

II c a s o

Le vetture rastrellate in Italia, Francia, Spagna e trasportate via mare in container vengono vendute o affittate ai tassisti di Dakar

DAKAR È UNA DELLE CITTÀ PIÙ INQUINATE DEL PIANETA. GRAZIE AI TRAFICANTI EUROPEI ORA LA SUA ARIA DIVENTERÀ ANCORA PIÙ PESTILENZIALE

Diop fa il tassista per le dissestate strade di Dakar. Ha 56 anni, due mogli e quindici figli, due dei quali emigrati da tempo in Italia. Il suo strumento di lavoro è una Renault diesel gialla e nera che ha visto tempi decisamente migliori... una ventina d'anni fa, come minimo. Ma adesso può sperare di migliorare la situazione, di vedersi affidare un'auto meno disastrosa, che non si blocchi con un botto e una nuvola di fumo nero ogni volta che toglie il piede dall'acceleratore. Un miglioramento che si tradurrà nella possibilità di battere la spietata concorrenza (in Senegal i taxi sono di gran lunga più numerosi degli aspiranti passeggeri) e spuntare prezzi un po' più alti di quelli - l'uso del tassmetro pare sconosciuto da queste parti - che riesce a concordare al termine di faticose contrattazioni prima di ogni corsa.

A fornire un'auto «nuova» a Diop e a qualche centinaio di altri tassisti della capitale senegalese (una metropoli di quasi tre milioni di abitanti in un paese grande due terzi dell'Italia in cui vivono in tutto meno di nove milioni di persone) sono alcuni «benefattori» che da più di un anno hanno infittito i loro viaggi a Dakar. «Benefattori» che, in realtà, hanno scoperto l'ennesima gallina dalle uova d'oro: il riciclaggio delle auto europee rottamate negli ultimi anni con gli incentivi statali.

Un lussemburghese sulla sessantina, che chiameremo Jean, è uno di questi signori. Ufficialmente è un commerciante di macchinari agricoli e pezzi di ricambio, passa a Dakar almeno una settimana al mese e si aggira tra alberghi, uffici governativi e altri posti meno ufficiali per piazzare la sua mercanzia. «Auto acquistate in Italia, in Belgio, in Francia», ammette, restando nel vago.

È Abou, un giovane impiegato dell'Air Afrique con atteggiamenti e anche cultura da intellettuale, ma che a sua volta «arrotonda» lo stipendio con traffici vari (il suo cavallo di battaglia pare essere, con la complicità di un parente macchinista, il contrabbando dal vicino Mali di polvere d'oro nascosta sui treni che trasportano merci lungo l'unica linea ferroviaria dell'area, la Dakar-Bamako), a spiegare, sia pur tra molte reticenze, il meccanismo, tutto sommato semplice: si acquistano (a prezzo, ovviamente, di rotta-

I N F O

Ambiente e Tg Rai Solo 2% di spazio

Due per cento. È questa la soglia massima d'attenzione dei Tg della Rai nei confronti dei problemi ambientali. Ed è la critica che i Verdi rivolgono all'informazione del servizio pubblico. Tocca a Stefano Semenzato lanciare l'accusa, nel convegno «La notizia che non c'è. L'informazione ambientale nei Tg della Rai», citando una ricerca del Centro d'ascolto dell'informazione radiotelevisiva. Il presidente della Rai, Roberto Zaccaria, non c'è. L'informazione ambientale non si forma solo nei Tg, e la Rai ha tante trasmissioni che hanno come tema l'ambiente. Non abbiamo fatto passi indietro, ma avanti: c'è un'attenzione all'ambiente che è diventata sistematica. Noi siamo soddisfatti».

me) le auto ritirate dalla circolazione in Europa perché vecchie, insicure e inquinanti, le si carica in container e le si porta via mare in Senegal (e molto verosimilmente in diversi altri paesi africani e di altri continenti).

Una volta sbarcate, vengono stoccate in vasti piazzali recintati, reimmatricolate senza troppe formalità e indagini, e quindi vendute o noleggiate. Un grande spiazzo polveroso - ma non è l'unico - nell'area industriale alle porte di Dakar ne ospita centinaia: allineate sotto il sole «inver-

nal» che fa evaporare le ultime, tenui tracce della stagione cosiddetta «delle piogge», si vedono Ritmo e 305, Alfette e Renault 17. I prezzi di vendita sono, almeno agli occhi d'un europeo, abbastanza bassi, soprattutto se confrontati con quelli praticati dai concessionari ufficiali per le vetture nuove. Ma sempre elevati per le scarsissime disponibilità della grande maggioranza dei pochi - senegalesi che possono permettersi un'auto privata.

Per le strade della capitale, tra le nuvole di gas di scarico della

«Resuscitate» per il Senegal le auto rottamate dall'Europa

DALL'INVIATO PIETRO STRAMBA-BADIALE



miriade di vecchi, scassatissimi pulmini Renault perennemente sovraffollati che assicurano il servizio di «Transport commun», capita di incontrare anche una 127 dall'improbabile colore azzurro o una Visa che una volta doveva essere bianca. Ma sono,

tutto sommato, una minoranza. La gran parte viene affittata a tassisti che, in cambio, devono versare ogni mese una cifra fissa di 20.000 franchi locali, pari a circa 60.000 lire. Poco, per gli standard europei, ma molto per un paese in cui è normale fare una trentina

RIFIUTI

Il recupero della plastica

Alla fine dell'anno le tonnellate di rifiuti di imballaggi plastici recuperate saranno 380.000, pari al 20,6% di quelle consumate in Italia nel 1999, con un aumento di 50.000 tonnellate rispetto al 1998. È uno dei dati emersi nel corso del primo incontro di «Plastiche terzo millennio», uno spazio di confronto tra i produttori italiani di materie plastiche, rappresentati da Federchimica-Assoplast, e gli altri operatori, nei diversi ruoli, del settore. Cuore del sistema di recupero e riciclaggio degli imballaggi in plastica è Corepla, il secondo consorzio europeo del settore, il cui presidente, Mario Magnini - che è anche presidente di Assoplast - assicura che i risultati raggiunti dalle aziende italiane sono stati ottenuti «con una politica industriale che rispetta pienamente l'ambiente», ma ammonisce: «Non si può aumentare la quantità di materia plastica riciclata in circolazione senza neppure sapere quanto costa, in termini di ecobilancio, né se saremo in grado di riutilizzarla».

di chilometri, farsi aspettare un'ora o due e poi tornare indietro per l'equivalente di 9.000 lire, e anche meno se si è abili a contrattare. È una bella somma, in fin dei conti, se moltiplicata per 100 o 200 vetture e se paragonata ai costi: tra acquisto e trasporto, difficilmente si supera il mezzo milione per auto.

Gli incentivi alla rottamazione erano stati promossi in diversi paesi europei non solo per rivitalizzare (ma forse il termine più corretto sarebbe «dregare») l'industria automobilistica, ma anche e forse soprattutto per togliere di mezzo auto magari ancora in discrete condizioni ma grandi bevitrice di benzina e fortemente inquinanti. Una parte almeno di quell'inquinamento, però, non è stata eliminata, ma solo spostata: portata via dalle nostre strade e dai nostri polmoni europei e graziosamente venduta, o affittata, a un continente che già di suo soffre, nelle metropoli in cui si affollano milioni di diseredati e di profughi anche ambientali, di un degrado e di un inquinamento tra i peggiori del pianeta.

I N F O

4 milioni senz'acqua a causa delle dighe

Ogni anno circa 4 milioni di persone sono costretti a lasciare la propria casa in conseguenza della costruzione di dighe. È uno dei dati che saranno sottolineati alla Conferenza regionale Africa-Medio Oriente sulle dighe in programma l'8-9 dicembre al Cairo.

TURISMO

Vino novello e olio ad Amelia

Sulle tracce dell'olio e del vino novello. È un appuntamento all'insegna della genuinità e delle tipicità delle produzioni quello organizzato ad Amelia, in provincia di Terni, da oggi a domenica. Un appuntamento che si inserisce nel quadro delle iniziative per il lancio della «Strada del vino della provincia di Terni» che sta nascendo sulla base della legge entrata in vigore da poche settimane per dare impulso a una forma particolare di turismo, l'«enoturismo», che da anni sta dando ottima prova di sé sia in Francia, nell'area di produzione dello champagne, sia in California, nella Napa Valley. Scopo delle «strade del vino» è offrire al turista percorsi organizzati secondo precisi standard di qualità.

TERRA COTTA

Trapani, mandorle e pesce profumano il kous-cous

STEFANO POLACCHI

Arroccato sul mare di San Vito Lo Capo, sorvegliato da Erice, guardiana di pietra, sotto il verde del Monte Cofano c'è il «Pocho» di Marilù Terrasi, a Makari (0923.97.25.25). «La Sicilia è un intreccio di sapori e misteri, e la cucina del Trapanese ha ancora il gusto costruito da secoli e popoli che qui hanno vissuto, lottato, pescato - racconta Marilù - Sicuramente trapanese è il kous-cous, retaggio della dominazione araba e rimasto radicato profondamente nella nostra terra: basta uscire



dalla provincia, però, e già non si usa più». Il Kous-cous di pesce, addirittura, è oggetto di «gara» tra le diverse famiglie trapanesi che ne custodiscono gelosamente ricette e segreti, tramandati da madre in figlia e completamente inaccessibili e qualsiasi estraneo, mariti compresi. Una contaminazione nata nei secoli passati, dunque, che fa del piatto arabo-magrebino

una specialità diversa, siciliana e trapanese in tutto e per tutto. «Qui ci sono muratori tunisini che chiamano kous-cous un impasto per la posa di mattonelle a grani grossi, che resta un po' grezzo e lavorato con poca acqua. Proprio come la semola - spiega Marilù - che si lavora nella «mafarrada» (un recipiente di coccio largo a forma svastata) spruzzandola con un po' d'acqua e passandola sopra la mano destra con un movimento rotatorio fino ad avere l'«incoccatura», ovvero le palline - i «coccì» - che poi si faranno cuocere a vapore nella kousousiera. È un piatto «corale», che richiede una lavorazione lunga e passa per diversi stadi: ad esempio, la kousousiera si sigilla con una pasta di acqua e farina chiamata «cuduredda»: la pasta che

avanza viene raccolta in piccole forme ad anello e cotta col kous-cous. Le «cuduredde», così si chiamano gli anellini, vengono fatte mangiare ai bambini che non possono aspettare un'altra ora, necessaria a far riposare il kous-cous nel brodo di pesce. Il kous-cous è ormai il piatto della festa: da Alcamo a Mazara, dalle Egadi a Pantelleria dove l'uso di verdure e legumi ri-

chiama maggiormente la tradizione araba. E ancora oggi la lavorazione della semola coinvolge tutta la famiglia in un rituale che conserva quell'indifinito sapore di mistero che ogni volta si ripete. Un mistero che vive anche nella particolare ricchezza aromatica del piatto: alloro, spezie, mandorle, cannella, aglio...

LA RICETTA

Kous-cous di pesce

Ingredienti: 1 kg. di semola a grana grossa; 2 cipolle; olio extravergine d'oliva; sale e pepe; acqua; cannella; alloro; prezzemolo; 1 testa d'aglio; 1 kg. di pesce misto da brodo/zuppa; 2 litri passata di pomodoro; 150 gr. di mandorle.

Esecuzione: in un recipiente di creta svastata (mafarrada) versate a poco a poco la semola e iniziate un movimento rotatorio con la mano destra spruzzando pochissima acqua alla volta con la mano sinistra, finché non si formano delle piccolissime palline. Condite la semola così «incoccata» con olio, sale, pepe, cannella, cipolla tagliata a

dadini piccolissimi, prezzemolo tritato, e sistemata nella kousousiera, alternando a strati, di tanto in tanto, qualche foglia d'alloro. Cuocete il kous-cous a vapore per circa un'ora e mezzo, avendo cura di aggiungere all'acqua in ebollizione un mazzetto di odori (prezzemolo, alloro, sedano, timo, carota), qualche chiodo di garofano e qualche pesciolino da brodo. Intanto preparate una zuppa di pesce: soffriggete una cipolla affettata in olio abbondante, aggiungete il passato di pomodoro, sale, pepe e un pesto ottenuto con spicchi d'aglio, prezzemolo abbondante e le mandorle. Cuocete il tutto una ventina di minuti, poi aggiungete il pesce da brodo precedentemente pulito e fate cuocere a seconda della grandezza del pesce per qualche minuto. Versate il kous-cous già cotto a vapore in una capiente zuppiera, versatevi sopra la metà del brodo e una parte del pesce sminuzzato. Coprite con un coperchio e con una coperta di lana e lasciate riposare per una mezz'ora. Servite poi separatamente kous-cous, pesce e brodo.

II c a s o

Autopia, ovvero l'isola che ci sarà

RENATA TININI

Invece di costruirsi una casa, perché non valutare la possibilità di farvi un'isola? Non nel senso di comprarla, quello l'hanno già fatto Marlon Brando e molti altri dopo di lui, ma nel senso di crearla. Qualcuno ci ha pensato, e pare che l'impresa non sia impossibile. Ma facciamo un passo indietro. L'architetto tedesco Wolf Hilbertz e lo scienziato statunitense Thomas Goreau hanno brevettato nel 1996 un sistema ecologico di costruzione, che si basa sul sole, sull'acqua, sul tempo e su due elettrodi. Hanno poi scelto un luogo nell'Oceano Indiano, al centro di un triangolo formato dalle Seychelles, dalle Maldive e dall'isola Maurizio, e lì, sul bassofondo marino, hanno posato una piccola piramide metallica collegata a un pannello solare galleggiante sulla superficie. Grazie a due elettrodi collegati alla struttura, viene provocata un'elettrolisi che accelera enormemente la formazione di concrezioni calcaree, dando il via a un processo di autoformazione dal quale scaturirà l'isola di Autopia, ovvero un'utopia che si crea da sola. Hilbertz e Goreau sottolineano la portata rivoluzionaria di questa architettura da loro definita non antropocentrica, che utilizza un materiale naturale, solido, poco costoso, illimitato e non soggetto a usura. Anzi, col passare del tempo, al contrario dei materiali solitamente usati nelle costruzioni, invece di logorarsi si rinforza, senza inquinare l'ambiente circostante. Si è visto inoltre che l'elettrolisi favorisce anche la crescita del corallo, che si sviluppa con una velocità fino a sei volte superiore al normale. I suoi creatori prevedono che tra una ventina d'anni l'isola - che grazie alla sua posizione è al di fuori di ogni giurisdizione e gode dello statuto a-nazionale di una nave - avrà raggiunto dimensioni tali da poter essere abitata, e auspicano possa diventare il paradiso degli amanti del mare e della natura di tutto il mondo. Temono invece tutti coloro che, attratti dal suo statuto fiscale off-shore, la vorrebbero come sede delle loro attività. Ma nel frattempo quest'impresa ha bisogno di finanziamenti. E un'idea potrebbe consistere nell'esporthare questa tecnica per costruire barriere artificiali e sistemi di difesa costieri laddove quelli naturali sono danneggiati, o addirittura creare nel mare di Autopia delle strutture che poi saranno trasportate in luoghi dove le condizioni sono meno favorevoli. Infatti, perché l'elettrolisi funzioni bene, l'acqua deve essere intorno ai 25 gradi, né troppo dolce né troppo inquinata, il fondale non deve essere troppo profondo e la zona non deve essere soggetta a uragani. E queste sono le condizioni del mare intorno Autopia. Che stia venendo alla luce una nuova Atlantide?

