

Una petroliera battente bandiera liberiana si schianta sugli scogli Salvi i marinai, vani i tentativi di frenare la fuoriuscita di greggio Sulle isole popolate di cormorani, gabbiani e altri uccelli marini l'incubo delle 89mila tonnellate di sostanza oleosa inquinante

# Una marea nera sulle Shetland

Due sgarci sotto la linea di galleggiamento e i fiotti di petrolio hanno cominciato ad uscire. Una nave liberiana con un carico di 89.000 tonnellate di greggio è finita ieri mattina sulle scogliere di Quendale Bay, nell'arcipelago delle Shetland, meta delle migrazioni di uccelli marini. Un'avaria ai motori l'aveva lasciata in balia della tempesta. Inutili tutti i tentativi di rimorchiarla. Si rischia un disastro ambientale.

■ ABERDEEN. Un'avaria ai motori subito dopo l'alba, con il mare in tempesta e il vento forte che soffiava verso l'alta costa rocciosa delle Shetland, distante solo una quindicina di chilometri. L'equipaggio della «Braer» ha tentato di governare l'enorme petroliera, che con il suo carico di 89.000 tonnellate minacciava di schiantarsi sugli scogli. Ma le raffiche di vento sono state più forti. E nonostante la marea favorevole che spingeva al largo, la nave è stata sospinta sempre più velocemente sotto costa. Il comandante è stato costretto a lanciare l'allarme. Gli elicotteri della Raf sono riusciti a trarre in salvo i 34 membri dell'equipaggio, abbandonando la petroliera, ormai ingovernabile. Poi l'urto sugli scogli di Quendale Bay e i fiotti di petrolio hanno disegnato larghe chiazze di petrolio sulle onde.

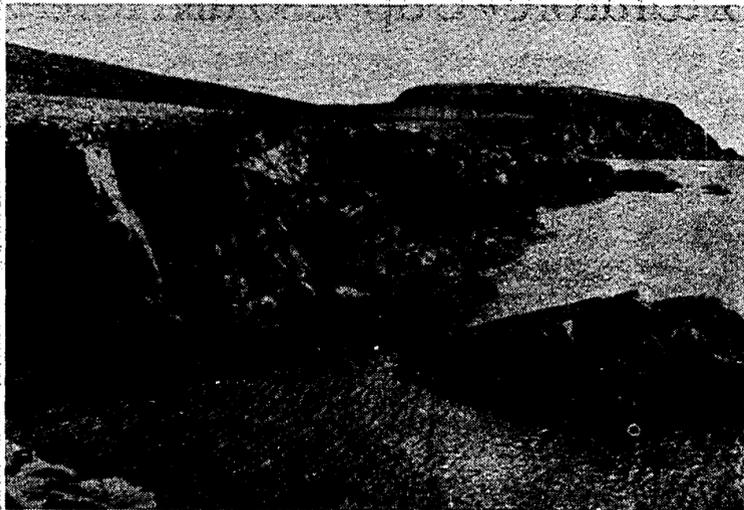
Per ore si era sperato di poter scongiurare il disastro, tanto più grave in una zona da sempre meta delle migrazioni di uccelli marini. Non appena il comandante della nave liberiana, che trasportava petrolio norvegese in Canada per conto della «B&H ship management company», ha lanciato l'oscuolo rimorchiatore hanno tentato di avvicinarla «Braer», con l'obiettivo di spingere al largo il grosso tratto di costa sabbiosa. Il «Sirius Star» della marina britannica è anche riuscito ad affiancare la petroliera, mentre gli elicotteri della Raf tentavano di riportare sulla nave due piloti e un paio di membri dell'equipaggio per cercare di fissare un cavo di rimorchio e di rimettere in funzione i motori, danneggiati da un'infiltrazione di acqua marina nel carburante.

Ma il mare in tempesta e i venti che hanno raggiunto i 160-70 nodi hanno fatto fallire ogni tentativo. La «Braer» si è schiantata sugli scogli, due falle si sono aperte al di sotto della linea di galleggiamento, aprendo un varco al greggio, che lentamente ha cominciato a filtrare dal ventre della nave. Larghe chiazze di petrolio già imbrattano la superficie agitata del mare e le falde della costa, dove sono state avvistate le prime foche ricoperte da uno spesso strato nerastro. Il greggio fuoriuscito dalla nave,

avvertono gli esperti, è di un tipo particolarmente leggero, che si degrada rapidamente tanto più in condizioni climatiche come quelle che imperverano al largo dell'arcipelago delle Shetland. Ma si teme che proprio il maltempo possa peggiorare la situazione, sbalotando la nave sulla scogliera e aprendo altre falle sulle fiancate della petroliera.

Una nave di Greenpeace si sta ora dirigendo verso Quendale Bay. Un equipage di specialisti della Smit International, una società specializzata in operazioni di salvataggio di petroliere, è partita alla volta di Sumburgh Head, dove è avvenuto il disastro, con tre imbarcazioni equipaggiate con attrezzature di pompaggio. Si cerca, ora di evitare il peggio, ma le operazioni di recupero sono rese impossibili dalla tempesta. Un forte odore di petrolio si avverte fino a due chilometri nell'entroterra. Diversi chilometri di costa sono stati isolati dalla polizia, per il timore di esplosioni.

Il pericolo più grave però è che la marea nera distrugga l'ambiente in cui vivono, oltre a foche e lontre, migliaia di uccelli marini: gabbiani, anatre, urie, edredoni, tuffoli del nord e cormorani. Per arginare il danno, è intervenuta l'Unità di controllo per l'inquinamento marino, del ministero dei trasporti britannico. Ma l'incidente di ieri mattina è già al centro di contestazioni. La Società reale di protezione degli uccelli ha protestato contro il trasporto di un simile carico di petrolio in prossimità di una riserva omologica, mentre il sindacato degli ufficiali della marina mercantile ha denunciato un aumento del 250 per cento degli incidenti marittimi intorno alle coste del Regno Unito tra '85 e il '90, sottolineando che il 60 per cento dei cargo stranieri controllati nel '91 nei porti britannici presentava difetti che ne diminuivano la sicurezza. «Abbiamo costantemente avvertito il governo che un disastro sarebbe stato inevitabile se si fosse continuato ad autorizzare la navigazione presso le nostre coste di navi straniere difettose, cento volte meno sicure - ha detto il segretario del sindacato, John Newman - di quelle britanniche».



## L'INTERVISTA

### Giorgio Nebbia: «Calano i controlli ecco i risultati»

di CRISTIANA PULCINELLI

■ ROMA. «Che cosa turba? Mano a mano che aumenta la nostra coscienza ecologica, si allentano i controlli e si moltiplicano gli incidenti alle petroliere». Giorgio Nebbia, docente di merceologia all'università di Bari, è preoccupato. Ed ha ragione: il 1991 ha visto i disastri di Livorno e della Liguria, il 3 dicembre scorso la petroliera greca «Aegeum Sea» ha rovesciato in mare il suo contenuto di greggio di fronte al porto di La Coruna al nord della Spagna. Ed ora il mare delle Shetland rischia di soffocare sotto le 89mila tonnellate di petrolio che fuoriescono lentamente dalla petroliera Braer. «La verità è che a fronte di tante belle parole sulla salvaguardia dell'ambiente, non c'è una reale azione di controllo per evitare disastri ecologici di questo tipo. Vogliamo incolpare un Dio cattivo del naufragio della petroliera liberiana? O forse non è più giusto dire che tutti questi

incidenti avvengono nel nome del profitto? I comandanti di queste navi, che non a caso spesso battono bandiere di paesi permissivi, sono disposti a tutto per guadagnare di più: partono con condizioni meteorologiche pessime, scelgono le rotte più brevi anche se più pericolose, non effettuano i controlli necessari».

«Che effetti ha sull'ambiente marino un incidente di queste proporzioni?»

«Questi idrocarburi sono insolubili in acqua. Il petrolio perciò in parte evapora, in parte si deposita in uno strato sottile sulla superficie del mare impedendo il ricambio di ossigeno. Il mare così non vive più, letteralmente soffoca. E con lui tutti i suoi abitanti. Se poi la nave affonda con il suo carico, accade che sotto acqua i serbatoi lentamente si comondono e il petrolio fuoriesce sotto forma magari di catrame».



La nave trasportava ottanta-tonnellate di greggio. Sono tante?

«Non si tratta di una grande petroliera. Oggi queste navi possono trasportare fino a 200mila tonnellate di greggio. Il disastro sarà comunque grande. Ma pensiamo a cosa sarebbe successo se invece di naufragare nell'oceano, la nave fosse affondata nell'Adriatico, mettiamo di fronte a Venezia. E di

petroliere a Venezia ne passano molte. Solo i grandi disastri ottengono le prime pagine dei giornali, ma di incidenti così ce ne sono tanti. Oggi ancora viene rovesciato in mare circa un milione di tonnellate di petrolio».

Non possiamo parlare però di disastro naturale.

Direi proprio di no. Si tratta, secondo me, di un episodio della guerra condotta dalla spre-

## PRECEDENTI

1967. Al largo della Comovaglia (Gran Bretagna), nell'oceano Atlantico, la petroliera liberiana «Torrey Canyon» (123.000 tonnellate) si spacca in due, inquinando 180 chilometri di spiagge inglesi e francesi.

20 marzo 1970. Al largo di Thalhvet Bay (Svezia), in seguito ad una collisione, la petroliera «Othello» perde in mare 91.000 metriche tonnellate di petrolio.

12 maggio 1976. Nella zona di La Coruna (Spagna) rimane incagliata e scoppia un incendio a bordo della nave «Urquiola»: la petroliera perde 91.000 tonnellate metriche del suo carico.

16 marzo 1978. Vicino ad Aberwarach (Francia), la «Amoco Cadiz», liberiana, rimane incagliata e scarica in mare 230.000 tonnellate di petrolio.

20 luglio 1979. Al largo di Trinidad e Tobago (mar dei Caraibi), entrano in collisione le navi «Atlantic Express» e «Aegean Captain»: le tonnellate metriche di petrolio che finiscono in mare sono 272.000.

24 marzo 1989. Nel Golfo dell'Alaska, a circa 25 miglia dal terminale dell'oleodotto Trans Alaska di Valdez, la petroliera statunitense «Exxon Valdez» si arena nel tentativo di evitare alcuni blocchi di ghiaccio: 40.000 tonnellate di greggio finiscono in mare.

8 giugno 1989. Una serie di esplosioni provoca un incendio a bordo della petroliera norvegese «Mega Borg», al largo di Galveston (Texas): finiscono in mare 100.000 tonnellate di greggio.

10 aprile 1991. Nella rada di Livorno il traghetto «Moby Prince» sperona la petroliera «Agip Abruzzo». Muoiono 140 persone. Dalla petroliera, secondo Greenpeace, fuoriescono 25.000 tonnellate di petrolio.

11 aprile 1991. Nel Tirreno, tre miglia al largo di Arenzano (Liguria), a bordo della petroliera cipriota «Haven» scoppia un incendio: due persone muoiono. Finiscono in mare oltre 10.000 tonnellate di petrolio.

3 dicembre 1992. La petroliera greca «Aegeum Sea», con a bordo 80.000 tonnellate di greggio, urta durante una tempesta il molo del porto de La Coruna (Galizia): si forma una chiazza di petrolio lunga 30 chilometri e larga due

Partita dalla Francia è in Giappone Protestano ambientalisti e buddisti

## Attracca la nave al plutonio accolta dai fischi



Proteste in Giappone per l'arrivo della nave al plutonio partita dalla Francia

■ TOKYO. Ad accogliere il cargo giapponese Akatsuki Maru al porto di Tokai ci sono andati ambientalisti e buddisti. Una protesta che dura ormai da tempo contro quel carico di 1,7 tonnellate di plutonio imbarcato in Francia e destinato al Giappone. L'operazione è la prima di una lunga serie di trasporti che dovrebbe far entrare nel paese, entro il 2010, 30 tonnellate di materiale altamente radioattivo acquistato da Gran Bretagna e Francia. A queste si aggiungono altre 55 tonnellate che il Paese del Sol Levante ha già iniziato a riprocessare per conto proprio nel 1976. L'operazione è il primo di un programma di sviluppo di reattori autofertilizzanti, programma che secondo le autorità governative dovrebbe consentire al paese la totale autonomia energetica nel prossimo secolo.

Un programma che preoccupa ambientalisti e non pochi scienziati per i suoi molti punti oscuri. Tra i più aspri ac-

cusatori di questa scelta vi è anche Keiji Kobayashi, direttore del reattore sperimentale di Kyoto, il quale accusa i colleghi di non aver abbastanza coraggio nel denunciare una scelta che risponde solo a criteri economici senza alcuna attenzione per la salute e la sicurezza della popolazione.

Le autorità non hanno finora fornito alcuna indicazione sul sito in cui verranno custodite le 85 tonnellate di plutonio che in vent'anni il Giappone dovrebbe accumulare. Un'ipotesi che circola è che questo materiale finisca in deposito sotterranei ricoperti da campiture di vetro fuso. La sola idea ha fatto tremare gli ambientalisti ben consapevoli del rischio tellurico che grava permanentemente sul paese nipponico. Non solo, bastano 8 chilogrammi di plutonio per costruire una potente bomba atomica e un solo grammo per provocare tumori in oltre 20.000 persone.

## Il ministro Lang dispone l'apertura delle scuole per i senzatetto Parigi gelata scopre i clochard Un esercito accampato nel metrò

Ogni anno, quando il termometro punta in basso, Parigi scopre i suoi poveri. Sono migliaia, nella regione dell'Ile de France le associazioni parlano di 20 mila senza casa e lavoro, il ministro degli Affari sociali di quattro-cinquemila persone. Nell'intero paese si dice che siano tra i 200 ai 400 mila. Jack Lang, ministro della Cultura ha messo a disposizione scuole e università. Ed è scattata la polemica.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE  
GIANNI MARILLI

■ PARIGI. Arrivano alla spicciolata, il passo incerto, il volto barbutto nascosto da passamontagna sporchi e sfilacciati da cui spuntano gli occhi lagrimosi per il freddo. Rimontano il boulevard strascicando i piedi, un fagotto in mano dove c'è tutto quel che hanno. Una coperta, un rasoio, una bottiglia d'acqua, un pacchetto di sigarette. Vengono qui, lunedì sera 4 gennaio, otto gradi sottozero, alla stazione del metrò Saint Martin, che è chiusa da decenni e che riapre solo per ospitare gli SDF, sigla amministrativa che definisce i Senza Domicilio Fisso. Una ministra e soprattutto un letto. Gli SDF apprezzano, poiché è un rifugio «liberale». Non li disturbano prima di farli entrare, non li obbligano a far la doccia, non gli chiedono improbabili documenti. Altrove

si, come a Nanterre, che i barboni considerano una sorta di campo di concentramento perché non si va a letto se non lindi e spidocchiati. Al vecchio metrò Saint Martin, lunedì sera, si è fatto il pieno. A Nanterre c'erano invece posti vuoti. Meglio uno sfiatatoio caldo sul marciapiede che gli obblighi burocratici e igienici.

«Ogni anno, quando il termometro punta in basso, Parigi scopre i suoi poveri, immutabili come lo scorrere della Senna. La Parigi dei grandi e magnifici palazzi vecchi e nuovi, delle vetrine sontuose, della gastronomia esibita con abbondanza gargantuesca dalle sue innumerevoli epiceries, vede affiorare alla superficie i suoi miserabili. Come un'infezione inattesa e dolorosa, quei mucchi di stracci - visto che ri-

schiano di morte - allarmano, scandalizzano. Tanto più che appaiono rassegnati, come consapevoli di far parte di una tessera perenne del mosaico sociale. Sono migliaia: nella regione dell'Ile de France le associazioni caritative parlano di 20mila senza casa né lavoro, il ministro degli Affari sociali di quattro-cinquemila persone. Nell'intero paese si dice siano tra i 200 e i 400mila. E ogni anno si consuma allora il rito delle buone coscienze. L'Abbé Pierre, dall'alto, dei suoi 80 anni e di una vita spesa al fianco dei diseredati, grida il suo scandalo e accusa il governo. Esattamente come fece nel terribile inverno del '54, quando il suo appello fu inteso dal mondo intero e divenne un fatto. Non si può lavorare senza lavoro, non si può studiare senza scuola, non si può vivere senza casa e s'insospescono di testimonianze. Come quella di Franck, 26 anni, al suo primo Natale all'addiaccio: «Non riesco a situarmi in questo mondo, ho l'impressione di essere invisibile e di guardare la vita che passa, come uno spettatore». O quella di George, 41 anni, ex cuoco: «Non ho lavoro, dunque non ho casa. Non ho casa, dunque non ho lavoro. Non si può lavorare senza lavoro, non si può studiare senza scuola, non si può vivere senza casa e s'insospescono di testimonianze. Come quella di Franck, 26 anni, al suo primo Natale all'addiaccio: «Non riesco a situarmi in questo mondo, ho l'impressione di essere invisibile e di guardare la vita che passa, come uno spettatore». O quella di George, 41 anni, ex cuoco: «Non ho lavoro, dunque non ho casa. Non ho casa, dunque non ho lavoro. Non si può lavorare senza lavoro, non si può studiare senza scuola, non si può vivere senza casa e s'insospescono di testimonianze».



Una mendicante e il suo bambino a Parigi

tre milioni di disoccupati. Anche il reddito minimo garantito mostra i suoi limiti: ne fruiscono più di mezzo milione di persone, ma con 600mila lire al mese al massimo ci si sfama, non si trova casa. Il costo generale delle indennità dei senza lavoro e dei senza casa sfiora ormai i 7mila franchi, un milione e mezzo di lire, per france-

se. È molto, è una corda troppo tesa. In marzo si voterà, e con ogni probabilità la destra tornerà agli affari di governo. Naturalmente ai poveri di Parigi, che sono perdenti e non rivoltosi, non gliene frega nulla. Guardano piuttosto il termometro, che oggi risale sopra lo zero. È questa, per loro, la speranza.

## «Times»: tariffa dell'agenzia 45 milioni a omicidio Killer a richiesta danno scacco a Scotland Yard

■ LONDRA. Chi era veramente Donald Urquhart e perché è stato assassinato? Non sarà facile per Scotland Yard rispondere alle domande chiave necessarie per risolvere un caso di omicidio. Donald Urquhart era apparentemente un tranquillo e ricco agente immobiliare di cinquantacinque anni. Sabato sera il miliardario passeggiava in una strada del centro di Londra ancora addormentato per le feste natalizie. Maryelborne High, con la sua fidanzata. Improvvisamente si è avvicinato un uomo con il volto coperto da un casco da motociclista, sulle spalle un giaccone di pelle e gli ha sparato tre colpi di rivoltella a bruciapelo, sulla nuca. L'ultimo dei colpi è partito quando la vittima era già in terra. Poi lo sconosciuto ha scansato con calma la signora Pat lamptone, di 36anni, e si è allontanato con calma saltando su una motocicletta parcheggiata vicino al luogo del delitto.

Qual'è il movente del delitto, chi è l'uomo dal volto coperto che ha freddato l'uomo d'affari? Forse è proprio dalla straordinaria mancanza di indizi che emerge l'unica flebile pista da seguire. Infatti l'unica traccia è data dalla dinamica

dell'organizzazione. Si sta indagando tuttavia su delitti simili a quello di sabato sera. La casistica ne conta già cinque. Pare che alcuni criminali abbiano raccontato che il tariffario attuale si aggira sulle 5000 sterline (fatte salve naturalmente le difficoltà di specifiche operazioni, l'importanza della vittima designata, tutti elementi capaci di far lievitare i prezzi). Si possono trovare (dicono le stesse fonti) anche killer dilettanti che offrono i loro servizi per molto meno. Questi ultimi non sono tuttavia consigliabili al mandante perché, negli ultimi anni, i casi in cui erano coinvolti assassini alle prime armi sono stati tutti risolti con l'arresto di esecutori e committenti.

Non è il caso del delitto di sabato sera, condotto, come abbiamo visto, con il massimo di professionalismo. Intelligence e Scotland Yard, per ora, brancolano nel buio. Si è cominciato ad indagare nella vita del tranquillo uomo d'affari. Si pensa che potrebbe essere coinvolto in un giro per il riciclaggio del denaro sporco. Si tratterebbe, allora, di un regolamento di conti all'interno della malavita. Forse, ma è molto difficile provarlo.