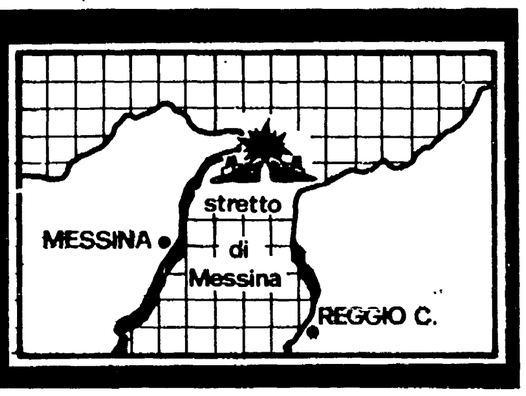
L'allarme ecologico nello stretto di Messina



I ministri Carta e Biondi sul posto, ma senza risposte

Dopo il disastro, la confusione

La «macchia nera» è ancora intatta

La chiazza si è estesa e frammentata e minaccia ora molte località dell'isola - I solventi? «Non servono a niente», affermano gli ecologisti
Entrata in funzione una motopompa - La nave finalmente condotta nella stazione di degasificazione - In pericolo rare specie marine

Dal nostro inviato

MESSINA — «La macchia è lunga tre chilometri, no, di più, di meno. Il petrolio in mare: 7 mila tonnellate, 500, macché, esagerazioni, sono solo 200. È tutto sotto controllo, la stampa ha esagerato, quale disastro ecologico, questo al massimo è un incidente, neanche poi tanto grosso. E poi ci stiamo lavorando no?».

Voci del porto, anzi della Capitaneria. Ma chi parla non è un ufficiale, un rappresentante di quella istituzione che tiene tutto, appunto, «sotto controllo». Sono le voci delle decine di rappresentanti delle ditte private di disinquinamento. Se ne stanno «appollaiati» nei locali della Capitaneria come falchi sulla preda, tutti lì a magnificare i loro solventi. E con i solventi infatti che la macchia finora è stata aggredita: con il Protesol 28, si vanta un disinquinatore, che è approvato dal ministero della Sanità. Sarà. Gli ecologisti però insistono sul fatto che i solventi sono più pericolosi del petrolio, e che in questa situazione soprattutto servono a poco. Servono in realtà infatti solo ad appesantire il petrolio. Una volta sceso sul fondo però, le correnti che qui sono anche verticali, potrebbero tranquillamente riportarlo a galla.

Da Capo Alì, a venti chilometri circa da Messina, la macchia di greggio fuoriuscita dalla nave greca Patmos si estende fino a Taormina. È lontana dalle prestigiose coste della «capitale» del turismo siciliano solo quindici miglia. Dall'altro lato invece, il petrolio arriva ad un miglio dalle spiagge. Altre macchie, «pezzi» consistenti del carico della Patmos sono già passate davanti Catania. A Furgi Siculo, nel Messinese, gli abitanti hanno lanciato l'allarme: ci sono macchie nere anche lì. A pochi metri dalla riva. Settecento metri invece è la distanza che separa un'altra macchia ancora dalla Calabria, in prossimità dell'aeroporto di Reggio.

Ma nonostante questo, e nonostante ormai la quantificazione ufficiale della massa di idrocarburi persa in mare sia di 5 mila tonnellate, lo «stato maggiore» accorso ieri mattina a Messina ha deciso che l'allarme resta locale, va gestito con mezzi locali. E uno «stato maggiore» che vede riuniti i ministri dell'Ecologia, Biondi e della Marina mercantile Carta, due ammiragli della Protezione civile, il comandante della Capitaneria di porto Bartocci ed uno stuolo di tecnici e capitani di impossibile elencazione. Tutti d'accordo, anche Biondi: in fondo non è successo granché. Non è successo cioè qualcosa che giustifichi l'emergenza nazionale. Semmai, quella internazionale. Paradossale? Ma proprio così ha detto il ministro Carta: «Se non sarà possibile condurre la nave, che perde ancora il suo carico, alla stazione di degasificazione, bisognerà riunire una commissione di esperti internazionali». Per fare cosa, signor ministro? Risposta: «Per prendere delle misure alternative». E cioè quali? «Alternative». E basta. Il ministro in definitiva non lo sa, di preciso, cos'è che si può fare.

E Biondi, ministro dell'Ecologia, sa dire invece se il danno finora prodotto da questo «incidente» all'ambiente sia grande, medio, o piccolo? No. Non lo sa dire. Quando ha saputo del disastro? Venerdì pomeriggio. Erano già passate 36 ore, 36 ore in cui la Patmos ha continuato a perdere greggio. Biondi può dire allora se a suo giudizio i sistemi con cui è stata affrontata la macchia — tonnellate di sostanze chimiche — sono quelli idonei al mantenimento dell'equilibrio ecologico? No. Non lo sa. Lo chiederà alla sua commissione scientifica. Veramente per il momento lui lo chiede ad un giovane della Lega ambiente di Messina, Maurizio Rella, finita la conferenza stampa. Se lo prende sottobraccio e si fa spiegare cos'è questa storia del disaggregante che è peggio del petrolio. Il ragazzo glielo spiega allibito e gli comunica anche che la Lega ambiente nazionale ha chiesto l'immediata sospensione dell'uso di quelle sostanze. Biondi allibisce a sua volta e se ne va.

La conferenza stampa è stata, per la verità, alquanto burrascosa. Talmente evidente era l'intenzione di minimizzare l'accaduto da parte delle istituzioni che i giornalisti, dal canto loro, si sono fatti piuttosto aggressivi. Un rappresentante della stampa infatti, sorteggiato per accompagnare Carta nel suo giro di ricognizione in elicottero, la macchia l'ha vista, la nave che perdeva anche, e salta fuori invece da uno degli ammiragli di Zamberletti che le falle sono state tamponate. Non è vero: i sommozzatori confermano che loro sono riusciti a raggiungere solo le più piccole. Il ministro Carta, interrogato sull'omissione dei suoi uffici del controllo del traffico dello Stretto, richiesto a gran voce da più parti, risponde che lui, nell'82 quando la richiesta (della quale peraltro non sa niente) fu inoltrata, non era ministro della Marina mercantile.

Alle 5,30 del pomeriggio finalmente la Patmos è entrata alla stazione di degasificazione. È cessato l'«allarme internazionale». Le lamiere contorte erano finite finalmente sotto il livello dell'acqua, per i marinai non c'è più pericolo. Ora si tratta di vedere quanto petrolio c'era ancora nei serbatoi che ne contenevano originariamente circa 100 mila tonnellate. La nave greca è stata trainata da 7 imbarcazioni «precettate» dalla Capitaneria anche tra i trasporti privati. Più di 20 sono invece le imbarcazioni che «lavorano» — con i solventi — sulle diverse macchie. Le motopompe da Augusta sono arrivate, finalmente: da ieri pomeriggio quindi parte del petrolio non viene solo attaccato chimicamente ma anche aspirato. Ma ancora, nonostante la «presenza» qui a Messina di ministri, ammiragli e tecnici (sembra che in serata debba giungere anche Zamberletti), un quadro preciso della situazione ecologica non è stato possibile farlo.

Nanni Riccobono

Il dossier ammoniva: «Passare di lì è un rischio»

ROMA — Cinquantaquattro pagine, più cinque di premessa. Un documento, quello elaborato quasi tre anni fa dal gruppo di lavoro della Consulta «per la difesa del mare dagli inquinamenti sistematici e accidentali da idrocarburi», che ritorna, come un boomerang, sul ministero della Marina. Avvertiva il ministro già da allora, come hanno denunciato ieri Lega Ambiente, Italia Nostra e WWF, della necessità di canalizzare il traffico in zone di confluenza di rotte e in zone di alta densità di traffico o dove la libertà di movimento della navigazione è difficoltosa per il pericolo di collisione tra petroliere; e in particolare nello Stretto di Messina, dove indicava come indispensabile la proibizione alla navigazione a navi superiori alle 65 mila tonnellate con carichi di idrocarburi e/o sostanze pericolose.

Il documento elaborato dal gruppo di lavoro contiene inoltre tutta una serie di proposte. Esse riguardano, tra l'altro, sempre in campo di idrocarburi, interventi immediati per i terminali a mare, per le sea-lines, per le acque di zavorra e il lavaggio delle cisterne, per la predisposizione di adeguate strutture centrali e periferiche da attivare in casi di incidenti. «Per fare un esempio — dice sempre il documento della Consulta — non è possibile che ancora oggi la ricezione di segnalazioni di inquinamento sia assicurata solo in orario d'ufficio da personale (peraltro ridottissimo) del ministero». Ministero col quale — sia detto per inciso — è assai difficile mettersi in contatto telefonico.

Più oltre la relazione aggiunge: «Se senza altri indugi e altre commissioni di studio, si attueranno in tempi brevissimi e totalmente i suggerimenti che seguono, il nostro paese potrà finalmente imboccare la strada che porta alla tutela dei nostri mari». E qui, tra l'altro sono elencate le necessità di canalizzazione e di individuazione di rotte prefissate in zone di difficile navigazione con particolare riferimento allo Stretto di Messina.

Emergenza e strutture di intervento. La relazione si richiama, per la prima, ad un decreto di legge approvato e votato nel dicembre '82 col quale vengono stanziati un certo numero di miliardi per appalti per battelli per il pronto intervento in caso di emergenza. Ma non sembra che questo decreto sia stato messo in pratica, né risulta che i battelli siano mai stati acquistati. Per quanto riguarda le strutture di intervento (capitolo 6 della relazione) il gruppo di lavoro propone di istituire presso il ministero della Marina mercantile «un ufficio apposito alle dirette dipendenze del gabinetto del ministro formato da sei funzionari con un servizio permanente di ricezione. Tutto questo personale dovrà acquisire una specifica specializzazione nel campo dell'inquinamento marino». Neanche questo è mai stato fatto.

Il risultato è davanti agli occhi di tutti.

Gli ecologi unanimi «Il ministro Carta se ne deve andare»

ROMA — Catastrofe in mare, catastrofe del mare. Ambientalisti e ecologi indignati e in allarme. Per cominciare, dicono, il ministro Carta se ne deve andare. non hanno fiducia — e come potrebbero averne — nemmeno sui mezzi che si stanno utilizzando per tentare di arginare la marea nera. «Non usate i solventi» — ha telegrafato Fulco Pratesi a nome del Wwf al ministro Carta e alle capitanerie di porto direttamente interessate. «I solventi puliscono — dice — come la trielina un vestito, ma uccidono quanto ancora vive in mare e, quel che è più grave, uccidono in profondità». L'unico metodo per porre qualche riparo — aggiunge — è l'aspirazione. Pratesi segue con apprensione la «macchia nera» che rischia di far abortire, prima di nascere, il parco marino dei Ciclopi, davanti ad Acireale.

Giorgio Nebbia, deputato indipendente eletto nelle liste del Pci, è ancora più drastico. «Carta — dice — se ne deve andare. È uno scandalo. Quanto ai metodi per combattere questo tipo di inquinamento non servono i solventi, non servono i battelli, né i "salami" che circoscrivono le zone coperte dal petrolio. Adesso hanno anche creato l'illusione di batteri in grado di metabolizzare gli idrocarburi. È un sistema che può andare bene in una piscina, in una laguna, non in mare». Ermete Realacci, giovane ed energico segretario della Lega Ambiente è deciso: «Siamo stufi — dice — di piangere sul latte versato. Sembra che la gente si accorga dei problemi legati alla salvaguardia dell'ambiente e all'uso razionale delle risorse solo quando accadono eventi gravi e irreparabili come è il caso della collisione dello Stretto di Messina. Basta pensare all'eutrofizzazione dell'Adriatico, a Seveso, ai rischi che riguardano i grandi impianti nucleari e a carbone. Ma non siamo più di fronte a drammatiche fatalità, ma ad una concezione profondamente distorta dello sviluppo, ad un'industrialismo straccione incurante delle esigenze più profonde del popolo italiano. In questo caso — aggiunge — come in molti altri crediamo proprio di poter individuare responsabilità precise: il ministro Carta, che permette a molte industrie italiane di inquinare impunemente i nostri mari, è il primo responsabile. L'articolo 40 del Codice penale afferma: "Non impedire un evento che si ha l'obbligo di impedire equivale a cagionarlo". Mi pare che non siano necessari commenti. Questo ministro, ministro della ligure Stoppani e dei fanghi di Marghera, se ne deve andare».

E Realacci aggiunge ancora: «Questo evento drammatico non è del resto un caso isolato. Nella totale assenza di controlli (con alcune lodevoli eccezioni) vige in Italia una spietata permissività di inquinamento che sta distruggendo coste e mari, un patrimonio da preservare non solo per il suo valore economico o per noi stessi, ma anche per le generazioni future. Mi auguro che il movimento verde possa crescere non solo sulle pesanti aggressioni che l'ambiente subisce, ma anche sulle proposte di un diverso modello di sviluppo. Oltre a fronteggiare l'emergenza dobbiamo imparare dalla catastrofe dello Stretto a muoverci in questa direzione e a mobilitare forze e intelligenze. Anche per questo — conclude Realacci — chiameremo tutti i cittadini a manifestare il 20 aprile, a Roma, "in nome del popolo inquinato" perché difendere la natura è un presupposto irrinunciabile per costruire un futuro migliore». Le dimissioni di Carta sono state anche chieste dall'associazione radicale ecologista.

Che le proteste e le richieste di ambientalisti e di tutti coloro che hanno a cuore ancora questo nostro maltrattato paese siano giuste e a dimostrazione del grado di confusione in cui cadono i nostri governanti dinanzi a fatti tragici riportiamo una nota dell'agenzia Italia: «Le operazioni — dice —, se non si verificherà l'emergenza, continueranno ad essere coordinate dal ministro della Marina mercantile con l'aiuto della Protezione civile. Se invece dovesse scattare l'emergenza a prendere l'iniziativa sarà il ministro per la Protezione civile, Zamberletti». E continua la nota: «Sul luogo della sciagura si è recato anche il ministro per l'Ecologia Biondi per valutare le misure da adottare per evitare il degrado ambientale. Biondi riferirà i risultati al presidente Craxi e al consiglio dei ministri per coordinare eventuali misure da prendere». A questo punto siamo: devono ancora decidere se settemila tonnellate di petrolio in mare sono un'emergenza o no.

Mirella Acconciamessa

MESSINA - I marinai della nave greca soccorsi dai Vigili del fuoco e in alto il comandante della Patmos in ospedale

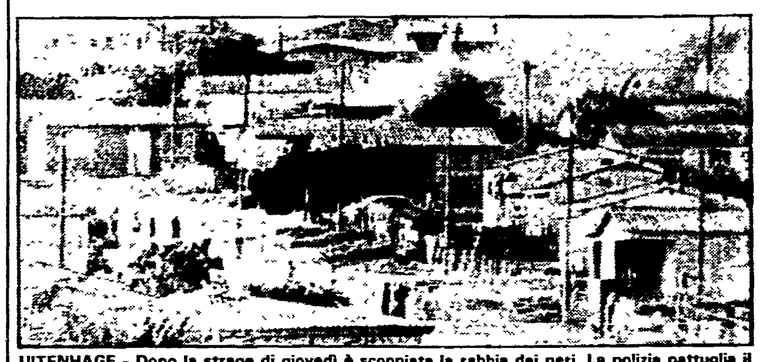
Transitano sessantamila navi all'anno

MESSINA — C'è più traffico ogni giorno nello Stretto di Messina che il sabato pomeriggio in una via centrale di una grande metropoli. Prima stima: ogni anno tra Scilla e Cariddi passerebbero sessantamila navi. Ma i capitani dei traghetti sostengono che è un dato ottimistico. Solo i traghetti delle Ferrovie dello Stato infatti vanno avanti e indietro centocinquanta volta al giorno. Altrettanto (circa) fanno i privati. E questo è solo il «passaggio» verticale, a cui si aggiunge poi quello delle navi che lo Stretto lo devono percorrere orizzontalmente. Sono spesso navi straniere che non conoscono la zona, che si attengono genericamente a indicazioni di navigazione internazionale, che non chiedono il pilota perché costa troppo e che — questa l'opinione dei capitani — rischiano quotidianamente la collisione.

Uno di questi anziani lupi di mare comincia a fare l'elenco di tutti gli scontri a cui ha assistito: «La Proester contro il Corona, la Brik che investì una nave della flotta Lauro, me lo ricordo perché ero di servizio, poi, vi ricordate? la grande portaerei americana Roosvelt che andò a sbattere con una nave greca. E cinquecento tonnellate di grano finirono in mare ...». Lo interrompiamo. È mai possibile che non ci sia un codice preciso, un controllo per impedire che accadano questi «incidenti»? È possibile. Il codice — spiega il dirigente nautico, Saverio Vita — *raccomanda* alle imbarcazioni di tenere la destra. Tutto qui. La destra dalla parte di Punta Cavallo, la sinistra verso Capo Peloro. E le correnti? Già, le correnti. Chi non le conosce fa presto ad eludere questa *raccomandazione*. Quando si vede trascinato troppo verso la costa si piazza al centro della via marina. «Qui — racconta ancora Vita — noi facciamo le gimkane tutti i giorni con i traghetti per evitare le navi da carico. Ed è pericolosissimo. Quando io mi trovo sulla Rosalia, che porta tremila passeggeri, e mi passa accanto un bestione carico di petrolio, le assicuro, non sono tranquillo».

La strage in Sudafrica è il vero volto dell'apartheid

Dal 1978 Botha è impegnato nella «riforma» del sistema di segregazione e discriminazione razziale, che tende ad allargare la base di consenso al regime, ma punta a mantenere intatta la supremazia dei bianchi - Le contraddizioni che hanno aumentato il livello di violenza e repressione nel paese - Un alfabeto di base per illustrare l'orrore della condizione della maggioranza nera



UITENHAGE - Dopo la strage di giovedì è scoppiata la rabbia dei neri. La polizia pattuglia il quartiere con un camion blindato

JOHANNESBURG — Dopo il massacro costato la vita a diciotto cittadini neri, la situazione è quanto mai tesa e nuove violenze vengono segnalate in tutto il paese. Nell'agglomerato nero di Port Elisabeth, un gruppo di manifestanti ha circondato un'auto della polizia: un agente ha sparato uccidendo due giovani di colore. Il corpo del figlio diciottenne del consigliere di un agglomerato nero nei pressi di Uitenhage è stato ritrovato ieri insieme a quelli di due suoi amici: i tre sono stati assassinati a colpi di bastone e badile. I corpi sono poi stati fatti a pezzi e dati alle fiamme. Altri due cadaveri parzialmente bruciati sono stati trovati dalla polizia nella stessa provincia.

Un portavoce della polizia ha inoltre annunciato nella mattinata di ieri che il corpo di una donna nera dell'età di ventisei anni è stato rinvenuto nel ghetto nero di Lesley, circa cento chilometri a Sud-Est di Johannesburg. Sempre secondo quanto ha affermato il portavoce della polizia, due bombe a mano sono state lanciate da ignoti contro l'abitazione del sindaco nero di Soweto, causando danni materiali.

All'esterno del paese si moltiplicano le proteste per il massacro di giovedì scorso. L'Onu, per bocca del segretario generale Perez de Cuellar, ha ribadito che in Sudafrica non si potrà avere la pace finché la maggioranza nera sarà privata dei più elementari diritti umani e civili. L'Organizzazione per l'unità africana e il Commonwealth britannico hanno esortato le Nazioni Unite a inasprire le sanzioni contro Pretoria. Molto cauta, invece, la Casa Bianca, che peraltro sostiene col suo «impegno costruttivo» il regime razzista sudafricano. Reagan si è limitato a condannare genericamente la violenza che regna in Sudafrica, mentre il segretario di Stato Shultz ha definito le sparatorie della polizia «una tattica deplorevole».

A COME APARTHEID — Il sistema di sfruttamento economico e di ingegneria costituzionale che deve garantire la supremazia dei bianchi (circa quattro milioni) sulla maggioranza nera: ventitré milioni. L'apartheid è stata introdotta ufficialmente in Sudafrica nel 1948 e letteralmente significa «sviluppo separato» delle razze del paese, attraverso la segregazione dei neri in aree lontane dagli insediamenti dei bianchi, il rigido controllo sugli spostamenti della forza lavoro nera da un'area all'altra, e soprattutto la negazione totale alla maggioranza nera di qualsiasi diritto politico.

Dal 1978 è iniziata la cosiddetta «riforma dell'apartheid» voluta dall'allora primo ministro, oggi presidente Pieter W. Botha, per allargare la base di consenso al regime bianco attraverso alcune «concessioni» fatte ai meticci, agli asiatici e ai neri. A meticci e asiatici sono stati regalati due parlamentini a livello nazionale che si affiancano oggi a quello bianco, ma il cui numero di deputati rimane inferiore a quello della Camera dei bianchi. Come dire che non hanno alcuna possibilità di modificare la legislazione. Ai neri sono state fatte concessioni di natura economica e amministrativa. Possono accedere oggi in maniera limitata alla proprietà privata e al piccolo commercio; possono eleggere i propri rappresentanti puramente amministrativi nelle città ghetto; possono accedere a lavori più qualificati che fino a ieri erano loro negati dal «job reservation» che garantiva ai bianchi i livelli di impiego più specializzati e remunerati; possono infine organizzarsi in sindacati che comunque non hanno diritto a rivendicazioni politiche, ma solo economiche. Alle «patrie tribali» dei neri (vedi bantustan) può venir infine concessa l'indipendenza.

B COME BANTUSTAN — I neri sono sempre stati relegati in «riserve» che ospitavano ognuna una etnia diversa. P. Botha ha deciso di concedere l'autoamministrazione e perfino l'indipendenza a queste patrie tribali che sono dieci e che, pur dovendo ospitare la maggioranza della popolazione nera, non coprono che il 13% del territorio nazionale, il più povero e privo di risorse. Fino ad oggi i bantustan indipendenti sono quattro: Bophutatswana, Traskei, Ciskei e Venda; un'indipendenza puramente di facciata. Ma i bantustan servono soprattutto a «denazionalizzare» la popolazione nera, a privarla cioè del diritto alla cittadinanza sudafricana. Tutta la popolazione dei bantustan è costretta ad «emigrare» in Sudafrica per lavorare, emigrazione rigidamente controllata all'origine poiché si può lasciare la patria tribale solo se in possesso di un contratto di lavoro.

C COME CITTÀ GHETTO — Il regime non è riuscito a «deportare» nei bantustan tutta la popolazione nera, cui oggi viene concesso di risiedere in mostruose città-dormitorio insediate vicino ai luoghi di lavoro e rigidamente separate dalle aree residenziali bianche. La violenza che sta incendiando le città-ghetto dell'agosto dello scorso anno trova le sue radici nell'impoverimento dei neri dovuto alla crisi economica che il Sudafrica sta attraversando, nella rivolta contro gli amministratori neri locali, considerati collaborazionisti del regime e nella radicalizzazione della richiesta di diritti politici. È soprattutto con gli abitanti delle città-ghetto, i cosiddetti «Urban blacks» che Botha dovrà fare i conti ancora per molti anni.

F COME FRONTE DEMOCRATICO (UDF) — La riforma dell'apartheid ha prodotto nella società sudafricana diverse contraddizioni: da una parte le poche concessioni fatte hanno indotto una maggior richiesta di diritti politici, dall'altra hanno però creato un clima di relativa liberalizzazione che ha fatto fiorire diverse associazioni di protesta. Il polo politico e organizzativo di tutte le espressioni di dissenso è divenuto il Fronte democratico unito (Udf) che raggruppa oggi più di seicento associazioni, partiti, chiese e sindacati, uniti nella denuncia del regime e di tutte le sue false riforme. L'Udf è un movimento legale, può agire quindi all'interno del sistema, e per la sua consistenza rappresenta il fronte d'opposizione più ampio che sia mai stato registrato in Sudafrica. È l'Udf che ha organizzato il boicottaggio delle elezioni che dovevano creare i parlamenti meticcio e asiatico e che si trova in prima linea in ogni battaglia politica e civile oggi in Sudafrica.

M COME MOVIMENTO DI LIBERAZIONE — Il Congresso nazionale africano (Anc) è fuorilegge in Sudafrica. È il più antico dei movimenti politici africani essendo stato creato nel 1912. Diventa un'organizzazione di massa negli anni Trenta quando si aggancia alle rivendicazioni della classe operaia nera e si impegna a fondo nella protesta contro le «pass law» (vedi «pass»). La manifestazione più imponente contro i «pass» viene organizzata nel marzo 1960 a Sharpeville e si conclude con un massacro perché la polizia spara sui dimostranti. I processi seguiti alla manifestazione di Sharpeville decapitano la leadership del movimento ormai fuorilegge e che dopo il massacro decide di passare dalla protesta pacifica alla lotta armata. Il processo di Rivonia del '64 condannò all'ergastolo i leader più prestigiosi dell'Anc fra cui Nelson Mandela ancora oggi detenuto in Sudafrica.

O COME OPPENHEIMER — Sir Ernest Oppenheimer, presidente della Anglo-American Corporation, della De Beers e di altri grossi gruppi industriali sudafricani a capitale multinazionale. Oppenheimer è un po' il simbolo di quella gran parte del mondo economico sudafricano che ha premuto e preme sul regime perché liberalizzi l'apartheid. Non per filantropia certo, ma piuttosto per ragioni economiche perché l'apartheid non era più funzionale allo sviluppo capitalistico. Dalle pressioni dei grossi industriali sono nate le «concessioni» economiche ai neri, la possibilità di accesso ai lavori specializzati, maggiori salari: il tutto per ottenere la necessaria manodopera qualificata (i bianchi sono troppo pochi per coprire il fabbisogno) e soprattutto per creare un mercato dei consumi.

P COME «PASS» — Ogni africano per circolare ed avere accesso alle aree dei bianchi deve essere munito del «pass» che attesta il motivo per cui si sposta dalle aree riservate ai neri. Sul «pass» devono essere perciò indicati il luogo e il datore di lavoro, nonché la durata del contratto. Col «pass» il regime si garantisce un sistema di controllo a dir poco poliziesco sulla mobilità della forza lavoro e della popolazione nera in generale. Dal '52 il sistema è infatti esteso anche alle donne.

P COME PARTITI BIANCHI — Il partito al potere dal '48 è il Partito nazionalista (Np) che trova la sua base di consenso tra gli «afrikans» di origine boera. Quando Botha ha varato la riforma dell'apartheid, l'Np si è spaccato e per scissione a destra si è costituito il Partito conservatore contrario ad ogni concessione alle altre razze e che di recente ha creato addirittura un'organizzazione terroristica armata. I «progressisti» bianchi, in genere di lingua inglese, sostengono invece il Partito federale progressista che alla fine dello scorso anno ha aperto le sue file anche ai neri. La riforma dell'apartheid cioè ha radicalizzato tanto a destra quanto a sinistra anche il mondo della politica dei bianchi.

Marcella Emiliani