

AMBIENTE. Joel Steward, dell'Oregon, da 5 anni guida all'arrembaggio le navi di Greenpeace

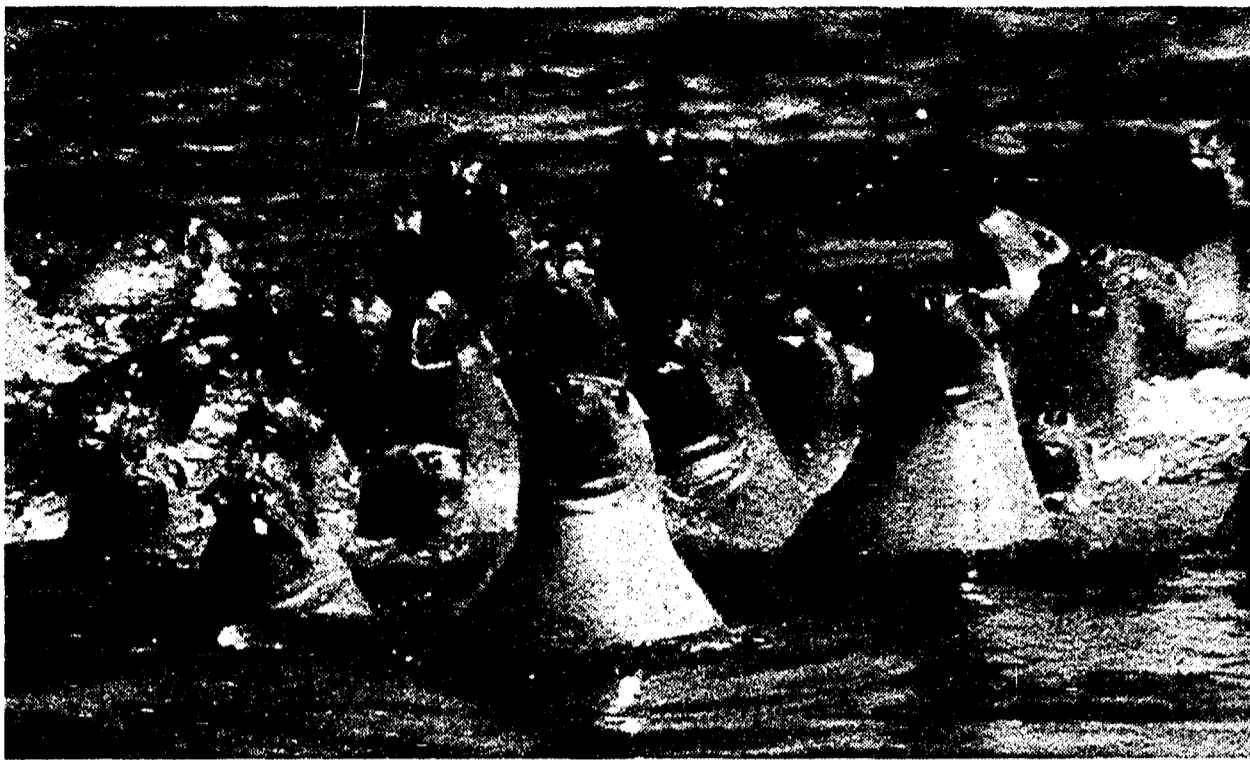
MADDALENA Si può «servire» una causa per le più svariate ragioni: sensibilità politica, culturale, educazione, fatti della vita. Per Joel Steward, è stata soprattutto un'immagine: quella del mare e delle spiagge di Prince William Bay, nell'amatissima Alaska, copersi di petrolio dopo il disastro della Exxon Valdes. «Una scena di distruzione inimmaginabile - racconta - un paesaggio completamente stravolto. E i guasti, purtroppo, sono visibili ancora oggi». Fino a quel giorno, Steward aveva una sola grande passione: il mare. Da allora se n'è aggiunta un'altra: la militanza ecologista. Scelte non in contrasto, anzi perfettamente combinate: per mare, il «comandante ecologista» continua a navigare, e guida la piccola flotta di Greenpeace all'arrembaggio contro gli inquinatori - potenti e supeprotetti, civili e militari - di tutto il mondo.

Del lupo di mare, il comandante Steward, 39 anni, ha in fondo molti tratti, a cominciare dalla folta barba chiara e dai modi un po' sbrigativi ma molto cordiali. Eppure non si può certo dire che il mare ce l'abbia nel sangue. Viene dall'Oregon, regione di montagne, nel cuore degli Stati Uniti d'America.

«Da piccolo sognavo il mare» - «Ma fin da piccolo - racconta - sognavo il mare. Appena ho potuto mi sono trasferito in California, a Seattle. E da lì è iniziata la mia avventura di marinaio: prima nei pescherecci, poi nei mercantili, nelle flotte commerciali, per lo più nel nord pacifico». Ventidue anni per mare, gli ultimi cinque assieme a Greenpeace. Adesso Steward ha la responsabilità della «Rainbow Warriors» (guerrieri dell'arcobaleno), una delle navi più belle ed importanti della flotta ambientalista: la precedente nave ecologista che portava lo stesso nome era stata distrutta nove anni fa in un misterioso attentato ad opera dei servizi segreti francesi, con una vittima, un fotografo portoghese. Appena ad una parete della sala mensa, la campanella per l'«adunata», l'unico oggetto salvato nel tragico rogo, segna anche simbolicamente la «continuità» con la prima «Rainbow Warriors».

Qualche giorno fa, sui mari di Sardegna, il comandante Steward ha guidato l'ultima incursione ecologista: un assalto alla base di sommergibili nucleari americani di La Maddalena. Giocava in casa, per così dire. E dopo esserse date di santa ragione - tra colpi di idrante e «speronamenti» da parte di lance e gommoni -, alla fine i saluti e i complimenti con i marines. «Lei è della California? Bella la California, ci manca tanto...».

«Pirata» sì, ma gentiluomo. Del resto, nelle incursioni di Greenpeace, i veri «nemici» è difficile vederli: si vedono le fabbriche inquinanti, le navi che trasportano le scorie ra-



Le foche nere di petrolio dopo il disastro della Exxon Valdes. Sotto: la «Rainbow Warriors» affondata nell' '85

John Caps

Un pirata «montanaro» comanda la flotta verde

All'arrembaggio nel nome dell'ecologismo, nei mari di mezzo mondo. Joel Steward, il comandante della «Rainbow Warriors» e di altre navi della piccola flotta di Greenpeace, viene dalle montagne dell'Oregon, Usa. La passione per il mare lo ha portato ad imbarcarsi giovanissimo su mercantili e pescherecci. Da cinque anni naviga con gli ambientalisti: guida le «azioni» contro gli inquinatori e i nemici della natura. «Una scelta nata in Alaska».

DAL NOSTRO INVIATO
PAOLO BRANCA

diotative, o appunto i sommergibili nucleari, e chi li fa funzionare, mai chi comanda o ce li manda. Delle azioni guidate, Joel Steward ha perso il conto: «Posso ricordare le ultime, quelle della campagna nel Mediterraneo. La Maddalena e prima Tolone, nella base di sommergibili nucleari francesi dove abbiamo fatto un'incursione un po' meno spettacolare. E prima a Carbonera, in Spagna, dove un gruppo è

sbarcato dalla Rainbow per arrampicarsi sulla torre di una centrale a combustibili fossili. E ancora in Spagna, a Martorell, abbiamo disturbato le operazioni di scarico a mare della Solvay...». E adesso, destinazione Tunisia, poi Turchia, Israele, Grecia, di nuovo Spagna, America Latina. Per quali missioni? «Top secret, ovviamente. Per una piccola «armata» come la nostra, il fattore sorpresa è decisivo».



La partenza della «Rainbow Warriors» dall'Italia (dopo La Maddalena, è stata anche a Napoli), è avvenuta con un breve anticipo sul previsto. Il comandante Steward, infatti, ha voluto sfruttare il vento favorevole, e issare le vele. Niente motori, niente carburante, almeno fino a quando se ne può fare a meno. La scelta ecologista inizia dalle proprie cose, quelle che si hanno sottomano ogni giorno. «Ci man-

cherebbe - dice - che fossero proprio le navi di Greenpeace ad inquinare i mari...». L'ha presa quasi come una missione nella missione, il comandante americano. Manutenzione continua, niente sprechi, motori sempre in perfetto ordine: oggi la «Rainbow Warriors» è considerata una nave ecologica, oltre che ecologista. «Su queste cose - racconta uno dell'equipaggio - non transige: ci è capitato di resta-

re fermi nei porti per giorni, solo perché non trovavamo i filtri lubrificanti più adatti per i motori della «Rainbow»...».

Una gestione di questo tipo consente oltretutto notevoli risparmi, il che per le finanze di Greenpeace è sempre più un'esigenza vitale. «Negli ultimi anni - spiega Paola Biocca, responsabile della campagna disarmo di Greenpeace nel Mediterraneo, nonché gentile «tramite» nella conversazione con il comandante - abbiamo avuto una flessione economica, a causa della recessione che ha colpito prima gli Stati Uniti e poi l'Europa. La nostra è un'organizzazione volontaria, viviamo unicamente dei contributi dei nostri soci (5 milioni in tutto il mondo, 80 mila in Italia). Non abbiamo sponsorizzazioni dai governi, da enti, o da industrie: e nei periodi di crisi economica, è inevitabile che le contribuzioni dei soci diminuiscano...». E di fronte a queste difficoltà, c'è chi all'interno dell'organizzazione ecologista, ipotizza una mutamento del ruolo di Greenpeace: meno avventure e incursioni nei mari, più interventi di carattere politico, come quello che recentemente ha fruttato un'importante vittoria in Antartide, con la moratoria dei divieti di sfruttamento minerario e di caccia alle balene. Joel Steward, però, non è affatto d'accordo: l'azione politica serve, d'accordo, ma è soprattutto alle imprese sui mari che Greenpeace deve la sua popolarità in tutto il mondo.

Politica e azione

«Ne abbiamo discusso - racconta ancora Paola Biocca - a fondo, lui è preoccupato, ma secondo me questi timori sono infondati: dovremo affrontare una ristrutturazione, scegliere delle priorità d'intervento, ma è impensabile che Greenpeace possa rinunciare alle avventure nei mari. Anche perché non si tratta solo di una questione d'immagine: le nostre azioni più di una volta hanno impedito atti di inquinamento, e comunque hanno suscitato attorno a certi problemi un'attenzione e un'interesse che altrimenti non ci sarebbero stati...».

E allora, almeno per ora, può navigare tranquillo il marinaio dell'Oregon. Sette-otto mesi l'anno sulle navi di Greenpeace, gli altri quattro «a riposo», secondo le buone vecchie tradizioni della gente di mare. Magari in montagna, nelle sue montagne d'America? Macché, il comandante sta costruendosi una casa in Costa Rica: una strana casa di legno, sopra gli alberi, come le palafitte dell'antichità più remota. E tutto, ovviamente, nel pieno rispetto dell'ambiente. Perché la scelta ecologista - ripete il comandante - deve iniziare dalle cose quotidiane, quelle che si hanno sottomano: una casa, una nave, il mare...

Per amore evade e rapisce i figli

LONDRA Un padre, in fuga con i due figli rapiti alla ex moglie, è stato arrestato dopo un drammatico assedio. È accaduto nel Galles. James Moore, 35 anni, già nel 1992 aveva rapito i due bambini - David di 6 anni e Clare di 4 - e proprio per questo stava scontando una condanna ad otto anni di prigione.

Quindici giorni fa, in compagnia di un altro detenuto, Richard Johnson, è evaso dal carcere ed ha mandato la sua seconda moglie, Trina, a prelevare David e Clare. La coppia ha poi preso anche i due figli che la donna aveva avuto da un precedente matrimonio - Rachel di 8 anni e Scott di 6 - e tutti quanti, compreso Richard Johnson, hanno cominciato la «grande fuga».

Dall'Humberstone, nel nord-est dell'Inghilterra, a bordo di un furgone scassato sono arrivati nel Galles dove hanno preso in affitto un cottage molto isolato. Giovedì però la polizia ha localizzato il furgone servito per l'avventura, ed è cominciato così un drammatico assedio durato diciannove ore e conclusosi durante la notte con l'arresto dei due evasi e di Trina. I figli della donna sono stati affidati agli assistenti sociali, mentre quelli di Moore sono stati riconsegnati alla madre.

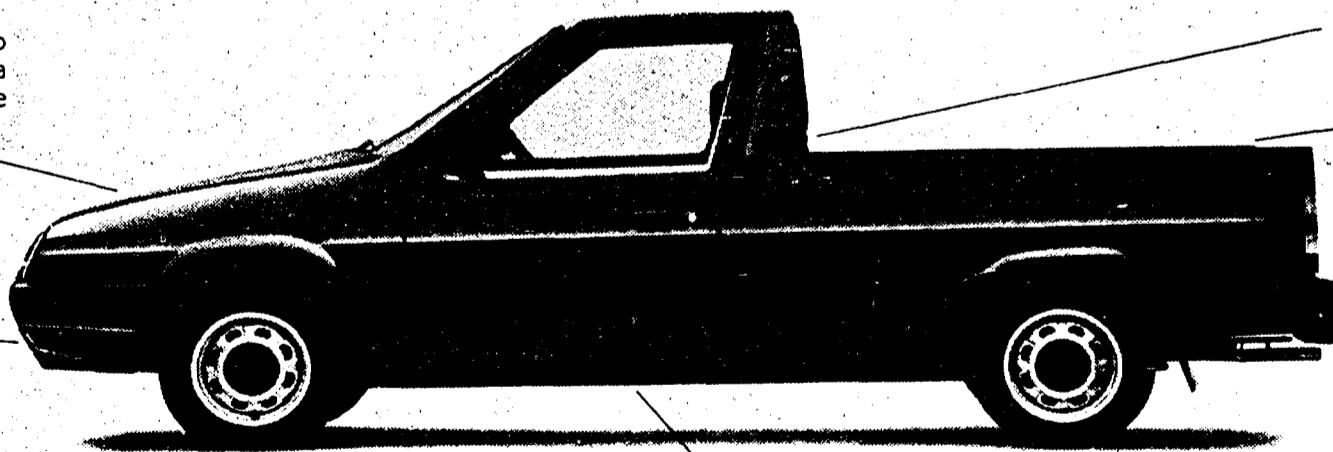
Moore non era armato, ma questo la polizia non lo sapeva e quindi, temendo qualche atto inconsulto, non è immediatamente intervenuta ed ha aspettato che l'uomo si arrendesse. Un elicottero e cani poliziotto hanno partecipato alla battuta. Un portavoce degli agenti ha continuato per lunghe ore a condurre le trattative con i due evasi per convincerli alla resa. Cosa che il padre dei due bimbi rapiti ha fatto solo dopo che il telegiornale della «Bbc» di giovedì sera ha mandato in onda un suo appello. «Ho fatto tutto per amore dei miei figli. Gli otto anni a cui sono stato condannato per averli rapiti nel 1992 è una sentenza intollerabile e manifestamente eccessiva. La colpa è della famiglia della mia ex moglie che è massone», ha detto James Moore.

Padre disperato come dice lui, o psicopatico come sostiene il giudice che lo ha condannato? Difficile dirlo, per ora James Moore è tornato in carcere in attesa della nuova inevitabile condanna che lo colpirà per il secondo rapimento.

SI DICE ŠKONCERTANTE, SI ŠKRIVE ŠKODA.

Motore superleggero in alluminio da 1300 cc, 68 cv, catalizzatore a tre vie e sonda Lambda, iniezione Bosch MM.

Frontale di sicurezza a deformazione variabile.



Sedili anatomici antistanchezza e ottima insonorizzazione dell'abitacolo.

Disponibile nelle versioni cassone e furgonato (in metallo e vetroresina).

Basso piano di carico per agevolare il lavoro.

Protezioni laterali antiurto di serie.

ŠKODA PICK-UP L. 10.875.521*
(I.V.A. esclusa). Finanziamenti agevolati** Fingerma fino al 31/12/1994.

Ci credo, è ŠKODA.

ŠKODA Automobili Italia Servizio Clienti. Rete capillare: 120 Concessionarie in Italia.



* ARLET, esclusa. ** Esempio ai fini della legge 154/92: Prezzo chiavi in mano (ARLET, esclusa) L. 12.852.000 - Anticipo L. 3.000.000 - Importo finanziato L. 10.000.000 - Spese L. 200.000 - r. 30 rate da L. 368.883 - TAN 8% - TAEG 10,08% - Salvo approvazione FINGERMA S.p.A. - Offerta non cumulabile con altre iniziative in corso. Per ulteriori informazioni, consultare i fogli analoghi pubblicati a termine di legge.