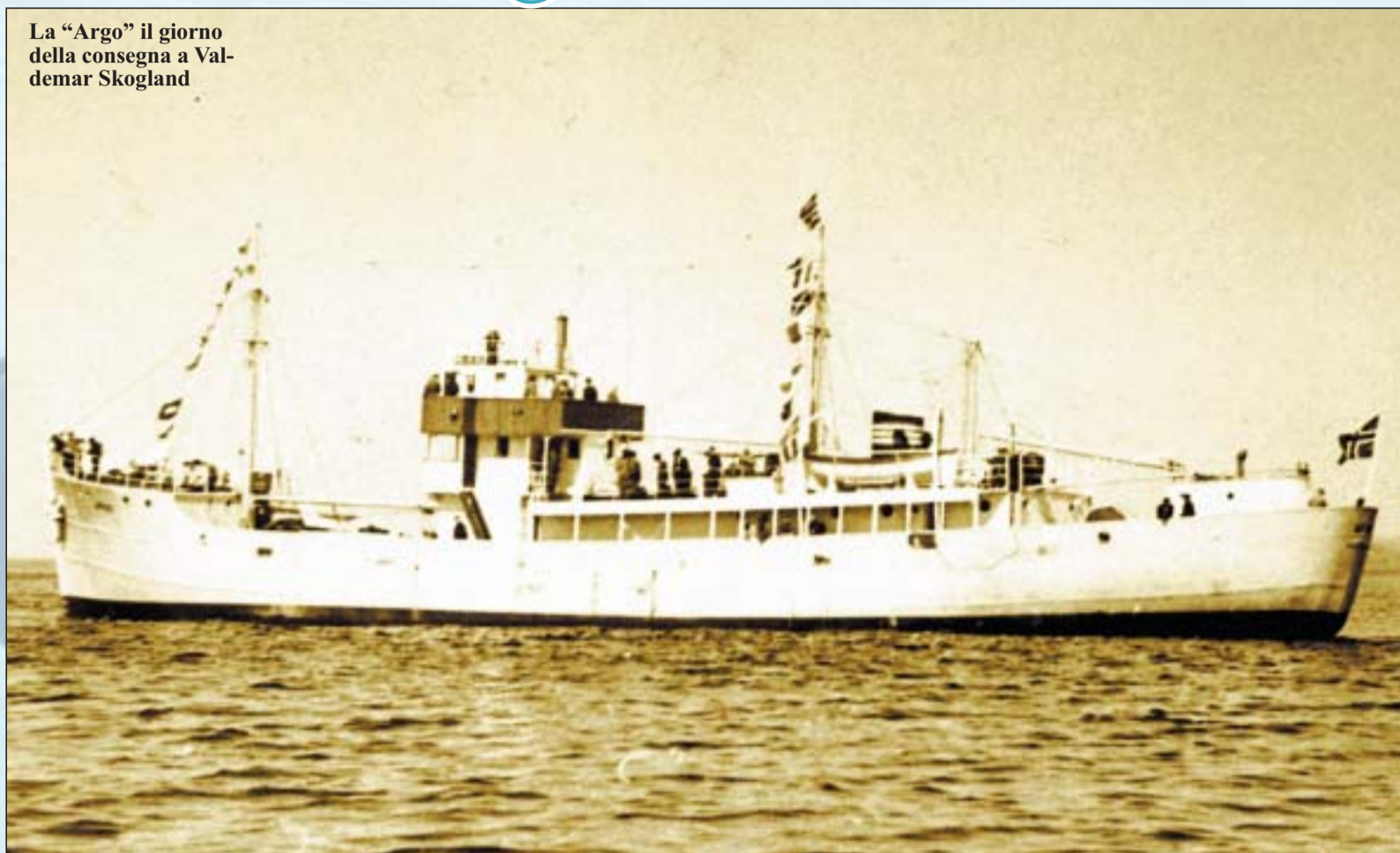
Lončar ha concluso compiaciuto: “La scorsa estate ci sono state lunghe code ai caselli autostradali, in prossimità delle gallerie, ma non agli scali traghetto dove noi prestiamo servizio”.

NAVIGARE NECESSE EST *L'ironia della sorte: ex dragamine affondata da una mina vagante* **Il naufragio della «Argo», un libro mai chiuso**

di Ivo Vidotto

Come ogni uomo, anche ogni nave ha una sua storia, più o meno interessante, più o meno movimentata. Una storia che si intreccia inevitabilmente con la storia del suo tempo e con le vicende dei suoi "abitanti", ossia di coloro i quali, nel bene o nel male, ne condividono le sorti. Non per niente nella lingua inglese la nave è designata con il pronome personale femminile "she", in quanto "organismo vivente", "lembo di Patria", casa e madre dei marinai che la popolano. Ci sono poi storie finite e storie che non finiscono mai, che rimangono avvolte nel mistero e

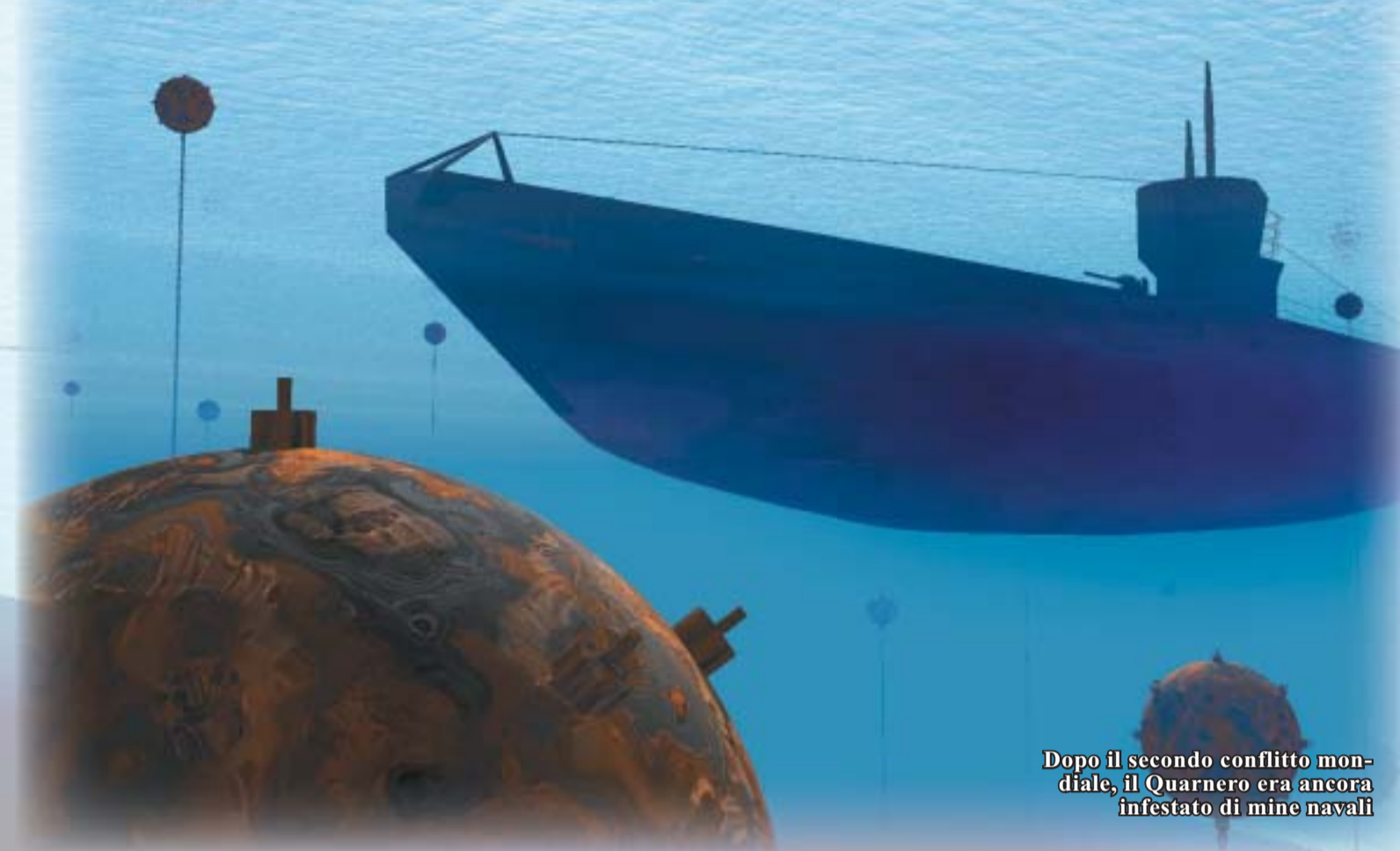
alle quali manca sempre qualche capitolo per poter riporre il "libro" sullo scaffale. La storia della nave norvegese "Argo" è senza dubbio una di queste storie non finite. Sarebbe ormai ricoperta di polvere se non fosse tenuta in vita da chi ci tiene a scriverne almeno un altro capitolo. Ad accompagnarci, con un'ipotetica macchina del tempo, sulla rotta della "Argo" è **Danijel Frka**, conosciuto ai più per essere capo del Settore traffico della "Rijekapromet", ma noto anche per quelle che sono le sue passioni, ossia le immersioni subacquee e un innegabile talento per il disegno. Come "cacciatore di relitti" è riconosciuto anche dal



La "Argo" il giorno della consegna a Valdemar Skogland



L'«HMS Flint» prima di diventare «Argo»



Dopo il secondo conflitto mondiale, il Quarnero era ancora infestato di mine navali



La testimonianza del timoniere sopravvissuto ha permesso di individuare il punto dell'affondamento

Il punto dove è affondata la «Argo»



Una mina navale in superficie



Una nave incappata in un campo minato



Haugesund, una cittadina nata grazie alla pesca delle aringhe

Ministero competente, per il quale lavora in qualità di collaboratore esterno. Con il racconto, ma anche con il disegno e la fotografia, ci ha fatto rivivere la storia tragica di un piccolo mercantile, consumatosi nell'immediato dopoguerra.

Da «escort trawler» a nave frigorifero

La tragedia della "Argo" è più o meno nota, ma sono le vicende di chi era a bordo di questa nave a essere ri-

masta un capitolo aperto. La "Argo" nacque come "HMS Flint" nel 1942 a Luzon in Canada. In tempi di guerra gli "escort trawler", la classe a quale anche "Flint" apparteneva, avevano il compito principale di combattere i sommergibili tedeschi, accompagnare i convogli e recuperare mine. La "HMS Flint" era lunga circa 50 e larga circa 8 metri ed era dotata di un motore a vapore di 850 cavalli. Dopo la guerra è stata venduta all'armatore norvegese Valdemar Skogland di Haugesund. Il cantiere "Rosenberg

Verksted", nella cittadina di Stavanger, ebbe il compito di ricostruire la nave. Il motore a vapore venne sostituito da un motore diesel di 480 cavalli. Vennero poi apportate ulteriori modifiche alla coperta, rimuovendo la torre armata che si trovava tra il ponte comando e il castello di prua, per farci stare al suo posto una stiva a cella frigorifera. Con questi cambiamenti, un ex "escort trawler" diventò una nave frigorifero e uno dei primi impegni era il trasporto del pesce in Norvegia.

Un carico di aringhe per l'Italia

Preso in consegna la nave appena ricostruita, l'armatore ne affidò il comando al capitano Sigvard Svendsbø. Con a bordo un carico di aringhe surgelate destinate all'Italia, la nave salpò da Haugesund il 30 dicembre del 1947, giungendo a Venezia lunedì 26 gennaio del 1948. Scaricato il pesce, la nave imbarcò un carico di pomodori, dirigendosi poi verso il porto di Fiume, dove avrebbe dovuto prendere a bordo un carico di legname pregiato. Mentre stava iniziando la navigazione lungo la costa orientale dell'Istria, incrociò la nave "Velox", dello stesso armatore. È stato come incontrare un vecchio amico... Le due navi si fermarono, calarono in mare

le scialuppe e i marinai poterono fare una chiacchierata, scambiandosi le notizie provenienti dalla lontana Norvegia. Senza saperlo, i marittimi della "Velox" furono gli ultimi ad aver visto i colleghi della "Argo". Dopo questa sosta, l'ex dragamine britannica gettò le ancore in rada, al largo di Capo Promontore. L'indomani all'alba il capitano intendeva imbarcare un pilota, in quanto l'area del Quarnero non era stata ancora bonificata dalle mine e la navigazione "alla cieca" era estremamente pericolosa. Per cause ignote, il pilota non arrivò mai. Nel frattempo si era alzato un insidioso vento di scirocco e la visibilità si stava riducendo di ora in ora. Il capitano Sigvard Svendsbø doveva prendere una decisione e a quel punto decise di proseguire verso Fiume, in quanto la "rotta sicura" fino al Quarnero era indicata dalle boe e ritenne quindi che non ci sarebbero stati problemi di sorta.

L'ultimo pranzo

Dopo aver dato le indicazioni necessarie al timoniere Nils Hovland Mikalsen, la "Argo" indirizzò la prua verso la Bocca grande. Poco prima di mezzogiorno, la nave norvegese si trovava nel bel mezzo del Quarnero, 5 miglia a sud da Punta Nera, ossia all'ingresso nel Canale d'Arsa. Il mare era agitato e la visibilità conti-

nuava a peggiorare, inducendo il capitano a far suonare in continuazione la sirena da nebbia. Alle 12 Mikalsen aveva consegnato il timone a un altro marinaio per andare a pranzare sotto coperta. Soltanto mezz'ora più tardi la tragedia. Erano le 12.30 quando la "Argo" venne dilaniata da una mina di 350 chilogrammi, esplosa proprio a metà della nave. Nessuno riuscì mai a capire se la nave avesse deviato dalla rotta a causa della nebbia oppure se si fosse trattato di una mina vagante. Fatto sta che bastarono pochi attimi perché si consumasse la tragedia. In meno di due minuti la nave, spezzata in due, affondò.

Dei 12 membri dell'equipaggio, pochi riuscirono a emergere, a evitare di affondare assieme alla nave. A loro fu "concessa" l'opportunità di salvarsi, ma non era facile, viste le condizioni del tempo. Tra questi c'era anche il timoniere Mikalsen, il quale era stato letteralmente scaraventato dal salone, dove aveva appena finito di pranzare. Poté vedere soltanto la poppa della "Argo" scomparire nella schiuma del mare agitato. La potenza della deflagrazione, infatti, spezzò la nave in due pezzi, che affondarono adagiandosi sul fondale a una cinquantina di metri l'uno dall'altro, a una profondità di 48 metri. Nello stesso campo minato un anno prima il mercantile svedese

"Sirius" nel suo primo viaggio urtò una mina in prua e affondò subito. Trasportava un carico di cotone. Nel 1956 la "Brodospas", la ditta specializzata nel recupero di navi, lo riportò in superficie e dopo il restauro la nave riprese il mare con il nome "Mosor".

La disperazione dei naufraghi

Iniziò lì una difficile lotta per la sopravvivenza. Oltre a Mikalsen, riuscirono a venire a galla anche il capitano Sigvard Svendsbø, il primo ufficiale di coperta Jon Hovland, che aveva un piede rotto, il capo macchina Asbjørn Sevland, il secondo ufficiale di macchina Birger Kvalvag, il marinaio Ole Vikingstad, l'ingrassatore Didrik Tjøsvold e ancora un membro dell'equipaggio, che però nessuno poté riconoscere perché aveva sul volto una maschera di gasolio nero. Mentre i marinai disperati combattevano contro le onde, affiorarono a galla i resti della "Argo", tanta schiuma isolante proveniente dalle celle frigorifere e anche una "nube tossica", ossia il gas dell'impianto di refrigerazione, che per poco non asfissia Mikalsen, che con altri tre compagni decise di dirigersi a nuoto verso la costa istriana, che si intravedeva in lontananza.

La tenacia del timoniere Nils

Dopo circa un'ora, Hovland e Tjøsvold rallentarono. Non ce la facevano più. Poco più tardi smise di nuotare anche Vikingstad. Mikalsen - che all'epoca aveva 25 anni ed era robusto di corporatura - continuò la sua sfida personale contro tutte le avversità, dirigendosi con la forza della disperazione verso la cresta delle onde che si infrangevano sugli scogli. Il braccio gli faceva male, molto male, ma la salvezza era vicina e a quel punto non poteva desistere. Quando notò la luce bianca di un faro - era quello di Punta Nera -, sentì nuova forza rifluire in lui e continuò la sua impresa.

Avvicinatosi alla terraferma, capì che l'inferno non era ancora terminato. Mikalsen dovette rendersi conto che la costa era inaccessibile e le rocce troppo alte per poter uscire dal mare. Continuò a nuotare, alla ricerca di una spiaggia per potersi salvare. Alla fine raggiunse un'insenatura (Vošćice?), dove lasciò che il mare lo buttasse sulla terraferma. Si presume che fosse emerso sulla spiaggia nei pressi dell'attuale cementificio di Valmazzinghi.

Segue nel prossimo numero

● PESCA SPORTIVA *Nuovi successi per la società di Umago*

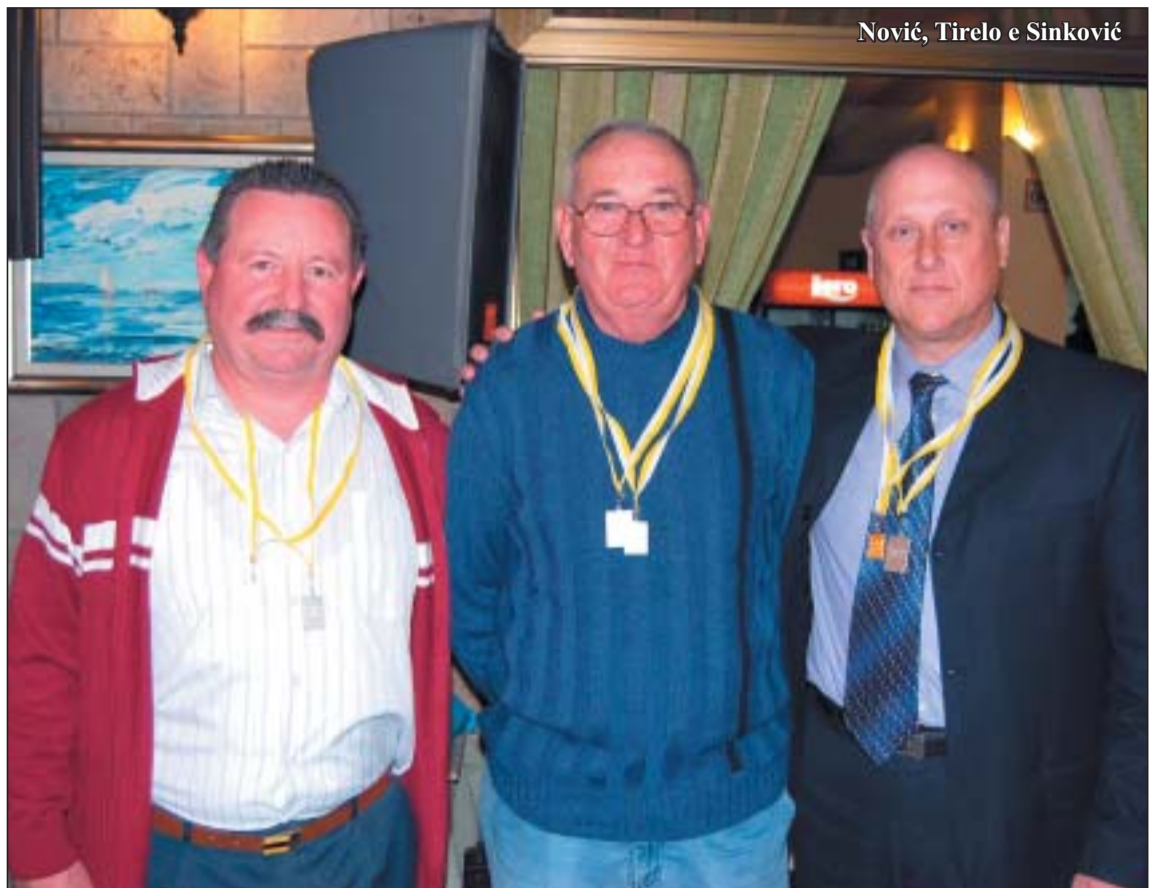
Tutti sotto la stessa «bandiera»

di Franco Sodomaco

Tutti sotto la stessa bandiera: quella della pesca sportiva, una disciplina che a Umago ha dato finora davvero parecchie soddisfazioni. Uno sport bello, semplice, appassionante, sia dalla barca che dalla riva. Uno sport che ha fatto innamorare anche chi, di mare, ami ed esche non ne sapeva nulla. Oggi la pesca sportiva è uno sport popolare, praticato anche a livello competitivo, con gare, tornei, e manifestazioni internazionali. Non a caso, da qualche anno si tiene proprio a Umago la fiera della pesca denominata "Cro fish", che quest'anno avrà luogo nella prima decade di maggio, data concordata con le altre manifestazioni analoghe

dell'Adriatico, e dove sarà possibile vedere il meglio delle attrezzature di pesca, per la navigazione e l'economia ittica. Un'occasione ghiotta per gli innamorati del mare.

Fondata nel 1956, la società di pesca sportiva di Umago, che nei giorni scorsi ha tenuto la sua assemblea annuale, continua a mettere successi. Oltre a centrare ottimi risultati alle varie manifestazioni e tornei, la società umaghesa si sta impegnando in questi ultimi tempi per l'apertura di una vera e propria scuola di pesca, come puntualizzato in occasione dell'assemblea annuale della società dal presidente Horst Hubel e dal segretario Slobodan Šoljan, autentico pilastro del club, che in passato ha



Nović, Tirelo e Sinković



Accomunati dalla grande passione per la pesca

dato molti suoi uomini nelle nazionali di pesca sportiva, sia jugoslava che croata.

Nasce la scuola di pesca

“Possiamo considerarci quasi come una famiglia – ha detto

Šoljan –. Una grande famiglia, che conta 247 pescatori seniores, 146 veterani, 33 juniores e 5 invalidi della guerra. Centinaia di lenze, per mantenere una tradizione lunga e piena di soddisfazioni. Con un bilancio di 225.000 kune, la società affronterà anche quest'anno una

ventina di competizioni e tornei molto importanti, a tutti i livelli e in tutte le categorie. Fra qualche giorno, inoltre, inizierà la scuola di pesca, una 'chicca' tutta umaghesa per popolarizzare ulteriormente questo sport e specialmente per coinvolgere i giovani”.

● PESCE *Poco frequente ma gradito ospite delle nostre tavole*

Cantaro, una vita solitaria sulle praterie di posidonia

Il Cantaro o Tanuta (*Spondylioma cantharus*) è uno Sparide, dal corpo ovale, compresso con muso breve; la forma e la colorazione sono diverse nei due sessi durante il periodo riproduttivo. I maschi presentano un dorso alto, fronte

concava e colorazione blu vivace o blu grigia, con molte linee longitudinali blu e 9 fasce verticali sul dorso e sui fianchi; le femmine più piccole (10-15 cm) hanno spesso muso appuntito, fronte leggermente convessa e la colorazione varia

dal grigio al giallognolo, con fianchi argentei ricchi di linee longitudinali discontinue grigio bruno.

Il Cantaro si riproduce da febbraio a maggio ed è una specie ermafrodita: attraversa prima la fase femminile e poi quella maschile. Le uova vengono di solito deposte in cunette scavate dai maschi; il maschio sorveglia le uova, fino alla schiusa che avviene dopo circa 9 giorni e nuota in modo tortuoso sopra di esse provvedendo alla loro ossigenazione con la coda e le pinne. Si nutre di alghe e piccoli invertebrati e può raggiungere i 50 cm di lunghezza.

Il Cantaro conduce vita solitaria o di gruppo lungo le coste rocciose e su fondali con praterie di posidonia; i maschi più grandi preferiscono fondi sabbiosi più profondi, fino a 150 m, dove, avvicinandosi il periodo riproduttivo, scavano con la



coda cunette da 30 centimetri a 1 metro di diametro. Qualche volta rimuovono la sabbia con la bocca.

Questa specie è comune in Mediterraneo, Atlantico, nella Manica e in Norvegia. Si pesca con tremagli, reti a strascico, nasse, e soprat-

tutto con palangari di profondità ed è preda ambita dei pescatori subacquei. Cosa non trascurabile, il Cantaro ha carni buone e gustose e pur non essendo frequente ospite delle nostre tavole, quando arriva fa sempre bella figura.



Tutti i premiati

Per i risultati conseguiti nella passata stagione, la società ha premiato quest'anno i seguenti soci: **U13** Petra Kmet, Karlo Kloboučar e Rene Bartolić, **U16** Dora Klisović, Moreno Širol, Laren Marfan e Luca Penco, **U21-Canna dalla riva** Igor Tomasich, Ivan Sinković, Arijan Marfan, Sani Jamnik e Alen Širol, **U21-Canna dalla barca** Saša Rašović, Ivan Sinković, Igor Tomasich, Arijan Marfan, Ivan Brkljača e Alen Širol, **Seniores-dalla riva** Mauricio Sinković, Josip Pino Tirelo, Marijan Nović, **Seniores dalla barca con la canna** Marijan Nović, Mauricio Sinković e Josip Pino Tirelo, **Seniores gruppo femminile**, Milena Šoljan, **Seniores dalla barca con lenza a mano** Aleksandar Kaštelan e Marijan Pahljina.



Tutti i premiati del 2009

La società trascinata da anni da Šoljan, vanta il pescatore tesserato più anziano in Croazia, Josip Pino Tirelo (73 anni) e il più giovane, Renè Bartolić (12 anni) e una autentica scuola di pesca, che ha aperto i battenti il 9 marzo scorso, con sede nella Pescasportiva di Punta, ovvero nel mandracchio della società.

Nella scuola condotta da Milena Šoljan, già campionessa nazionale e Oskar Šaine, si impara di tutto, dalle operazioni semplici, come fare una lenza e attaccare un amo, a situazioni più complesse come quelle della navigazione, sicurezza in mare e uso delle carte nautiche e degli strumenti di bordo.



Pino Tirelo e Rene Bartolić



Horst Hubel e Slobodan Šoljan

AMBIENTE Inquinamento, pesca, turismo, clima...

A rischio i pinguini di Magellano

I pinguini di Magellano (*Spheniscus magellanicus*) sono così chiamati perché vivono in quella magnifica terra, ancora in gran parte selvaggia, la Patagonia, scoperta dal navigatore italiano nel 1520. Una delle principali risorse di questi animali è la loro capacità di resistere al freddo intenso grazie allo spesso strato di grasso sotto la pelle che funziona come isolante termico. Si nutre di calamari, piccoli pesci e crostacei.

Questo splendido pinguino, dalla corporatura robusta che può raggiungere i 70 centimetri di altezza, purtroppo rischia l'estinzione. Tra i suoi nemici principali ci sono l'inquinamento da petrolio, la pesca eccessiva, il turismo e i cambiamenti climatici. Secondo un recente studio, infatti, il riscaldamento delle acque marine nel corso di tre anni ha portato a una diversa distribuzione stagionale delle prede, tanto che i pinguini di Magellano si trovano costretti a percorrere anche 40 chilometri per procurare il cibo per sé e per i piccoli. Non sempre, però, queste nuotate hanno successo e può capitare che i piccoli rimangano senza cibo.

La ricerca presentata dalla biologa marina Dee Boersma ha scoperto che la popolazione di pinguini



presente nella riserva di Punta Tombo, a circa 1.600 km di distanza da Buenos Aires in 25 anni ha registrato una diminuzione di esemplari pari a 100.000 unità. I pinguini sono passati da trecento a duecentomila esemplari.

Ancora spiaggiamenti in Australia

Cosa disorienta le balene?

Si è ripetuto ancora una volta in Australia uno "spiaggiamento" in massa di cetacei, uno tra i più misteriosi fenomeni naturali. Nel giro di soli tre mesi, sulle coste australiane si sono dovuti registrare quattro casi di spiaggiamento. L'ultimo è avvenuto agli inizi del mese e ha portato circa 200 balene ad arenarsi su di una spiaggia situata nel nord-ovest

Le balene finite sulle coste della Tasmania sono le balene pilota, *Globicephala macrorhynchus*, che spesso si accompagnano ai delfini. Altri tre spiaggiamenti si sono verificati in Tasmania e hanno interessato ben 400 balene e nello Stretto di Bass, il braccio di mare che separa la Tasmania dall'Australia e dove gli



della Tasmania. Grazie all'eccezionale impegno di oltre 100 persone, fra ranger e volontari, sono state riportate in mare aperto una cinquantina di balene e 5 dei sette delfini che si erano arenati insieme a loro. I soccorritori, approfittando dell'alta marea, hanno fatto uso di moto d'acqua e motoscafi per riportare al largo i cetacei, anche se purtroppo la maggior parte di quelli che si erano arenati in spiaggia non sono sopravvissuti.

"spiaggiamenti" di massa su susseguono ormai da anni. Da queste parti, infatti, passano le rotte di migrazione delle balene che si muovono dalle acque antartiche verso quelle tropicali e viceversa.

Le cause di questi fenomeni non sono ancora chiare ma si parla di "rumori sottomarini" prodotti da attività umane, come l'uso dei potenti sonar militari che farebbero perdere l'orientamento ai cetacei.

NOTIZIE

NOTIZIE

NOTIZIE

NOTIZIE

Porto di Fiume: concessioni trentennali

Il consiglio di amministrazione della Port Authority di Fiume ha prolungato di altri 30 anni la concessione all'Ente portuale fiumano

per lo svolgimento delle regolari attività portuali e commerciali nei cosiddetti bacini di Fiume, Buccari e Arsia. La concessione scadrà nel

2042. Inoltre, un prolungamento della concessione è stato dato pure alla compagnia "Jadranska vrata" ("Porta dell'Adriatico"), che è di proprietà esclusiva della "Luka". La ditta in questione amministrerà il terminal container in Brajdica fino al 2041.

Il CdA della Port Authority ritiene che in questo modo sia stata data l'opportunità all'Ente portuale e all'azienda figlia di poter operare a lungo termine e di realizzare gli investimenti pianificati allo scopo di incrementare il volume di merci attraverso lo scalo portuale fiumano. La decisione della Port Authority, che ha ottenuto il beneplacito del Governo croato, trova fondamento legale nella Legge sul patrimonio marittimo e sui porti marittimi. Il documento entrerà in vigore a partire dal 2012, ossia a partire dalla scadenza naturale dei



contratti attualmente validi, firmati verso la fine del 2000 per una durata di 12 anni. L'anno successivo era stato stipulato il contratto con la ditta "Jadranska vrata" per quan-

to concerne il terminal in Brajdica. La sua validità era di 10 e scade, quindi, nel 2011, anno in cui entrerà in vigore la concessione trentennale.



Toccherà anche Fiume il nuovo servizio feeder

Il prossimo 21 marzo, con la partenza della "Stadt Wismar" dal porto di Taranto, la compagnia di navigazione "Evergreen" avvierà il servizio Adriatic Feeder (ADF). La nuova linea feeder settimanale toccherà i porti di Taranto, Trieste, Capodistria, Venezia, Fiume e Ancona. Oltre alla "Stadt Wismar", che ha una capacità di 2.741 teu, sulla rotta verrà impiegata la "Ital Oceano", che può caricare 2.846 teu.



Annunciato un aumento dei noli

La compagnia di navigazione francese CMA CGM ha annunciato un rincaro generalizzato dei noli relativo a tutti i servizi e in particolare alle rotte Asia-Europa, Asia-Mediterraneo, India/Pakistan-Europa e Asia-Sud America. Le attuali tariffe e il trend sulle princi-

pali rotte dal Far East all'Europa - ha spiegato la compagnia - si sono deteriorate a un livello che non è più sostenibile. Le nuove tariffe saranno applicate dal prossimo 1.º aprile. Purtroppo, la CMA CGM non sarà l'unica compagnia a ritoccare i noli...



La «Konavle» al capolinea dopo 25 anni

È giunta pochi giorni fa la notizia che la compagnia ragusea "Atlantska plovidba" ha venduto la motonave "Konavle" a Gibilterra, in base ai dati che l'armatore ha depositato alla Borsa di Zagabria, dove è quotata. Potrebbe essere una notizia come l'altra, se non andasse approfondita. Anzitutto va detto che il mercantile è stato venduto per essere demolito, per cui non solcherà più i mari del mondo. La sua storia, però, ci fa ritornare un quarto di secolo indietro. Una storia ambientata a Fiume, agli stabilimenti navalmecanici del "3. maj", dove è stata costruita. Ci sono diversi motivi per i quali la "Konavle" aveva attirato all'epoca l'attenzione dell'opinione pubblica, in primo luogo per essere una delle poche che le compagnie nazionali acquistavano nei cantieri di casa nostra. Sebbene sia stata commissionata da una compagnia liberiana - finita poi in bancarotta -, questo gigantesco mercantile (70.200 dwt di portata, oppure 50.000 dwt + 1.466 contenitori) è stato alla fine rilevato dalla "Atlantska plovidba" di Ragusa (Dubrovnik). Per rendere l'idea dell'importanza dell'evento, alla cerimonia della consegna - quan-



La "Konavle" a Fiume il giorno della consegna, nel novembre del 1984

do il direttore del cantiere Alceo Frank ha consegnato la pagella della società di classificazione al direttore della compagnia ragusea Pero Arsete - era presente la crema del mondo politico croato, con in testa l'allora presidente del

Sabor, Ivo Latin. Era il novembre del 1984, quando sindaco di Fiume era l'ex direttore delle Ferrovie, Ivan Brnelić. Ora, dopo 25 anni, la storia della "Konavle" si conclude a Gibilterra...

L'impatto della crisi sul traffico dei container

Lo straordinario incremento del traffico dei container nei porti cinesi, che da qualche anno registrava tassi di crescita a due cifre, sembra essere ormai un ricordo. L'impatto della grave crisi economica mondiale, che ha colpito tutti i porti mondiali, non ha risparmiato gli approdi cinesi. Lo scorso mese il traffico nei principali scali marittimi della Cina è diminuito complessivamente del 13 per cento rispetto al gennaio 2008.



Anno V / n. 39 dell'11 marzo 2009

"LA VOCE DEL POPOLO" - Caporedattore responsabile: Errol Superina

IN PIU' Supplementi a cura di Errol Superina

Progetto editoriale di Silvio Forza / Art director: Daria Vlahov Horvat

edizione: MARE inpiumare@edit.hr

Redattore esecutivo: Ivo Vidotto / Impaginazione: Željka Kovačić

Collaboratori: Roberto Venturini, Danilo Prestint, Ivana Precetti, Lucio Vidotto, Franco Sodomaco. Foto: Ivo Vidotto, Lucio Vidotto, Franco Sodomaco

La pubblicazione del presente supplemento viene supportata dall'Unione Italiana grazie alle risorse stanziate dal Governo italiano con la Legge 193/04, in esecuzione al Contratto N° 83 del 14 gennaio 2008, Convezione MAE-UI N° 2724 del 24 novembre 2004