

Tragedia in mare

Per cause non ancora chiarite un «Espresso» carico di automezzi si è inabissato ad appena tre miglia di distanza dal molo d'arrivo

May-day in vista del porto ma la nave affonda subito

Tragedia nel mare di fronte al porto di Trapani. Una nave-traghetto, l'«Espresso Trapani», proveniente da Livorno, è affondata a poche miglia dallo scalo per motivi non ancora chiari. Sei persone sono morte, sette sono disperse e trentanove sono state messe in salvo e portate in ospedale. Il cargo, con a bordo 13 membri dell'equipaggio e 39 passeggeri, trasportava mezzi pesanti.

LILIANA ROSI

ROMA. Un traghetto con a bordo 52 persone è naufragato ieri pomeriggio intorno alle 18 in prossimità del porto di Trapani. Sei persone sono morte (cinque uomini e una donna), sette sono disperse, 39 sono state ricoverate in ospedale. Sulle cause dell'incidente non si sa ancora nulla di preciso. La nave «Espresso Trapani» aveva a bordo un sessantina di mezzi pesanti (autotreni) adibiti al trasporto di merce. Potrebbero essere stati proprio questi a provocare l'affondamento. Le ipotesi sono due: o uno degli autotreni si è staccato dall'ancoraggio e ha quindi sbilanciato la nave; o ha imbucato acqua, oppure il traghetto ha urtato contro uno scoglio. Una delle vittime sarebbe la moglie del capitano della nave; il comandante risulterebbe invece disperso, ciò contrariamente alle prime notizie che lo davano ricoverato in ospedale. In corsia c'è infatti un Vincenzo Bertolino, omonimo però e neppure parente del capitano.

mentre la nave traghetto si inclinava il telegrafista ha lanciato via radio il «may-day» che è stato raccolto dalla capitaneria di porto di Trapani. Il traghetto è colato a picco in meno di quindici minuti. Molti passeggeri — di cui 18 erano membri dell'equipaggio e gran parte degli altri camionisti — hanno fatto in tempo a buttarsi in mare. I soccorsi sono scattati immediatamente. Motovedette e natanti della capitaneria di porto hanno raggiunto il luogo del naufragio. All'operazione di soccorso hanno partecipato, oltre alla polizia, ai carabinieri, alla guardia di finanza, anche alcuni motoscafi di giganti che tomavano dalle isole Egadi. Sono così stati raccolti i 39 naufraghi e portati a terra e quindi in ospedale. Le loro condizioni, a parte l'evidente stato di shock, non erano gravi. Molti sono stati dimessi nel corso della serata stessa.

La moglie del capitano della nave, mentre delle altre cinque non si conoscono ancora le generalità. All'appello mancano ancora sette passeggeri. Le ricerche dei dispersi, con crescenti difficoltà, sono continuate nella notte con tutti i mezzi disponibili. Le condizioni meteorologiche si sono mantenute buone, solo una lieve brezza di levante, ma il mare era calmo. Sul pelo dell'acqua è rimasta una macchia oleosa dovuta probabilmente alla fuoriuscita di carburante dai serbatoi del traghetto.

L'«Espresso Trapani», della società armatrice «Conati» di Trapani, era partita da Livorno sabato pomeriggio alle 18 e doveva arrivare a Trapani intorno alle 18 di ieri. A poche miglia dal porto, all'altezza del faro dei «Porcelli», è avvenuta la tragedia. Per il luogo dell'incidente è subito partito il ministro della Marina mercantile Vizzini.

L'«Espresso Trapani», costruita nei cantieri Orlando di Livorno nel 1983, fa stabilimento servizio tra Livorno e Trapani e trasporta automezzi diretti nella Sicilia occidentale e in Tunisia. A Trapani, infatti, fanno scalo traghetti di altre compagnie diretti ai porti nordafricani. La capitaneria di porto sa che fra i dispersi non ci sarebbero cittadini stranieri. Oltre al trasporto merci, il cargo saltuariamente era adibito anche a quello passeggeri ed effettuava il collegamento Livorno-Trapani due o tre volte

alla settimana.

Il comandante della capitaneria di porto di Trapani, Sergio Telmon, ha informato il procuratore della Repubblica di Trapani che ha avviato l'indagine per accertare eventuali responsabilità penali nel naufragio. Il sostituto procuratore Pellegrino ha già predisposto la raccolta di varie testimonianze ed in particolare di quella di un ufficiale di coperta del traghetto, che è stato il primo ad essere interrogato in capitaneria dall'ufficiale di servizio.

«Con il passare delle ore le ricerche dei dispersi sono rese sempre più difficili — ha detto l'ufficiale di servizio — per l'abbondanza di relitti che mano a mano sono fuoriusciti dalla nave affondata, adagiata su un fondale di un centinaio di metri. La zona delle ricerche non è stata possibile illuminarla per l'indisponibilità di fototeletriche».

Intanto al porto di Livorno la notizia è arrivata come una bomba. Secondo le prime informazioni raccolte, il carico del traghetto sarebbe avvenuto secondo le norme, né vi sarebbe stato un sovraccarico. Fra i passeggeri non c'era nessun livornese. Il naufragio di Trapani è il trentesimo grave incidente lungo le nostre coste negli ultimi vent'anni. L'ultimo avvenne il 10 aprile dell'89 a causa di uno scontro fra due mercantili. Nell'incidente 14 persone furono disperse e una ferita.



Recupero di una salma da parte di una unità di soccorso. Sotto, i familiari in attesa di notizie



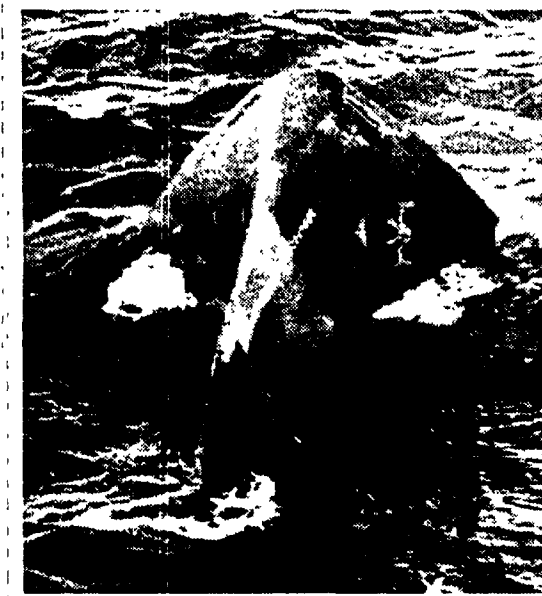
I precedenti del dramma Dal '68 a oggi, 22 anni di viaggi fatali nelle acque italiane

Quali sono stati i più gravi naufragi marittimi avvenuti vicino alle coste italiane? Ecco un riepilogo, a partire dal 1968.

- 10 Agosto 1968.** La petroliera «Ligo Fiorelli» esplose al largo di Cefalù: muoiono otto marinai.
- 16 Gennaio 1970.** Il mercantile «Fusina» affonda al largo del Capo Carbonara: muoiono 18 persone.
- 25 Febbraio 1970.** Nel canale di Sicilia affonda il peschereccio «Saint Ignazio Bonos»: 10 morti.
- 5 Luglio 1970.** Il mercantile «Castellammare» si scontra al largo di Augusta con la nave francese «Montreuil»: i dispersi sono due.
- 29 Luglio 1970.** Il mercantile «Red» affonda al largo di Giugliano causando la morte di 10 membri dell'equipaggio.
- 28 Agosto 1971.** Il traghetto greco «Heleanna» si incendia prima dell'arrivo a Brindisi: muoiono 25 dei 130 passeggeri.
- 26 Febbraio 1973.** Nel porto di Messina fa naufragio il mercantile «Arturo Golpe»: i morti sono tre.
- 28 Maggio 1973.** Al largo dell'isola di San Pietro si inabissa il motopeschereccio «Martinsuccio»: con cinque marinai.
- 17 Febbraio 1974.** Il mercantile libanese «Seagull» fa naufragio nel canale di Sicilia: i morti sono 30.
- 18 Febbraio 1974.** Il mercantile «Omegga» affonda al largo della Sardegna, sette morti.
- 31 Dicembre 1974.** Al largo di Capo Carbonara, in Sardegna, affonda il mercantile sovietico «Kosmos» e Kalmyk»: muoiono tre marinai.
- 1 Gennaio 1975.** Al largo di Schiavonea (TA) si affondano i pescherecci «Nuova Sant'Angelo» e «Madonna Santissima»: con dodici marinai a bordo.
- 7 Aprile 1978.** A tre miglia da Capo Bangaruni affonda la nave mercantile «Manuele C»: muoiono nove uomini di equipaggio.
- 3 Gennaio 1979.** Un'ondata scaventa la motonave «Stab» contro la scogliera del porto di Salerno: 12 vittime.
- 29 Giugno 1979.** Nei pressi di Capo Linaro la «Emmanuelle Delmas» entra in collisione con la «Vera Berlingieri»: si incendiano entrambe e muoiono 24 persone.
- 31 Dicembre 1979.** La motonave «Phoenix» affonda nell'alto Tirreno: i morti sono sette.
- 17 Dicembre 1980.** Sette marinai muoiono nel naufragio della motonave «Misurina» a sud di Capo Teulada.
- 27 Giugno 1981.** Il motopeschereccio «Ben Hur» si inabissa con sette membri dell'equipaggio nel Canale di Sicilia.
- 14 Luglio 1984.** Nella laguna di Venezia la motonave «Erebu Due» si scontra con un rimorchiatore: muoiono quattro persone.
- 8 Ottobre 1984.** Il motopeschereccio «Carmela Madre» fa naufragio al largo di Ischia: cinque morti.
- 16 Novembre 1984.** La motonave «Brigitta Montanari» affonda in Adriatico vicino a Sebenico: le vittime sono tre.
- 17 Gennaio 1985.** Al largo di Siracusa quattro marinai muoiono nel naufragio del motopeschereccio «Natale di Giosa».
- 21 Marzo 1985.** Collisione nello stretto di Sicilia tra le navi «Patmos» e «Castello di Monte Aragon»: tre morti.
- 7 Agosto 1985.** A un miglio e mezzo dal porto di Gaeta affonda la motonave «Selene Ara»: due dispersi.
- 24 Agosto 1985.** A 12 miglia da Sciacca il rimorchiatore «Agip Murex» entra in collisione con una nave egiziana: due morti e tre dispersi.
- 11 Giugno 1986.** A circa tre miglia da Capo Milazzo l'aliscafo «Freccia di Messina» si incendia e affonda. Nell'incidente muoiono tre persone.
- 25 Dicembre 1986.** A 20 miglia da Capo Carbonara (Sardegna) affonda la nave cisterna «Staliness Traer»: muoiono otto persone.
- 27 Dicembre 1986.** Al largo di Licata (Agrigento) affonda il peschereccio «Licata»: muoiono tre persone.
- 10 Aprile 1989.** Al largo dell'isola di Pelagosa il mercantile «Deval» si scontra con un altro mercantile: il «Selin» e affonda: 14 dispersi e un ferito.

Angoscia a Livorno alla notizia del disastro in Sicilia

Alla partenza tutto regolare Ma il traghetto era stracarico



L'«Espresso Trapani» era partito regolarmente dal porto di Livorno sabato scorso. Tutto sembrava in regola, il carico era notevole, ma niente di eccezionale su una linea che aveva raggiunto un buon successo commerciale. Per uscire dal porto livornese sono necessarie due brusche accostate, ma secondo il pilota il carico era a norma. I vecchi del mare chiamano i traghetti bare galleggianti, troppo carichi, troppo alti.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE PAOLO MALVENTI

LIVORNO. «Si me la ricordo bene, l'ho vista sfilare sabato pomeriggio ed era carica di rimorchi anche in coperta». L'addetto all'avvisatore marittimo, dall'alto della sua torre di ferro piazzata proprio all'imboccatura del porto mediceo di Livorno, vedeva l'«Espresso Trapani» due volte la settimana ormai da oltre un anno. La nave aveva lasciato l'accosto n. 42 del porto livornese alle 17,58 di sabato scorso; il manifesto di bordo conferma che il traghetto era stracarico. Dei 66

semirimorchi imbarcati solo due erano vuoti, gli altri trasportavano fondini di acciai e piastrelle da rivestimento. Un camion di tonfoni di ferro, fanno notare, sopporta alcune tonnellate di peso, basta un suo movimento, che rompa i Cavi di acciaio che lo fissano a terra e nella stiva accade l'inverosimile. Ma per i portuali della compagnia livornese che aveva provveduto a «rizzare (assicurare) il camion, in quel carico non c'era niente di anormale e lo conferma

anche il comandante del porto, Albanese il quale ha parlato a lungo con il pilota che ha poi portato fuori la nave dallo scalo labronico e secondo il quale la nave era in regola.

Tra l'altro per uscire dal porto di Livorno le navi sono costrette a fare due brusche manovre, una a sinistra e l'altra a dritta, se qualcosa non andava nel carico già dalla partenza doveva essere notato. In Capitaneria di porto si seguono momento dopo momento le fasi del salvataggio dell'equipaggio, si attendono con ansia notizie sui dispersi. A sentire alcuni vecchi portuali questi «traghetti», anche i più recenti, sono navi insicure, poca galleggibilità e molto instabili, soprattutto quando la nave è carica non solo in stiva, ma anche in coperta. A volte si raggiungono altezze tali che a vederle sfilare lungo i moli, sembra di vedere interi palazzi galleggianti.

Non è la prima volta che il mare grosso o violento accostate, rischiano di compromettere il galleggiamento. Fino ad ora le ipotesi che parlano di un movimento del carico sono tra quelle più accreditate anche a Livorno dove però lanciano un'altra ipotesi: e se a cedere non fossero state le rizze, cioè i cavi d'acciaio che fissano al pavimento i semi rimorchi, ma le imbracature che fissano il carico ai camion? Solo ipotesi, ma dietro a queste si nasconde anche la ricerca delle diverse responsabilità. La nave del resto era pressoché nuova, in buono stato, ci dicono in Capitaneria, niente che facesse supporre una tragedia del genere. Dalle prime notizie pare che a bordo sabato scorso siano stati imbarcati tra le 10 e le 17 del pomeriggio oltre ai 66 semirimorchi, un auto, un maggiolino, 28 autisti e 19 uomini di equipaggio. Per chi vive sul mare i

ricordi di tragedie come quella accaduta a Trapani sono molto vivi, c'è chi ricorda ancora quando alcuni anni fa un altro traghetto partito da Livorno si capovolse e si inabissò nel mare davanti all'isola di Gergona. Un'altra bara di acciaio in fondo al mare con il suo carico di merce e di vite umane. L'«Espresso Trapani», acquistato di recente dalla Co.Na.Tir, viaggiava regolarmente sulla linea che collega il grande porto toscano con la Sicilia, due viaggi a settimana per una linea che aveva raggiunto un successo commerciale notevole. Il comandante dell'«Espresso», Leonardo Bartolino, trapane, di sessant'anni, era al suo ultimo viaggio. Domani sarebbe sbarcato e sarebbe andato in pensione. Una vera e propria beffa del destino, la sua ultima manovra, l'ultima accostata e poi fulminea la tragedia.

Allarme a Brindisi per l'incendio della «Valrosandra» che trasportava gas liquido per l'Enichem. Due feriti tra i membri dell'equipaggio. L'imbarcazione ha bruciato per ore al largo

Esplode una motonave, fiamme sulla banchina

Fuoco nel porto di Brindisi per l'incendio di una motonave che trasportava gas. Stava scaricando 2.200 tonnellate di propilene. Due ore di lavoro dei soccorritori hanno evitato una catena di incidenti. Le fiamme si sono propagate a terra. Due feriti e 15 intossicati. E una forte paura in città. Ora c'è un falò che forse finirà in nottata se si esauriranno le scorte di propilene. Il ministro Vizzini apre un'inchiesta.

BRINDISI. S'è sfiorato un mega incendio a catena. Una lunga lingua di fuoco che, l'altra notte, dalla motonave «Valrosandra», dalle banchine Enichem del porto di Brindisi e dalle tubature, corpi andati a fuoco, avrebbe potuto attaccare le strutture a

provocato due feriti lievi tra l'equipaggio, che guariranno in 15 giorni per piccole ustioni alle mani e al viso, 15 intossicati, una forte paura in città, una folla di curiosi. È stato un lavoro stremante, all'opera uomini della Capitaneria di porto, dell'equipaggio della motonave, dei vigili del fuoco e delle forze dell'Enichem, perfino i barcaioi. Un'indagine immediata è stata disposta dal ministro della Marina mercantile, Carlo Vizzini.

Ora di una possibile tragedia è rimasto un falò in mezzo al mare, a cinque miglia dalla costa. È la «Valrosan-

dra» che sprigiona fiamme, alimentate dal gas e da oltre trenta ore l'incendio. L'equipaggio è stato fatto evacuare subito. La motonave era omologata alle banchine del porto, di fronte allo stabilimento. La porta il gas liquido necessario ai lavori seguendo una rotta regolare tra Augusta, in Sicilia, e Brindisi. Sabato notte ha iniziato le operazioni di scarico alle 22, riversando dalle sue cisterne di superficie e attraverso piccole condutture il propilene, prodotto che viaggia sotto zero. Neanche un'ora dopo s'è verificata un'esplosione, forte abba-

stanze e avvertita fino a due chilometri di distanza. Insieme al boato è comparsa una fiammata che ha corso lungo la superficie dei tubi, ha lambito le banchine e s'è allungata fino alle tubature del porto dell'Enichem. Quale sia stata la scintilla ancora non si sa: gli inquirenti, la Capitaneria di porto che stanno svolgendo le indagini fanno alcune ipotesi, ma danno poche certezze. Finora l'inchiesta, appena avviata, è arrivata alla raccolta delle deposizioni dell'equipaggio. Una valvola di scarico saltata? Un foro in una tubatura? Sono le supposizioni che prendono corpo, poiché il

gas continua a sprigionarsi dall'esterno della motonave, vicino alle cisterne che contengono il gas liquido. Intorno alla «Valrosandra» hanno cominciato a lavorare subito quattro rimorchiatori della società Barretta e un mezzo nautico dei vigili del fuoco. Raffreddano ovunque la motogassiera con getti fortissimi d'acqua che sparano dai cannoncini, cercano d'evitare l'esplosione della nave. Sono naturalmente a distanza di sicurezza e la colonna di fumo, formata dal vapore e dall'incendio, impedisce ancora di capire dove è la fonte delle fiamme. So-

no questi mezzi che hanno salvato il porto da una sicura catastrofe le cui conseguenze non sono valutabili. I vigili del fuoco di Brindisi, con le unità del porto e quelle della società Enichem hanno spento l'incendio ormai arrivato a terra in due ore. Così la nave è stata diportata, rimorchiata e portata a largo. A sorvegliarla ci sono una quarantina di persone. La fine delle fiamme è prevista per stanotte. Stando alle ultime informazioni gli esperti escludono che la combustione del carico di propilene provocherà inquinamento atmosferico.



Karl Marx Il capitale

Critica dell'economia politica

Introduzione di Maurice Dobb

L'opera più famosa, discussa, consultata, studiata, citata e diffusa nel mondo nella prestigiosa traduzione italiana, l'unica integrale, di Delio Cantimori, Ramero Panzieri, Maria Luisa Boggeri.

«Grandi Opere» Tre volumi in cofanetto Lire 67.000