

TURCHIA. Scontro tra mercantile e petroliera domenica notte: 24 morti, 6 dispersi

Il Bosforo brucia ambiente a rischio

Ventiquattro morti, 6 dispersi, 28 feriti nell'urto tra una petroliera e un mercantile al largo di Istanbul. Le autorità parlano di danni all'ambiente notevoli, ma fortunatamente la fuoriuscita di greggio è stata relativamente limitata.

GABRIEL BERTINETTO

In un attimo il mare ha preso fuoco, e sullo sfondo del nero cielo notturno, dalle due rive del Bosforo i cittadini di Istanbul, stupefatti, spaventati, hanno visto ergersi, imponente, una muraglia roseggiante di fiamme. Impotenti, bloccati dalla sorpresa, attoniti dalla paura, hanno scorto in mezzo al rogo le sagome delle due navi, che scontrandosi, si erano incendiate, e bruciando diventavano sempre più simili ad enormi scheletri galleggianti. Qualcuno, in quei primi momenti convulsi in cui ancora non si sapeva e non si capiva cosa stesse accadendo, preso dal panico è fuggito lontano, il più lontano possibile, temendo che spinte dalle correnti le imbarcazioni arrivassero in fiamme sino a riva, o che un'esplosione improvvisa potesse inglobare nei suoi effetti devastanti le zone costiere più vicine. «D'un tratto mare e cielo si sono fatti incandescenti», ha raccontato il padrone di un ristorante, riverasco, i cui clienti avevano precipitosamente evacuato il locale non appena, attraverso le grandi finestre panoramiche, si è offerta ai loro occhi la terribile sequenza della catastrofe.

Entrambi i navigli battevano bandiera cipriota, ma la maggior parte dei marinai erano filippini. La rapidità con cui sono divampate le fiamme hanno impedito ai più di mettersi in salvo. La televisione ha mostrato scene drammatiche in cui si vedono i naufraghi ricoperti di petrolio, mentre vengono issati a bordo di barche da pesca che sfidano il pericolo per soccorrere i poveretti.

Solo nei prossimi giorni si potrà valutare con certezza l'entità dei danni ecologici provocati dall'incidente. Le autorità ritengono co-



munque che essi non siano trascurabili in particolare per la fauna marina e per i volatili. La popolazione dell'area di Istanbul si troverebbe invece minacciata solo se cambiasse la direzione del vento, portando il fumo dell'incendio sulla città.

Da parte delle autorità turche ieri si è levato un coro di proteste e di critiche, perché la disgrazia ha dimostrato una volta di più la pericolosità della navigazione in quelle acque. Da tempo il governo di Ankara lamenta l'inadeguatezza della convenzione di Montreux che dal 1936 regola la navigazione negli stretti del Bosforo e dei Dardanelli. Essa, dicono i turchi è «tecnicamente superata», perché al gior-

no d'oggi circa cinquantamila imbarcazioni passano annualmente in quelle acque, a differenza delle cento o al massimo centocinquanta che vi transitavano negli anni trenta. Ankara ha messo a punto un nuovo progetto normativo per la sicurezza marittima, che dovrebbe entrare in vigore il primo luglio prossimo. Ma contro di esso si è già pronunciata la Russia, che attraverso il mare Nero e gli stretti intrattiene intensi rapporti commerciali con i paesi mediterranei.

Il ministro degli Esteri Hikmet Cetin ha dichiarato che la sciagura prova quanto il transito delle petroliere attraverso lo stretto sia rischioso per la città di Istanbul. Contro i rischi di incidente, ha proseguito, occorre che il petrolio proveniente dalla Russia e da altri paesi dell'ex-Urss sia trasportato in Europa non attraverso petroliere, che transitano dal Bosforo, ma attraverso un oleodotto che porti il petrolio di quei paesi in Europa via terra, attraverso la Turchia.

«Ogni petroliera che passa è una bomba - gli ha fatto eco il ministro per l'Ambiente Riza Akcali -. Bisogna porre un limite al numero di questo tipo di navi che attraversano il Bosforo. Occorre rivedere gli accordi internazionali in merito». Akcali, al ritorno da una ricognizione sul luogo del disastro, ha affermato che contro il pericolo di propagazione del petrolio che si trova nella nave cisterna sono state erette barriere attorno alla nave, e che perciò «in questo momento, non vi è più una considerevole fuga e propagazione di petrolio».

Per consentire i soccorsi e le operazioni di spegnimento il traffico sul Bosforo è stato sospeso. Per estinguere le fiamme sono state spruzzate tonnellate di schiuma. Appena possibile, dicono i responsabili, si tenterà di raccogliere il petrolio che è filtrato nel mare. Le autorità ritengono che la petroliera possa continuare a bruciare anche per dieci giorni. Intanto si sta spingendo lentamente la carcassa della Nassya verso l'imboccatura del mar Nero, in modo da spingerla al largo lontano dalle sponde abitate.

La carcassa della Shipbroker è visibile, semiannegata, poco lontano dal punto della collisione. Molti ieri ad Istanbul ricordavano la manifestazione di «Green Peace» svoltasi solo tre giorni fa sul monte del Bosforo per denunciare i pericoli derivanti dai veleni e dai detriti lasciati dalla nave che attraversa-



Naufragi e collisioni nello Stretto

Gli incidenti navali sono purtroppo abbastanza frequenti nel mar di Marmara e nei due stretti che danno accesso rispettivamente al Mediterraneo ed al mar Nero, cioè i Dardanelli ed il Bosforo. Tra i più gravi quello del 27 dicembre 1976 quando un mercantile indiano si scontrò con una nave sovietica: ci furono due morti. Tre anni dopo, una petroliera romana entrò in collisione con un mercantile, con fuoriuscita di greggio in mare. Purtroppo si registrarono tre vittime. Il 17 novembre 1980 il mercantile italiano «Pezzata rossa» e la petro-

liera greca «Jeotae» si scontrarono nei Dardanelli su cui gravava una cappa di nebbia.

Per venire ad epoca più recente, il 27 maggio 1990 un battello con a bordo 65 giocatori di pallanuoto algerini, iracheni e azerbaijani naufragò nel Bosforo e otto dei passeggeri annegarono. Il 25 agosto 1991 la nave cisterna turca «Stella Marina», che colò a picco. Infine il 20 aprile di due anni fa la nebbia provocò l'urto fra il cargo libanese «Rabionion 14» ed il traghetto romeno «Bazias Uno» nello stretto dei Dardanelli.

I precedenti I disastri ecologici in 25 anni

Ecco una cronologia dei più gravi disastri ecologici causati da incidenti in cui sono rimaste coinvolte delle petroliere a partire dal 1967.

18 marzo 1967 - Al largo della Cornovaglia (Gran Bretagna), nell'Oceano Atlantico, la petroliera liberiana «Torrey Canyon» (123.000 tonnellate) si spacca in due riversando in mare il suo carico. La macchia nera distrugge fauna e flora marina ed inquina 180 chilometri di spiagge inglesi e francesi.

16 marzo 1978 - Vicino ad Aberwac'h (Francia), la «Amoco Cadiz», nave liberiana, rimane incagliata e scarica in mare 230.000 tonnellate di petrolio: la macchia nera raggiunge un'ampiezza di mille chilometri quadrati.

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

6 agosto 1983 - Cento chilometri al largo di Città del Capo (Sudafrica), scoppia un incendio a bordo della nave spagnola «Castillo De Bellver»: si perdono in mare 227.000 tonnellate di petrolio.

24 marzo 1989 - Nel Golfo dell'Alaska si arena la petroliera statunitense «Exxon Valdez»: 40.000 tonnellate di greggio finiscono in mare, formando una chiazza nera di 4.000 chilometri quadrati che inquina 1.500 chilometri di costa.

9 giugno 1990 - Una serie di esplosioni provoca un incendio sulla petroliera norvegese «Mega Borg», al largo di Galveston (Texas): finiscono in mare 100.000 tonnellate di greggio.

11 aprile 1991 - Nel Tirreno, tre miglia al largo di Arenzano (costa ligure di Ponente), a bordo della petroliera cipriota «Haven» scoppia un incendio che provoca una serie di esplosioni: due persone muoiono e la nave cisterna affonda. 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 il molo del porto di La Coruna (Galizia, Spagna) e affonda: si forma una macchia di petrolio lunga 30 chilometri e larga due.

5 gennaio 1993 - La petroliera liberiana «Braer» finisce sulle rocce di Sumburgh Head, nelle isole Shetland (Gran Bretagna). Il 12 gennaio la nave si spezza in quattro parti e 85.000 tonnellate di petrolio si perdono in mare.

20 gennaio 1993 - All'imboccatura dello stretto di Malacca (fra Indonesia e Malaysia) la petroliera danese Maersk Navigator, che trasporta 250.000 tonnellate di petrolio, entra in collisione con la petroliera giapponese Sanko Honour, prende fuoco e perde il suo carico di greggio.

Un piccolo mare specchio di storia e arte

Lambisce le moschee di Istanbul e i palazzi d'oro dell'epoca dei sultani

WLADIMIRO SETTIMELLI

Croce e delizia della Turchia, quel tratto vorticoso di acqua che dal Mar Nero va a buttarsi nel Mar di Marmara e poi continua verso lo stretto dei Dardanelli. All'inizio della prima guerra mondiale, i giornalisti umoristici pubblicavano sempre una vignetta poi divenuta famosa. Si vedeva una gran donna velata che diceva, parlando agli occidentali: «Non mi toccate il Bosforo». La donna velata, ovviamente, era la Turchia che seppa poi «punire a dovere» le grandi potenze quando osarono sbarcare truppe proprio sui Dardanelli per tentare di risalire verso Istanbul. Comandava i soldati della «Sublime Porta» il capo dei «giovani ufficiali» Mustafa Kemal Atatürk, il padre della patria. In tempi di guerra fredda, occhi e radar della Nato e degli americani scrutavano e controllavano ogni nave sovietica che scendeva dal Bosforo per guadagnare l'Europa. Anche i sottomarini venivano registrati uno per uno.

Ma a prescindere dalla guerra e dalle tensioni politiche, il Bosforo passa in mezzo a una delle più belle zone della Turchia antica e moderna. Milioni di turisti ogni anno a due passi dal ponte di Galata o scendendo fino al porto dall'antica Pera e da Galata stessa, andavano ad imbarcarsi sui traghetti che risalgono proprio il Bosforo, fermandosi ad ogni paesetto e nella parte estrema di Istanbul, quando la città, piano piano, cede il passo all'antica fortezza dei Rumeli e alla campagna circostante. La fortezza, ovviamente, ha altre torri nella parte asiatica e, in antico, tra le due parti delle massicce costruzioni veniva tesa un'immensa catena, in modo da bloccare il transito delle navi in caso di battaglia. Quando tutto è in pace, il giro del Bosforo in traghetto, o con una barca presa a noleggio, è una delle più belle gite che si possono fare. Si può anche costeggiare il braccio di mare lun-

go strade che percorrono la parte asiatica e la parte europea. Nella parte asiatica, si incontra, proprio su uno dei «mammelloni» della costa, Scutari, o meglio Uskodar, con l'antico e stupefacente cimitero musulmano e centinaia di piccoli negozietti pieni di bracciali e collane di quell'oro rosso, di poco valore, in vendita anche nel gran bazar. Uskodar, nei tempi antichi, veniva chiamata la «sada asiatica nel Bosforo», con un che di minaccioso e di provocante. Nella parte europea si trovano deliziosi caffè o piccoli ristoranti sempre pieni di gente e ritrovi notturni con ragazzi e ragazze turchi che vanno ad ascoltare le magnifiche melodie che vengono dalla Turchia più profonda. C'è un elegante porticciolo e ci sono le ville dei ricchi di Istanbul. Un po' più all'interno, si aprono i negozi e i ristoranti degli armeni e dei greci. Certo, la parte asiatica conserva sempre l'antico fascino degli «Ottomani» e la persino pensare ai giannizzeri, le guardie sempre irrequiete dei Sultani.

Nei paesetti, per strada o sulle piazzette, si trovano ancora i venditori di cozze cucinate sugli spiedi e si incrociano, soprattutto, preziosissime case sull'acqua rimaste com'erano: tutte costruite in legno e con la barca sistemata sotto la porta d'ingresso. È l'acqua di questo piccolo mare che riempie anche il «Corno d'Oro», fin sotto al grande cimitero e alla «sacra» moschea di Eyyub, dove i regnanti andavano a farsi incoronare e Pierre Loti, arrivato dalla Francia, a meditare. Ed è quindi l'acqua del Bosforo che brilla, ogni sera, «che Allah manda in terra», in quel punto, quando il sole scende e colora tutto di rosso.

Sempre il Bosforo passa sotto il Topkapi e il grande palazzo del Sultano, a fianco delle due famose moschee di Istanbul, quasi lambendo la vecchia stazione ferroviaria di Sirkegi, quella dove approdava l'Orient Express che veniva da Parigi e da dove partivano i convogli per Aleppo e Beirut. Tutta quella zona era un formicolio di tra-

ghetti che trasbordavano turchi e stranieri sulla parte asiatica. Ora, c'è il gigantesco e bellissimo ponte moderno che proprio da Galata e dall'antica Pera convoglia il traffico per Ankara, con un incredibile balzo sul Bosforo.

Se la petroliera fosse esplosa un po' più all'interno, verso Istanbul, sarebbe sicuramente stato un disastro immane. Ci vivono migliaia e migliaia di persone. La gente ha sempre avuto paura quando passavano quelle gigantesche petroliere. Poteva andarne della vita di tutti. Ora, il petrolio, uscito dalle tanche, si starà avviando a tutta velocità proprio verso Istanbul e le zone più belle della città. Un disastro ecologico in pieno centro abitato, tra case e porti. E davvero un incubo. Il sentore del petrolio, gli alberi e le piante lungo la riva, le case, gli animali, restagnerà ovunque. E le rive saranno, d'ora in avanti, coperte da quella morchia nera che tutto distrugge e offende. Sarà una battaglia durissima liberare.



Il disastro ecologico del Bosforo

Ozbelici / Ap