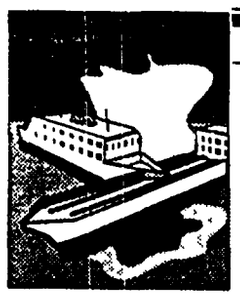
Rogo in mare



Un solo superstite, otto corpi tirati fuori dalla carcassa della nave-traghetto ora adagiata su un fianco al molo undici
I passeggeri, prima che arrivasse l'inferno...

Chi racconterà la storia del maledetto Moby Prince?

Ecco la carcassa annerita di quel maledetto «Moby Prince», il traghetto della tragedia. L'hanno trascinata alla banchina numero undici della darsena petroli. Un rimorchiatore la tiene premuta verso l'approdo per evitare che si rovesci. Decine di lance dei Vigili del fuoco continuano a coprire lo scafo di schiumogeno: le lamiere scottano ancora. Dentro, tra le cabine e i ponti, decine di corpi. Otto soltanto quelli recuperati.

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI
WLADIMIRO SETTIMELLI

LIVORNO. Uno sbuffo infuocato, qualcosa come il grande schizzo di una pozzanghera ha centrato in pieno quel maledetto traghetto e subito è stato l'inferno. Fuoco in mare, fuoco sui ponti e sulle cabine. Già, perché lo «schizzo» terribile era di petrolio acceso. Un vigile del fuoco usa una immagine terribile ma efficace per spiegare quel che è accaduto. Dice: «Prima quella specie di ondata di liquido infiammato, poi il "Moby Prince" si è trovato ad essere come una pentola che qualcuno aveva appoggiato sul gas acceso». Infatti, dopo lo scontro, tutto il mare intorno al traghetto si era trasformato in un lago di fuoco.

Ed eccolo, ieri, il «trasporto passeggeri». Con una «bettolina» della capitaneria di porto siamo riusciti a girare tutto intorno, per seguire il lavoro dei vigili del fuoco. Siamo partiti dal porto e, dopo pochi minuti, eccoci sotto bordo al traghetto, nella darsena dei petroli, al molo undici. Il «Moby Prince» è stato trascinato fin laggiù dai potenti rimorchiatori della ditta «Neri». Lo hanno assicurato all'approdo e quindi i vigili del fuoco hanno ripreso a gettare tonnellate di schiumogeno per raffreddare le lamiere. Il traghetto è piegato su un fianco e uno dei rimorchiatori lo spinge verso terra per evitarne il rovesciamento. La carcassa è in condizioni terribili. La prua è completamente scomparsa dopo l'urto terrificante con la petroliera «Agip-Abruzzo». I ponti esterni hanno i corrimano di ferro completamente contorti dal calore. Persino le scialuppe di salvataggio sono state inghiottite, in un attimo, dalla grande fiammata. Anche il radar, in cima all'albero del ponte di comando, è fuso. I quefatto i portelloni per l'ingresso delle auto sono accartocciati come se fossero di lamierino invece che di acciaio. Tutto è nero, con grappoli di fuliggine che scendono verso l'acqua. Spiega ancora un vigile del fuoco: «Là dentro, il calore ha raggiunto i 1800 gradi e non c'è stato scampo per nessuno». In serata, abbiamo cercato di salire verso uno dei ponti, ma siamo stati cacciati indietro dai poliziotti e dal caldo soffocante che arriva ancora da sotto. Ogni tanto, lo schiumogeno o l'acqua raggiungevano qualche isolato focolaio e, subito nuvole di vapore e di fumo salivano di nuovo verso il cielo.

È stato così per tutto il giorno. Nel pomeriggio, poco prima del tramonto, sono stati recuperati otto corpi. La abbiamo visti. Erano soltanto dei poveri resti neri che sarà ben difficile identificare. Si trattava di passeggeri che, nel momento dell'urto con la petroliera, si trovavano ancora sul ponte, forse per dare un'occhiata, prima di rintrarsi in cabina, alle luci di Livorno. Nessuno comunque, è riuscito, per ora, ad entrare nelle cabine e nelle stive, nelle cucine e nei bagni, nel «salone bar» e nello stanzone della televisione, dove tutti si erano seduti per seguire in santa pace la Juve che giocava a Barcellona. Del racconto dell'unico superstite, il mozzo Alessio Bertrand che si è salvato per una somma incredibile di circostanze, si può capire che cosa sia accaduto esattamente tra i 74 passeggeri che alle 22,05 avevano visto il «Moby Prince» lasciare il molo. È tutto semplicemente immaginabile e per questo ancora più terribile e tragico. Il carabiniere in viaggio di nozze, come tutti gli altri a bordo, si sarà messo in fila davanti al «commissario di bordo» per aspettare l'assegnazione della cabina. Bagagli in mano e con l'aria un po' seccata, avranno fatto altrettanto i componenti della famiglia Barsuglia, composta da quattro persone «più auto». Si saranno, ovviamente trovati a contatto di gomito con i Vinattieri, i Trevisan, i Canu e con quella signora che aveva in braccio una bimba di quindici mesi. Alla «Navarma» dicono che era proprio la signora Canu. Avranno atteso in fila, anche i Dal Zotto (in quattro più auto). I cameneri, di volta in volta e il più rapidamente possibile, avranno, chiavi in mano, assegnato le varie cabine ai diversi «piani».

La «Moby Prince» poteva portare più di mille persone e duecentocinquanta veicoli. Invece, a Livorno, di auto ne erano state sistemate solo una trentina. Dunque è di nuovo immaginabile che tutto, a bordo, deve essersi svolto senza grande confusione. Non è infatti, ancora la stagione turistica. Anche il resto è immaginabile. Mentre dalla sala televisiva e da quella bar si udiva l'eco della radiocronaca di Juve-Barcellona, i passeggeri dopo aver raggiunto le cabine, avranno cominciato a sistemare i bagagli, cercare i bagni, rifare i letti. Tutti, insomma, occupati nelle banali e normali operazioni di sistemazione a bordo. Per alcuni si sarà trattato di routine. Per altri forse, di un viaggio da affrontare sempre con un po' di piacere, una vaga inquietudine e una grande curiosità. Dicono che c'era nebbia al mare. Altri negano la circostanza. Alle 22,40 l'inferno. Nel buio, quello schianto inaspettato e terribile. «Come un terremoto», ha raccontato il solito mozzo. Anche il resto è sempre immaginabile.

Qualcuno è stato sorpreso da quello schizzo di petrolio infuocato proprio sul ponte. Altri, invece, avranno sicuramente fatto in tempo a correre o tentare inutilmente di fare qualcosa. È stato spiegato che il traghetto (e quindi il comandante Ugo Chessa) dopo l'urto avrebbe messo i motori al massimo e a marcia indietro riuscendo così ad uscire dalla poppa della petroliera. Poi il traghetto «ridotto ad una pentola appoggiata sul gas acceso», avrebbe, privo di guida, cominciato a girare su se stesso. A quel punto, a bordo, la tragedia sicuramente si era in parte già compiuta. Ma ci sarà stato chi avrà tentato di guadagnare il ponte per buttarsi in acqua e avrà visto tutto il fuoco intorno. Insomma, un mare completamente «occupato» dall'incendio. Ci sarà stato chi avrà tentato di uscire dalla cabina assegnata, trascinandosi dietro figli, moglie, suocera o nuora. Il gruppo, aprendo magari una delle tante porte «tagliafuoco», sarà stato inghiottito dalla terribile vampata. Altri invece, saranno morti asfissiati dal fumo terribile delle rifiniture di plastica, in combustione istantanea. Forse altri, più sotto, nei ponti bassi, avranno retto fino all'ultimo, sperando in un soccorso per poi finire calpestati, uccisi, bruciati o soffocati.

Nessuno tornerà più a raccontare quello che può essere accaduto in cabina di comando. Ugo Chessa, il capitano, si sarà accorto di qualcosa? Avrà, in un istante, capito quale immane tragedia stava accadendo? Forse sì. La manovra di retromarcia per riguadagnare il mare aperto lo dimostrerebbe. Ma non lo sapremo mai. Forse la posizione dei corpi quando sarà finita l'opera di recupero, potrà dire molto agli inquirenti. Forse anche l'esame tecnico delle apparecchiature di bordo spiegherà altre cose. Ma gli attimi terribili di quei poveri passeggeri, di quei bambini, di quei marinai, dei cameneri, dei cassieri, dei motonsti, del capitano Chessa, delle signore della boutique, del barista del signor De Montis, dei signori Ferrini, dei signori Guizzo e di quei due passeggeri saliti a bordo negli ultimi minuti, non potranno proprio essere raccontati da nessuno.

La città è sconvolta. Livorno vive di mare e al mare, da sempre. Il tricolore a lutto è stato esposto ovunque e la gente cammina per strada a testa bassa. È un dolore grande per tutti. Mai successo niente di simile, dicono. E ora le solite domande: perché? Chissà se si troverà mai una risposta.

I giovani sposi Franco Fratini e Giuseppina Gravatelli di Porto Sant'Elpidio erano in viaggio di nozze sul traghetto «Moby Prince»

Avevano prenotato il viaggio sul traghetto

Ecco l'elenco dei passeggeri che avevano prenotato

ALLEGRINI (una persona)
ANDREAZZOLI (due persone)
BARSUGLIA (quattro persone)
BRANDANU (due persone)
GIANFRANCO CAMPUS (una persona)
CANU (due persone)
CANU (una persona)
CESARI (due persone)
CONGIU (una persona)
DAL ZOTTO (quattro persone)
DE MONTIS (una persona)
FERRINI (tre persone)
FRATINI (due persone)
FURCAS (due persone)
FUSINATO (due persone)
GABELLI (due persone)
GIACOBBE (due persone)
GUIZZO (tre persone)
MORI (due persone)
PATERNICÒ (due persone)
PIU (una persona)
ROCARATI (due persone)
SAU (una persona)
TREVISAN (tre persone)
VINATTIERI (due persone)

Questo l'elenco delle persone che hanno acquistato il biglietto al porto di Livorno presso la bigliettería Navarma

MELA (una persona)
MINUTTI (una persona)
BALDAUF (una persona)
SCANU (una persona)
MOLARO (una persona)
VIDILI (una persona)
VIGORELLI (due persone)
PIERAZZONI (due persone)

Due biglietti risultano acquistati a nome della società Intermare snc. Non si conoscono per ora i nomi di coloro che hanno acquistato gli altri dodici biglietti.

Ugo Chessa, ventitré anni al timone «Uno dei migliori del Mediterraneo»

Il comandante, un autentico «lupo di mare»

Un «lupo di mare» conosciuto in tutto il Mediterraneo, un comandante esperto e di grande competenza. Al punto di essere chiamato da Kashoggi al comando del «Nabilia», il panfilo delle meraviglie. Poi il ritorno alle rotte italiane, fino alla sciagura dell'altra notte. Breve ritratto di Ugo Chessa, 56 anni, comandante della «Moby Prince». Una tragedia familiare: tra i «dispersi» c'è anche la moglie, Giulia Ghezzani.

Ugo Chessa

DALLA NOSTRA REDAZIONE
PAOLO BRANCA

CAGLIARI. «Un errore del comandante? Sembra impossibile: il comandante Chessa era bravissimo, uno dei migliori del Mediterraneo. Non avrebbe mai commesso simili leggerezze». Alla sede sarda della Navarma, ad Olbia, si fanno tutte le ipotesi sulla sciagura, tranne una: un'imprudenza nella plancia di comando.

Questioni di affetto? Certo, il comandante Chessa ha lasciato molti amici nella compagnia dove aveva scelto di concludere la sua lunga carriera. Il suo curriculum però è davvero quello di un esperto «lupo di mare» dai grandi mercantili sulle rotte oceaniche, alle navi passeggeri italiane ed europee, con una avventurosa parentesi alla guida del «Nabilia», il panfilo miliardario dei mercante d'armi e petrolio Adean Kashoggi.

Di origini sarde, Ugo Chessa era nato, però, a La Spezia cinquantasei anni fa. Un «figlio d'arte»: anche il padre era stato infatti ufficiale di Marina. Sin da piccolo il trasferimento in Sardegna, prima a La Maddalena e poi a Cagliari, dove aveva studiato all'Istituto nautico. E finiti gli studi, l'inizio della carriera di marinaio, attraverso tutte la lunga trafila al-lievo capitano di lungo corso a 23 anni, aspirante capitano di lungo corso a 26 anni, capitano di lungo corso a 29 anni, capitano superiore di lungo corso a 44 anni, nel 1979.

Da comandante conduce pressoché di tutto: grossi mercantili sulle rotte oceaniche per il Giappone e il Nord America, navi per il trasporto merci e passeggeri sulle rotte italiane, in particolare della «Tirrenia» e della società «Canguro». E al culmine della carriera, arriva alla fine degli anni '70 la chiamata di Kashoggi: il ricco uomo d'affari arabo vuole un uomo di esperienza e competenza per «armare» e comandare il suo «Nabilia». I panfilo delle meraviglie costato 100 miliardi, 85 metri di lunghezza e 1767 tonnellate di stazza, con un equipaggio tutto italiano di 40 uomini.

È una parentesi di un paio d'anni, ovviamente ben pagata, per il comandante Chessa. Una parentesi che si chiude comunque assai prima delle disavventure giudiziarie e finanziarie del suo datore di lavoro: finito inquisito negli Stati Uniti per Irangate e per altre vicende legate al traffico d'armi. Nel frattempo il capitano Chessa continua a far la spola con Cagliari, dove ha messo su famiglia: sposato con Giulia Ghezzani, di origine pisana, ha due figli, entrambi medici, Luchino e Angelo, quest'ultimo trasferitosi a Milano per motivi di studio.

La Navarma gli offre, quattro anni fa, proprio l'occasione per ravvicinarsi a casa. La società di navigazione è in fase di piena espansione e cerca di sfruttare al meglio il crescente flusso turistico per la Sardegna, dopo aver «collegato» per lunghi anni i porti galluresi all'arcipelago della Maddalena. Con l'acquisto di alcuni grossi traghetti, l'attività è stata notevolmente estesa, prima alla Corsica, poi alla penisola, in particolare alla Toscana. E serve gente capace ed esperta per il «salto di qualità».

Ormai vicino alla pensione, il comandante Ugo Chessa accetta volentieri l'offerta di lavoro della «Navarma». Gli viene affidata la seconda nave della flotta, la «Moby Prince», che «inaugura» la nuova linea Livorno-Olbia esattamente un anno fa, l'11 aprile del '90. Ieri per il primo anniversario, c'era a bordo anche la moglie Giulia Ghezzani. Un viaggio «tranquillo» come tanti che in pochi minuti si è trasformato in un inferno.

Campania, tra le famiglie dei marittimi «Ditemi se Giovanni è ancora vivo»

Salvo perché il treno arriva in ritardo

Angoscia e disperazione sulla costa vesuviana per la tragedia della «Moby Prince». Dei diciannove marittimi campani dispersi l'altra notte nelle acque di Livorno, quattordici sono iscritti alla capitaneria di porto di Torre del Greco, tre a quella di Castellammare di Stabia e due a quella di Napoli. Tre salvi perchè non si sono imbarcati. Uno perchè il treno è giunto a Livorno in ritardo.

Gennaro Lombardo

DAL NOSTRO INVIATO
MARIO RICCIO

ERCOLANO. La notizia del disastro in mare è arrivata all'alba. È toccato ai vigili urbani della cittadina vesuviana il triste compito di informare i parenti degli otto marinai rimasti imprigionati nelle lamiere roventi del traghetto «Moby Prince». A Corso Resina, in casa di Gerardo Sicignano, 29 anni, mozzo, c'è solo il padre Vincenzo. Ha la faccia gonfia e gli occhi arrossati. Riesce solo a dire che Mana, la moglie del figlio è partita per Livorno alle prime luci dell'alba. Poi l'anziano uomo scoppia in un lungo pianto.

A cinquecento metri, in una specie di tugurio, c'è l'appartamentino del marinaio Giovanni Tagliamonte, 37 anni, anch'egli nell'elenco dei 67 marittimi dati per dispersi. Antonietta Acompora, la moglie, è partita ieri notte per Livorno, lasciando a casa la figlioletta Raffaella, di appena cinque mesi. Ad accudirla è la nonna, con cui Antonietta e il marito convivono da anni non avendo una casa propria. «Non so cosa sta succedendo. Per favore, ditemi se Giovanni è vivo», grida tutto d'un fiato l'anziana donna. In via Mare, nel centro storico di Ercolano, Annamaria Cozzolino 19 anni, è disperata. Sul traghetto è imbarcato il suo fidanzato Giovanni D'Antonio, ventitreenne. «Ha preso il libretto di navigazione due anni fa. Prima era stato in Inghilterra dove aveva lavorato come cameriere. L'altro pomeriggio mi ha chiamato dal porto di Livorno, poco prima che la nave partisse. Mi ha raccontato di aver trovato l'automobile ammaccata. Poi, vinto dallo sconforto, ha aggiunto "vorrei proprio morire"».

A Torre del Greco, comune confinante con Ercolano, ci sono i parenti di otto dispersi. Tre, che figurano nell'elenco dell'equipaggio fornito dalla società di navigazione «Navarma» (la cui sede legale è a Napoli), sono sbarcati ventiquattr'ore prima, e sono dunque salvi. Ciro Langella, 50 anni, ufficiale di macchina, aveva ottenuto dalla compagnia «Navarma» una permesso di cinque giorni per recarsi all'isola d'Elba. Appreso dalla radio del disastro, l'uomo ha chiamato al telefono la moglie Maria Rajola, che vive a Torre del Greco, per rassicurarla: «Sto bene, non avere paura. Verrò a casa al più presto».

Gennaro Lombardo, 44 anni, anch'egli ufficiale di macchina, era tornato nella cittadina vesuviana l'altra sera, in attesa di un nuovo imbarco. «Sono stato solo cinque giorni su quel maledetto traghetto. Il destino ha voluto risparmiarmi. Non riesco a rassegnarmi all'idea che dei ragazzi, con i quali ho condiviso ore di lavoro, possano aver fatto una fine così orribile». Infine Ciro Di Lauro, 33 anni: deve la vita ad un ritardo del treno che lo stava portando da Napoli a Livorno. L'uomo è arrivato al porto un ora dopo la partenza del tragico traghetto.

Nel palazzo comunale di Torre del Greco è stata allestita una sala operativa, per dare una prima assistenza ai familiari dei marinai dispersi. A coordinare il lavoro sono il sindaco Salvatore Polese e l'assessore ai problemi del mare Ciro Iacomino. In poco tempo sono stati organizzati due pullam per consentire ai parenti dei dispersi di raggiungere Livorno. La stanza è gremita. Sui volti della gente si legge chiaro il dramma e il dolore per tragedia.

Torre del Greco, centomila abitanti, ha antiche vocazioni marinare. Dal porto torrese fino alla metà degli anni Cinquanta partivano le imbarcazioni per la pesca del corallo che veniva poi lavorato nei laboratori artigianali del posto. Ancora oggi per migliaia di giovani avere in tasca il «Libretto di navigazione» significa sfuggire al dramma di una esistenza angusta esposta al cancro della droga e della malavita organizzata.

Il personale di bordo perito nella sciagura

Ecco i loro nomi

UGO CHESSA (comandante)
iscritto al compartimento di Cagliari
GIUSEPPE SCIACCA (primo ufficiale)
Catania
LIDO GIANPEDRONI (secondo ufficiale)
Viareggio
ARCANGELO PICONE (terzo ufficiale)
Castellammare di Stabia
GIANBATTISTA CAMPUS (ufficiale)
Olbia
ROBERTO SANTINI (dir. macchine)
Livorno
ROSARIO CASTORINA (1° uff. macchinista)
Catania
GASPARE LA VESPA (3° uff. macchinista)
Trapani
PAOLO MURA (medico)
Cagliari
MARIO SCUOTTO (marò)
Napoli
PASQUALE PORCIELLO (marò)
Torre del Greco
GIOVANNI TAGLIAMONTE (marò)
Torre del Greco
ANIELLO PADULA (marò)
Torre del Greco
ANTONIO CAMPO (marò)
Trapani
ANGELO MASSA (marò)
Castellammare di Stabia
SILVESTRO BARBARA (marò)
Trapani
GIOVANNI D'ANTONIO (marò)
Torre del Greco
GERARDO GUIDA (mozzo)
Torre del Greco
NICODEMO BARRA (caporale),
Genova
GERARDO SICIGNANO (elettricista)
Torre del Greco
SALVATORE RIZZO (elettricista)
Catania
NATALE AMATO (motorista)
Molfetta
SERGIO ROSETTI (motorista)
Ancona
GIOVANNI ABBATTISTA (macchinista)
Molfetta
GIUSEPPE MANCA (macchinista)
Torre del Greco
ANTONIO AVOLIO (ingrassatore)
Vibo Valentia
ROSARIO ROMANO (macchinista)
La Spezia
ANTONELLO CASSANO (macchinista)
Livorno
UMBERTO BORTOLAZZI (assist. ufficio)
Olbia
FRANCESCO ORUPI (cameriere)
Reggio Calabria
NICOLA SALVEMINI (cameriere)
Molfetta
ROCCO PERNICE (cameriere)
Torre del Greco
ANTONIO RODI (cameriere)
Reggio Calabria
GIUSEPPE POMMARITO (cameriere)
Siracusa
CARLO VIGLIANI (cameriere)
Reggio Calabria
BIANCO GAVINO (cameriere)
Molfalcone
ROCCO AVERTA (cameriere)
Vibo Valentia
CIRO VITIELLO (cameriere)
Torre del Greco
LUCIANO BARBARO (cameriere)
Reggio Calabria
FRANCESCO TUMEO (cameriere)
Vibo Valentia
FRANCESCO ESPOSITO (barista)
Vibo Valentia
VINCENZO PAINO (garzone di camera)
Torre del Greco
GIULIO TIMPANO (garzone di camera)
Vibo Valentia
LUIGI PEREZ DE VERA (camere)
Napoli
TIZIANA CIRIOTTI (addetta camere)
Savona
ANDREA FUMAGALLI (addetto camere)
Genova
CIRO FRULIO (addetto camere)
Torre del Greco
VANIA ROTA (addetta camere)
Marina di Carrara
MARIO FONDACARO (primo cuoco)
Genova
IGNAZIO PASQUALINO (seconco cuoco)
Cagliari
GIUSEPPE DE GENNARO (cucina)
Molfetta
NICOLA PALANGA (garzone cucina)
Palermo
MAURO PROLA (maestro)
Aosta
SABRINA FERRARO (venditrice)
Venezia
LIANA RISPOLI (venditrice)
Livorno
DOMENICO CERVINI (cassiere)
Torre del Greco
TIZIANA DE PRETTO (cassiera)
Venezia
PRISCILLA GIARDINI (cassiera)
Livorno
CRISTINA FARNESI (cassiera)
Livorno
FRANCESCO MAZZITELLI (dispensiere)
Vibo Valentia
CIRO CIRILLO (addetto camere)
Torre del Greco
MAURIZIO PERRELLA (addetto camere)
Castellammare di Stabia