

Meno di sette giorni fa era la Prestige, ora è la volta della Gaz Poem. Due navi cisterna: la prima trasportava petrolio ed è affondata al largo della costa della Galizia spagnola, la seconda, carica di gas liquido, sta bruciando presso Hong Kong. Le unisce il rischio di un'ennesima catastrofe ambientale.

Da ieri la petroliera Gaz Poem, che ha nella stiva ventimila tonnellate di gas liquido, è in fiamme nelle acque cinesi, a meno di quaranta chilometri dalla metropoli di Hong Kong. Se l'incendio dovesse raggiungere i depositi, hanno comunicato gli esperti che stanno tentando di spegnere il rogo, si verificherebbe un'esplosione «molto, molto potente», dalle conseguenze imprevedibili.

Stando alle informazioni rese note, l'incendio sarebbe scoppiato nella sala macchine per causa ancora non chiara e subito dopo si è propagato alle sovrastrutture. Immediato l'intervento dei mezzi di soccorso che partiti da Hong Kong sono rimasti al lavoro tutto il giorno e tutta la notte per domare l'incendio. Tutti i trentaquattro membri dell'equipaggio sono stati tratti in salvo, ed evacuati da due navi che si trovavano nelle vicinanze. Nella zona, dove si è alzato un

“ Tratti in salvo tutti i 34 marinai L'incendio è scoppiato nella sala macchine per cause ancora da chiarire



Continuano le polemiche tra Lisbona e Madrid sull'altra recente catastrofe marittima: l'affondamento della Prestige al largo della costa spagnola ”

Nave cisterna in fiamme a Hong Kong

Si teme un'esplosione se il fuoco raggiunge la stiva che ospita 20mila tonnellate di gas liquido

intenso fumo nero, tutto il traffico marittimo è stato deviato per motivi di sicurezza. Stando a quanto dichiarato dal portavoce del vicino centro di soccorso di Shenzhen, il capitano Ravi Dewan, «il fuoco sta distruggendo il ponte principale e le strutture alte della nave, dalla parte opposta dei depositi di carburante». «Il vento ha aggiunto Dewan - soffia in direzione della poppa della metaniera e spinge le fiamme in quella direzione. Fortunatamente i depositi con il loro pericoloso carico sono situati a prua. Se il vento non cambierà, aiuterà a mantenere l'incendio lontano dalla zona a rischio, e ciò ci darebbe il tempo di spegnere il fuoco e di evitare l'esplosione».

Il rischio di deflagrazione e di un conseguente disastro ecologico resta però alto visto che, come ha precisato Dewan, ci vorranno ancora molte ore di lavoro prima di poter avere la situazione sotto controllo.

La Gaz Poem è registrata a Panama, aveva fatto il pieno a Hong Kong lo scorso 20 novembre ed era diretta al porto cinese di Yan Tian.

Le autorità cinesi hanno intanto assicurato che non esiste nessun pericolo per l'impianto nucleare di Daya Bay, nella Cina meridionale: la petroliera in fiamme si troverebbe infatti «molto lontana». Poco più di due mesi fa, l'11 settembre, un altro disastro si era



La nave in fiamme a largo di Hong Kong
Reuters

verificato nelle acque del sud della Cina: una petroliera era esplosa dopo essere finita sugli scogli mentre tentava di evitare la furia di un uragano.

Intanto, nella parte opposta del globo, dalle «ferite» della petroliera Prestige continua ad uscire combustibile che vanno ad alimentare la querelle tra Spagna e Portogallo sulle modalità di gestione del naufragio della Prestige.

A rivelarlo è l'Istituto idrografico portoghese. «Stiamo ancora registrando delle perdite di olio nella zona dell'affondamento.

Le macchie sono molto compatte con diversi centimetri di spessore», ha detto ieri il direttore dell'istituto lusitano Augusto Ezequiel. Ma il governo spagnolo fa spallucce: insiste che l'affondamento della petroliera ha provocato in quella zona «macchie di non più di 20 millesimi di spessore, dunque trascurabili». ha riferito ieri il vicepresidente del governo, Mariano Rajoy.

Controrisposta immediata del ministro degli Esteri di Lisbona, Antonio Martins da Cruz, che alla radio privata Tsf ha dichiarato che «il governo portoghese crede pienamente alle osservazioni fatte dall'Istituto idrografico».

c.z.

Miss Mondo Islamici protestano anche a Londra

Sono fuggite di notte, protette dal buio, lasciandosi dietro l'ondata di una violenza integralista che in tre giorni in Nigeria ha massacrato più di duecento persone. Per le ottanta candidate alla gara di bellezza l'incubo è finito ieri alle 7.30 quando un Boeing 747 della Camerun Airlines è atterrato all'aeroporto di Gatwick, Londra, mettendo fine alle angosce loro e delle loro famiglie. Ma non alle proteste. Perché dalla Nigeria, la polemica si è spostata anche sul suolo inglese. Alla Bbc il portavoce del partito islamico di liberazione britannico, Sajjad Khan, ha dichiarato: «L'idea di continuare questa manifestazione è sbagliata e dovrebbe essere rifiutata da tutti. Un evento del genere, è una cosa da medioevo».

Volontari puliscono dal petrolio una spiaggia della Galizia

Gabriele Salari *

L'abbiamo vista tutti sulle prime pagine dei quotidiani: con il becco spalancato, la sula (che qualche giornale ha scambiato con il cormorano) è l'icona della catastrofe ambientale della Galizia. Soprattutto quando il nemico è subdolo e vischioso come il greggio, i mass media hanno bisogno di individuare una vittima il più possibile fotogenica e dopo i cormorani con le ali imbrattate di petrolio della guerra del Golfo e le iguane delle Galapagos, giustamente tocca alle sule. Si tratta, infatti, di uccelli che pescano in alto mare, dove si tuffano a velocità vertiginosa anche da 40 metri d'altezza, ed è proprio lì che si è consumata la tragedia della Prestige. Quando il petrolio aggredisce le loro piume, oltre ad appesantirle, ne elimina le capacità idrorepellenti condannandole alla morte. Solo poche potranno essere soccorse dai volontari di Greenpeace e di altre associazioni sulla costa. Le altre verranno inghiottite dall'oceano: basta infatti che la macchia di petrolio sia più grande di una moneta da due euro per condannarle a morte certa.

Per chi li conosce, con quella silhouette affusolata che solo le grandi tuffatrici hanno, la testa giallastra, il lungo becco e la coda appuntita, questi uccelli rappresentano la vastità degli oceani che l'uomo profana con questo traffico di petrolio che assomiglia ad una rou-



lette russa.

Le sule sono eccezionali volatori, delle dimensioni di un'oca, che vivono soprattutto nelle Isole Britanniche e d'inverno migrano più a sud arrivando anche sulle coste italiane. Chissà se arriveranno sulle nostre coste nei prossimi mesi e se qualcuno si ricorderà di loro, visto che l'attenzione dei mezzi di comunicazione è destinata a scemare nei prossimi giorni, proprio quando questa tragedia completerà il suo corso. I fondali oceanici non sono,

La moria degli uccelli marini è solo l'aspetto più visibile del disastro ecologico ”

infatti, dei deserti, anche se manca la luce e quindi la flora. Ci vivono preziosi pesci, diafani e poco attraenti per le telecamere, che comunque nel buio e a tremila metri di profondità non possono arrivare. La fauna, da queste parti, è particolarmente vulnerabile anche perché abituata ad un ambiente molto stabile, ed ogni minimo cambiamento, figuriamoci il greggio, è un dramma.

C'è il plancton, alla base della catena alimentare, che viene contaminato e porta alla morte dell'ecosistema. Eppure i giornalisti continueranno a parlare degli uccelli marini e delle operazioni di lavaggio e recupero, che non sempre garantiscono la vita a questi animali, ma questa è solo la punta dell'iceberg. Una copertina, una prima pagina andrebbe dedicata a protozoi e nudibranchi (alcuni di questi hanno forme e colori spettacolari) o ancora ai molluschi della cui pesca la Galizia vive o, è meglio dire, viveva. Il porto di Vigo è, infatti, uno

ambiente e politica

La marea nera ricopre anche il governo di Aznar

Franco Mimmi

MADRID La marea nera? Non esiste. Secondo il vicepresidente del governo spagnolo, Mariano Rajoy, le migliaia di tonnellate di gasolio perdute dalla petroliera Prestige non possono definirsi così perché i 400 chilometri della costa di Galizia già raggiunti o che stanno per esserlo non sono danneggiati in ugual misura, «e inoltre non è un concetto giuridico». Nuove fughe dallo scafo affondato? Rajoy nega: ammette che nella zona dell'affondamento galleggia una cappa di gasolio ma sarebbe solo «di dieci millesimi di millimetro».

In Spagna si dice, scherzosamente, che se incontri un galiziano per le scale non sai mai se sta salendo o se sta scendendo, ma per quanto galiziano sia Rajoy, con le sue affermazioni è riuscito solo ad attirare su di sé e sul resto del governo del Partido popular nuove critiche per come ha ge-

stato questa tragedia ecologica. Quanto al governo della Regione, basti dire che il presidente, l'ex ministro franchista (e presidente onorario del Pp) Manuel Fraga Iribarne, ha visitato la zona colpita solo otto giorni dopo l'inizio del disastro, dopo aver passato il fine settimana a caccia nei pressi di Madrid. Si è giustificato dicendo che era sempre rimasto in contatto con esperti in trasporti di idrocarburi come il presidente della Camera di Commercio di Madrid, suo compagno di caccia. Gli Rajoy nega: ammette che nella zona di Galizia ma anche e soprattutto il governo di José Maria Aznar (il quale Aznar deve ancora fare la sua apparizione in loco). Già l'esecutivo aveva dimostrato incapacità di reagire con efficacia nel caso della mucca

pazza, ma questa volta l'inadeguatezza è stata assoluta. Dal 13 novembre, giorno in cui tutto incominciò, l'amministrazione centrale e quella regionale non solo non sono riuscite a mettere in campo mezzi propri sufficienti (per cercar di ripulire il litorale di spongo di circa 400 persone, una per chilometro), ma neppure sono state in grado di approfittare della buona volontà di migliaia di persone disposte a lottare contro il disastro: la delegazione del governo ha respinto tali offerte (poi si è rimangiata il rifiuto) perché non aveva mezzi per attrezzare i volontari, i quali sono accorsi ugualmente portando pale e bidoni. Sono stati respinti persino gli ecologisti di Greenpeace, che però sono andati lo stesso a ripulire una spiaggia e poi hanno lasciato davanti alla sede della Delegazione, ad accogliere Rajoy, una quindicina di bidoni pieni di bitume con la scritta «Oil kills», il petrolio uccide.

Ma di fronte alle critiche, di fronte alle accuse di inefficienza, il governo ha negato ogni responsabilità. Aznar ha detto che l'esecutivo sta agendo «con il massimo coordinamento» e «con tutti i mezzi disponibili». Il ministro dell'ambiente, Jaume Matas, che ha visitato la zona sei giorni dopo l'inizio della vicenda, ha dato

la colpa della fuoriuscita di gasolio alla società olandese il cui rimorchiatore ha portato al largo la petroliera avariata, peccato perché questa aveva accusato il governo di imporre una tattica sbagliata: portar via subito la nave anziché aspirare prima con le pompe il gasolio dalle stive («Figuriamoci - ha detto - se dobbiamo dare delle spiegazioni a questi signori»).

Quanto alla commissaria europea Loyola de Palacio, nota a Bruxelles per anteporre gli interessi della Spagna a quelli dell'Europa, si è indignata - giustamente - con i paesi che hanno frenato la legge comunitaria per il controllo di queste carrette del mare, ma ha dimenticato che la Spagna, più esposta di tutti a questi disastri, ha fatto ben poco per prevederli ed evitarli. Basti dire che la Galizia, davanti alla quale passano ogni anno migliaia di petroliere e che già è stata più volte loro vittima (nel 1977 soffrì l'affondamento della petroliera Urquiola, nel '92 quello della Aegean Sea), neppure dispone di una nave attrezzata per combattere la contaminazione da idrocarburi. Rajoy ha detto che «nessun paese dispone, da solo, di mezzi sufficienti per affrontare una catastrofe simile».

Stava salendo o scendendo?

Galizia, un'invisibile agonia

In fondo al mare il petrolio della Prestige contamina il plancton e i pesci muoiono

dei principali porti pescherecci europei e gli spagnoli sono i principali consumatori di pesce al mondo dopo i giapponesi. Di solito andiamo al ristorante senza chiederci da dove vengono i granchi e i mitili che mangiamo. Vengono da un ma-

re dove le risorse ittiche si sono ridotte drasticamente per la pesca eccessiva e che è sempre più inquinato dal petrolio, visto che si parla in media di due fuoriuscite a settimana nel mondo.

L'allarme lanciato da Greenpeace

ce sulle altre superpetroliere che secondo i Lloyds di Londra potrebbero affondare da un momento all'altro conquistato i titoli dei tg e le prime pagine dei quotidiani, eppure la stessa notizia era passata totalmente inosservata quando era stata pubblicata su un noto quotidiano solo poche settimane prima. L'uomo ha sempre bisogno di nuove tragedie. Il disastro di Erika, affondata al largo delle coste bretoni nel '99, era servito a varare una normativa europea sulle superpetroliere, ma non è bastato: bisogna anticipare le scadenze previste ed inserire la risarcibilità del danno ambientale marino, oggi non prevista.

L'Italia è vulnerabilissima, in

A rischio i molluschi sulla cui pesca si basa buona parte dell'economia locale ”

quanto è il paese più interessato dal traffico di petrolio nel bacino del Mediterraneo: il greggio che ogni anno viaggia intorno alle nostre coste è sui 123 milioni di tonnellate che raggiungono circa 170 milioni di tonnellate se si considerano anche i prodotti della raffinazione.

Questa cifra complessiva rappresenta circa la metà dell'intero traffico petrolifero del Mediterraneo. Come un cane che si morde la coda e che tragedie e telecamere di tutto il mondo non scalfiscono, continuiamo ad accrescere la nostra dipendenza dal petrolio. Eppure, così facendo non solo contribuiamo ai cambiamenti climatici, ma questi a loro volta comportano un'estremizzazione dei fenomeni climatici, tra cui i maremoti che provocheranno sempre più incidenti come questo della Prestige.

Pochi giorni fa, nessun organo di stampa lo ha riportato, due petroliere sono state segnalate in difficoltà per il mare mosso tra le Tremiti ed il parco nazionale del Gargano. Non è successo nulla, per fortuna, ma non ci si può affidare sempre alla buona stella.

* Greenpeace Italia

I Unità		Abbonamenti	
Tariffe 2002		Risparmio rispetto al prezzo del quotidiano in edicola	
			sconto
12 MESI	7 GG € 267,01 £ 517.000	€ 48,00	€ 93.300 15,3%
	6 GG € 229,31 £ 444.000	€ 40,00	€ 77.900 14,9%
6 MESI	7 GG € 137,89 £ 267.000	€ 20,00	€ 39.000 12,7%
	6 GG € 118,79 £ 230.000	€ 16,00	€ 31.800 12,1%

Per sottoscrivere l'abbonamento è necessario effettuare un versamento sul C/C postale n° 48407035 o sul C/C bancario n° 22096 della Banca Nazionale del Lavoro, Ag. Roma-Corso (ABI 1005 - CAB 03240) intestato a: Nuova Iniziativa Editoriale Spa Via dei Due Macelli 23 - 00187 Roma

Per qualsiasi informazione o chiarimento scrivi a: abbonamenti@unita.it oppure telefona all'Ufficio Abbonamenti dal lunedì al venerdì