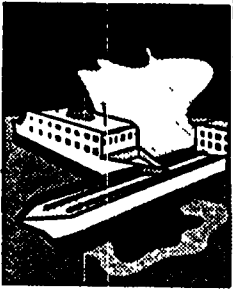


Rogo  
in mare

Vizzini ritiene impossibile che i radar del traghetto non abbiano visto l'ostacolo dentro il banco di nebbia

«Forse non si sono adottate le misure richieste dal caso»  
Aperte due inchieste, giudiziaria e della Marina

# Il ministro è sicuro: «Errore umano»

## Dubbio atroce, l'equipaggio distolto da Barcellona-Juventus?

Una disattenzione all'origine del naufragio del traghetto «Moby Prince»? La partita di calcio in Tv tra Barcellona e Juventus ha allentato la vigilanza dell'equipaggio? C'era nebbia, ma la nave disponeva di tre radar. Perché gli strumenti non hanno avvertito del pericolo? Il ministro della Marina mercantile, Carlo Vizzini, parla di «errore umano». Aperte due inchieste.

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI  
PIERO BENASSAI

LIVORNO. Sul più grave disastro mai avvenuto nei mari italiani aleggia un atroce dubbio. La partita di Coppa della Coppa tra il Barcellona e la Juventus, concomitante con le manovre di uscita dal porto di Livorno del traghetto «Moby Prince», può aver allentato l'attenzione dell'equipaggio? È una domanda che ricorre con insistenza, anche se l'ipotesi per ora non è avvalorata da alcun riscontro obiettivo, sulle banchine del porto tra la gente ed i colleghi di lavoro degli sfortunati marinai, che hanno trovato la morte nel rogo della loro nave insieme a 74 passeggeri.

Una tragedia che finora nessuno riesce a spiegarsi. Solo il ministro della Marina mercantile, Carlo Vizzini, giunto in mattinata nella città toscana, sembra avere qualche certezza. «Alla base di questa tragedia», afferma «non c'è alcun mistero. Le cause vanno ricercate in un errore umano. Sembra l'unica spiegazione possibile». Per avere qualche dato tecnico più preciso bisognerà, però, attendere i risultati dell'indagine giudiziaria aperta dal procuratore della repubblica, Antonino Costanzo, e della commissione d'inchiesta nominata dal ministero della Marina mercantile.

Il comandante della Capitaneria di porto, Sergio Albanese, sembra avvalorare l'ipotesi che all'origine della tragedia possa esserci stata la nebbia, alzatisi in banchi proprio al momento in cui la «Moby Prince» è uscita dalla rada per mettere la prua verso Olbia, sua destinazione finale. Ma il comandante del traghetto, Ugo Chessa, considerato il «veterano» della flotta Navarma, con alle spalle anche il comando del megayacht «Nabilla» del petroliere Kashoggi, quella rotta la percorreva da molto tempo ed era perfettamente a conoscenza che in quel punto, dove ha speronato la petroliera, esiste un punto di attracco per le eventuali navi che sostano in attesa di entrare in porto. E quindi doveva necessariamente stare a distanza di sicurezza.

Il comandante della Capitaneria di porto inoltre conferma che la presenza della «Agip Abruzzo» era stata regolarmente segnalata sul «portola-



no», l'elenco degli approdi comunicati a tutte le navi in transito. A bordo del traghetto, per il quale solo tre mesi fa erano stati rilasciati il certificato di idoneità da parte dell'Istituto di sicurezza navale, c'erano tre radar, che dovevano necessariamente essere in servizio dato che la nave si trovava a navigare in un banco di nebbia. Della presenza della nebbia parlano anche gli uomini dei «Rimorchiatori Neri» alcuni dei quali avevano scortato la nave fino all'uscita dal porto. È pensabile che tutte e tre i radar fossero fuori uso o non fossero «tarati» su di una scala adeguata per vedere una nave lunga 280 metri come la «Agip Abruzzo»? Il traghetto «continua» il comandante Albanese «era sulla rotta giusta e la nebbia fittissima può aver oscurato tutto, anche i sistemi elettronici».

A sostegno di questa tesi il responsabile della Capitaneria di porto fa notare che nel primo allarme lanciato dalla petroliera si è parlato della collisione di una «battolina». «Nep-

pure da bordo della «Agip Abruzzo» - prosegue - si erano resi conto di essere stati speronati da una nave lunga 140 metri ed in grado di trasportare mille passeggeri e 250 auto-mezzi. La visibilità doveva essere quasi zero». «Ma quando c'è nebbia - fanno notare alcuni marinai dei rimorchiatori - esistono alcune regole molto rigorose da rispettare: il comandante deve stare in piancia, come è obbligatorio in caso di navigazione difficoltosa, la velocità deve essere ridotta e le vedette sul ponte devono essere aumentate». E Sergio Mura con 30 anni di mare alle spalle insiste. «Non credo in un guasto meccanico. Penso piuttosto che ci sia stata disattenzione o incuria. In mare quando i mezzi meccanici ti abbandonano c'è sempre comunque il modo di rimediare».

Per ora nessuno può dire che cosa sia successo in quei drammatici minuti e forse mai si riuscirà a sapere, perché 136 vite umane sono state stroncate in un mare di fuoco.

Mezzi dei vigili del fuoco tentano di spegnere le fiamme del traghetto. In basso, la petroliera «Agip-Abruzzo»

## Soltanto l'ultima di una lunga serie di tragedie del mare

ROMA. L'incidente verificatosi l'altro ieri nel porto di Livorno, è solo l'ultimo episodio di una lunga catena di tragedie del mare che hanno coinvolto, nel corso di questo secolo, navi passeggeri e navi cisterna. Ecco l'elenco dei maggiori disastri avvenuti nel mondo: nel 1904, uno spaventoso incendio esplose a bordo del piroscafo svedese «General Slocum» che affondò al largo di New York, provocando 1030 morti. Nel 1906, il piroscafo «Siro», andò a sbattere contro le rocce di Capo Palos, in Spagna persero la vita 219 passeggeri.

Nel 1912 ci fu la tragedia del «Titanic» che, durante il suo viaggio inaugurale, venne a collisione con un iceberg nell'Atlantico del nord: le vittime furono 1517. In seguito al siltamento del transatlantico statunitense «Lusitania», colpito nel 1915 da un sommergibile tedesco, morirono 1000 persone. Nel 1934, a causa di un incendio, affondò il «Moro castel», al largo del New Jersey: in quell'occasione si contarono 125 vittime. Nel 1947, un ferry boat, si inabissò al largo delle coste di Bombay: le vittime furono 625. In Cina nel 1949 morirono 1100 profughi a causa di un incendio che si sviluppò a bordo del piroscafo «Kian-ty».

Nel 1954, affondò il piroscafo giapponese «Toya Maru», nello stretto di Tsushima: si contarono 1172 morti. Nel 1956, il transatlantico italiano «Andrea Doria» entrò in collisione col piroscafo svedese «Stockholm» e affondò nell'oceano Atlantico: persero la vita 51 persone. Il traghetto egiziano «Dandara», affondò nel Nilo, nel 1963, per sovraccarico: perirono 173 persone. Nel 1966, si inabissò, a causa di uno spostamento del carico, la nave greca «Heraklion», che faceva rotta da Creta a Rodi: morirono 241 passeggeri.

Era il 1970 quando affondò nel mar della Cina la nave sudcoreana «Mamgong ho»: quella tragedia provocò 308 morti. Sempre nel 1970, al largo di Giulianova, affondò il mercantile «Rodi» con 10 uomini d'equipaggio. Nel 1983, fu la volta del traghetto sovietico «Alessandro Souvorov», che, a causa dell'urto contro il pylon di un ponte ferroviario sul Volga, affondò provocando 200 morti. Nel 1985, naufragò un altro ferry-boat cinese, nella scogliera morirono 161 persone. Nel 1986, due diversi naufragi nel Bangladesh: perirono complessivamente 400 persone. Sempre nel 1986, una collisione tra due imbarcazioni nel mar Nero, vicino a Novorossiysk. Lo scontro interessò la nave passeggeri «Admiral Nakhimov» e il mercantile «Yot Vasyev». Nella tragedia perirono 398 persone.

Nel 1987, il traghetto britannico «Herald of free enterprise», si rovesciò mentre lasciava il porto belga di Zeebrugge: ci furono 193 morti. Ancora nel 1987 una terribile sciagura con 3000 morti per la collisione tra il traghetto «Dona Platz» e la petroliera «M. Victor», avvenuto al largo dell'isola di Mindanao nelle Filippine. Nell'agosto del 1988, 400 pellegrini, annegarono nel fiume Gange, nello stato indiano del Bihar, dopo l'affondamento di un battello. Nel 1989, davanti la spiaggia di Copacabana, a Rio de Janeiro, 110 persone persero la vita, per il rovesciamento della nave sulla quale stavano festeggiando la fine dell'anno.

Il 10 settembre dello stesso 1989, poi, 164 passeggeri di un traghetto rumeno, persero la vita nello scontro con un rimorchiatore bulgaro, a circa 200 chilometri da Bucarest. Nel 1990, nell'incendio verificatosi a bordo del ferry-boat danese «Scandinavian star», persero la vita 208 passeggeri. Nel 1990, un'altra sciagura: quella del battello con 150 persone a bordo, naufragato nel fiume Mahava

## «Navarma», una compagnia che colleziona «carrette» ed incidenti

Si chiama «Navarma» ed è la compagnia marittima della nave della strage. Un impero costruito in trent'anni riannodando imbarcazioni pensionate dalle compagnie del Nord-Europa. Equipaggi senza sindacato ed una lunghissima serie di incidenti. Un duro per padrone ed amicizie che contano. All'Elba, nella «tana del lupo», la rabbia per una tragedia che in molti si aspettavano.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE  
SERGIO ROSSI

PORTOFERRAIO. Nonostante la sua sigla Navarma (Navigazione arcipelago maddalenino) e la sede ufficiale di Napoli, è all'isola d'Elba che la società proprietaria della «Moby Prince» ha fondato il suo impero. All'Elba risiede il vecchio boss Achille Onorato, all'Elba stanno gli uffici organiz-

zativi della Spa che opera con linee per l'arcipelago toscano, la Corsica, la Sardegna che fanno capo ai più importanti porti della costa centro-setentrionale (Genova, La Spezia, Livorno, Piombino). I dipendenti della Navarma si contano nell'ordine

delle centinaia, almeno una dozzina le navi. Ma è una somma complicata, su tutte le linee in periodo estivo si utilizzano più mezzi e più personale. Salvo rare eccezioni la politica della società è sempre stata quella di acquisire vecchie navi dismesse da altre compagnie, specie del Nord Europa. Gli equipaggi vengono rigorosamente reclutati in Campania e sono sottoposti ad un lavoro durissimo. Sui bordi della Navarma il tasso di sindacalizzazione è sotto zero.

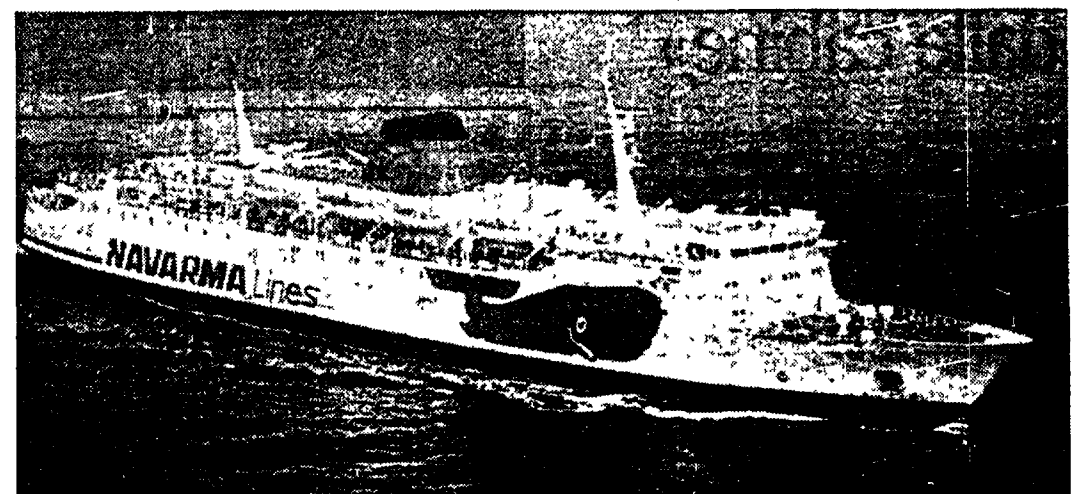
In concorrenza con le società pubbliche che operano nel settore, le navi di Onorato non reggono il confronto per qualità del servi-

zio e per sicurezza, una lunghissima catena di incidenti ha costellato la loro storia. Soltanto mercoledì mattina era stato il «Bastia» ad andare in secca a Portoferraio. Due anni fa si rischiò la tragedia con l'«Elba Prima» che si incendiò in porto dopo che erano scesi i passeggeri; appena restaurata, la stessa nave si inabissò sui bassi fondali di S. Giovanni; ancora si ricorda l'urto del «Portoferraio» in fase di attracco che provocò panico e feriti a bordo, e sono solo alcune delle disavventure patite dalla Navarma.

Per anni ed anni la società privata è stata pubblicamente criticata dai sindacati, dagli ambientalisti (più distur-

bati dall'inquinamento portuale che incantati dalla vezzosa balena blu del marchio), dai partiti di sinistra che hanno prodotto in ogni sede (dai consigli comunali al Parlamento) interrogazioni su interrogazioni.

Particolare impressione aveva destato l'uso almeno spregiudicato delle strutture portuali, i privilegi sfacciatamente concessi, quali la trasformazione in rimessaggio per le ingombranti carrette della Navarma (tra queste la «Moby Prince») di una banchina di Portoferraio, nuova di zecca, inaugurata ed intitolata e non ancora ufficialmente agibile (a bella posta?) per il normale traffico.



La Navarma ha contato quindi su amicizie influenti tra i politici locali e nazionali, negli ambienti ministeriali, nelle capitanerie. In occasione di un precedente «infortunio» alcuni giornalisti furono addirittura «consigliati» da un ufficiale in servizio di non infastidire troppo

chi reggeva il timone della Navarma.

E dopo gli anni 60-70, durante i quali la società usava rispondere alle accuse con le querele, si è battuta la strada diversa della creazione di una nuova accattivante immagine. Si moltiplicano i veglianti a bordo per «vip» ed aspiranti tali, di provincia, in

molte prendevano a campione con la Navarma, sfruttando le sue sponsorizzazioni. Difficile, ad esempio, fino ad oggi trovare giornalisti «marittimi» disposti a mordere Onorato.

Qualcosa forse cambierà con gli ultimi eventi, si apriranno occhi socchiusi. «Fin-

ché non ci scappa il morto» abbiamo sentito ripetere all'inimito negli scorsi anni; ora di morti ce n'è scappato un numero allucinante, ed il commento più diffuso tra chi, come gli isolani, hanno a che fare ogni giorno con le navi di Onorato, è che siamo a fare la cronaca di una strage annunciata.

## La Camera impegnata ad aiutare le famiglie delle vittime

Il cordoglio del Parlamento. Il ministro Lattanzio risponde alle numerose interrogazioni Berlinguer: «Le ragioni di mercato spesso prevalgono sulla sicurezza»

NEDO CANETTI

ROMA. Immediata eco in Parlamento, ieri mattina, della tragedia di Livorno. Si sono fatti interpreti del cordoglio e della solidarietà del paese i presidenti del Senato, Giovanni Spadolini e della Camera, Nikke Iotti. Interrotta la discussione degli argomenti all'ordine del giorno, a palazzo Ma-

dama e a Montecitorio si è dato vita, dopo le commosse parole dei presidenti, ad un breve dibattito sulle comunicazioni. Al Senato, dal ministro della Protezione civile, Vito Lattanzio e, alla Camera, dal sottosegretario alla Marina mercantile, Giovanni Mongiello. I rappresentanti del gover-

no hanno ricostruito i tragici avvenimenti sulla scorta delle informazioni inviate dalle autorità marittime e portuali livornesi.

Lattanzio ha confermato che, al momento dell'urto, il mare era calmo, ma che sulla zona gravava un fitto banco di nebbia. Il ministro non ha fatto però alcun cenno ad eventuali responsabilità, ricordando, invece, l'immediatezza (secondo le informazioni ricevute) dei soccorsi con la confluenza sul luogo del disastro delle motovedette della Marina e dei mezzi antinquinamento, provenienti, subito, da Livorno e, successivamente, anche dagli altri porti vicini. Alle prime luci dell'alba sono poi entrati in azione gli elicotteri. Purtroppo, il rappre-

sentante del governo non ha potuto che confermare che, di tutte le persone imbarcate - marinai e passeggeri - sul traghetto, solo il mozzo si è salvato. Lattanzio, concluso il breve dibattito sull'incidente e approvato il decreto sul terremoto, all'esame dell'assemblea, si è recato a Livorno per coordinare le operazioni di ricerca e di disinquinamento.

Naturalmente, i parlamentari si sono posti non pochi interrogativi sulle cause della collisione, sulle misure di sicurezza, sulle attuali norme di navigazione. La stessa Iotti, alle parole di cordoglio, ha voluto accompagnare l'assicurazione dell'impegno della Camera ad accertare «tutte le responsabilità del disastro» ad «un adeguato sostegno alle fa-

miglie dei passeggeri e dei marittimi periti nella tragedia». Dal canto suo, Spadolini, rispondendo ad una richiesta del federalista europeo Franco Corleone, ha assicurato che ulteriori informazioni potranno essere date a palazzo Madama anche prima della fiducia al nuovo governo.

Giovanni Berlinguer, comunista-Pds, ha sottolineato la necessità di un'analisi più approfondita dell'avvenimento che coinvolge - ha detto - «la più generale questione della sicurezza dei mezzi e delle condizioni di navigazione». Ricordando un'altra tragedia del mare, l'affondamento nella Manica dell'«Herald of free enterprise», Berlinguer ha sottolineato in rilievo come «molto spesso le ragioni di mercato

prevalgono sull'esigenza di sicurezza dei passeggeri». Ha chiesto, pertanto, al Parlamento di rivolgere un'attenzione particolare a questi fenomeni.

Il socialista Silvano Signori ha chiesto al governo di riferire quanto prima sulla dinamica dell'incidente anche perché - ha aggiunto - «da tempo i tragichi che svolgono il servizio sulla rotta Tirreno-Sardegna sono al centro di polemiche circa la loro affidabilità». Per il repubblicano Giorgio Covi le tragedie che si rinnovano, con troppa frequenza, nei trasporti marittimi, non sono imputabili a fatalità ma, sovente, a negligenza. Per cui, sostiene, occorre affrontare il problema in un'ottica generale. Le valuta-

zioni del ministro possono consentire al legislatore - è l'opinione del dc Francesco Patriarca - di introdurre migliori regole di sicurezza sul mare.

Molte perplessità sono state sollevate alla Camera da tutti gli intervenuti sulle comunicazioni del sottosegretario Mongiello. Il dc Nino Carrus ha affermato che in Italia «non abbiamo un sistema di sicurezza portuale analogo a quello degli aeroporti», mentre il comunista Pds Giorgio Maccotta si è chiesto se sia ancora funzionale, con il notevole aumento dei traffici marittimi, la vecchia dislocazione delle navi in rada, tanto più se cariche di materiale pericoloso, come nel caso della cisterna «Abruzzo».

## Occhetto: «Rapidità e rigore nell'accertamento di cause e responsabilità»

ROMA. Il segretario del Pds Achille Occhetto ha inviato, non appena appresa la notizia del disastro, un messaggio al sindaco di Livorno Roberto Benvenuti. Siamo di fronte ad una tragedia «spaventosa», scrive Occhetto, che «lascia attoniti e angosciati». Il segretario del Pds nel suo messaggio al sindaco della città labronica, esprime il dolore e la solidarietà affettuosa del Partito democratico della sinistra e mia personale ai familiari delle vittime, gran parte lavoratori, che hanno trovato la morte nel porto della città. Di fronte a un lutto così grave

scrive ancora Occhetto - si impone il massimo di rigore e di rapidità nell'accertamento delle cause e delle responsabilità. Il Pds di Livorno - conclude - è impegnato nell'opera di solidarietà alle famiglie e nel sostegno alle operazioni di soccorso».

L'ufficio stampa del Pds ha informato anche che una delegazione del governo ombra, composta dal sen. Giovanni Berlinguer e dall'on. Adalberto Minucci, si è recata immediatamente a Livorno, dove ha avuto incontri con le autorità locali e le famiglie delle vittime della collisione.