

## La strage di Livorno



## ATTUALITÀ

Centinaia di familiari in attesa di impossibili riconoscimenti  
 Valgono su un pullman per andare a vedere il traghetto:  
 si ritrovano all'obitorio, chi entra ne esce inorridito  
 Angoscia, rabbia e stanchezza: gli agenti sedano una rissa

# Gita dell'orrore verso il Moby Prince

Parlano, urlano, gridano in tanti dialetti. Una frase in sardo stretto stretto, una nenia mugolata a fior di labbra in napoletano e parole, richieste e insulti, in veneto, livornese o in un italiano pulito pulito. Siamo nel grande stanzone del dolore, gli alla stazione marittima. Ci sono più di cinquecento congiunti di chi è morto sul «Moby Prince». Poche le identificazioni. Oggi i funerali.

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI  
**WLDIMIRO SETTIMELLI**

LIVORNO. Che strano e assurdo «mondo» quello della stazione marittima già al porto. Qui si può piangere, urlare, lasciarsi andare al dolore, alla tensione, alla rabbia e alla stanchezza accumulata in tante ore di attesa. Qui si può piangere sommessamente, mangiare un piatto di spaghetti, sbucciare un'arancia e chiedere calmaniti e tranquillanti ai medici volontari che girano ininterrottamente da un gruppo all'altro. Ogni tanto, qualcuno è colto da dolore e viene portato via da altri volontari. Fuori, le ambulanze sfrecciano continuamente. Quanti saranno qui al porto? Più di cinquecento ci viene detto. Aspettano e aspettano ancora. Non si rassegnano. Non vogliono credere in alcun modo che non ci sono corpi interi da vedere e che sperare in qualche «riconoscimento» è difficilissimo. Sono mariti, mogli, padri, fratelli, cognati, congiunti e amici dei morti sul «Moby Prince». Un ragazzino napoletano con un pizzetto alla moschettiera, sale

si ribella e spiarce giù per la scala abbracciato a quel brigadiere. Dopo pochi minuti entra il presidente della Repubblica, Francesco Cossiga, con il seguito, stringe le mani al più vicini, dice parole di conforto ed esce. Anche in quella manciata di tempo, dagli angoli diversi del salone, salgono grida e ci sono altri malori e svenimenti. I più stanchi, i più distrutti, i meno forti, cedono, si lasciano andare. Un gruppo di capifamiglia romagnola e fa un primo tentativo per convincere gli altri ad andare al traghetto per vederlo. Vedere cosa? I corpi che stanno tirando fuori, gridano in molti. Poliziotti e carabinieri spiegano che è assurdo. Così dice anche il capo di gabinetto del prefetto. Poi aggiunge che il traghetto è stato una specie di gigantesco forno crematorio per tutti e che quindi si recuperano solo poche cose, accanto a grandi mucchi di cenere. Ma qui non vogliono crederci. Poi il questionario. Ce lo fanno vedere. Certo, non

Si formano anche gruppi di familiari che vengono dalle stesse regioni. È un po' come sentirsi a casa. Quando è di nuovo l'ora di mangiare i volontari passano tra le sedie e distribuiscono sacchetti e vassoi già preparati. C'è chi non accetta inorridito e chi invece, quasi vergognandosi, prende la roba in silenzio e si gira verso il muro per mangiare. Persino il modo di sbucciare una mela o tenere in mano i vassoi, fa intuire una vita, un mondo, un mestiere, una origine.

Quando la gente che è qui riesce a dimenticare anche per pochi minuti la tragedia, il dolore, l'ansia e l'incertezza, torna semplicemente ad essere quello che è ogni giorno. Anche qui nello stanzone del dolore, in un momento terribile della vita fuori, sotto un sole bellissimo, ad uno dei moli del porto è ancorata la carcassa del «Moby Prince» che ancora fuma. Ogni tanto qualcuno dello stanzone esce sul terrazzo

medici stanno ricomponendo i poveri resti recuperati sul traghetto. È un angolo allucinante del porto di Livorno pieno di containers e auto nuove da spedire in mezzo mondo. Gli agenti non vogliono far entrare i parenti nel capannone, ma tutti implorano e diventano cattivi. Ne nasce di nuovo un parapiglia con insulti e spunti. Un gruppo, finalmente, s'infila quasi di corsa. Per alcuni istanti c'è un silenzio terribile. Tutti gli altri aspettano aggrappati ai cancelli. Poi, dal capannone, si sentono due, tre, quattro urla terribili. Ecco, tornano fuori. Ora i parenti sono un grumo compatto di dolore e di orrore. Tutti piangono e si abbracciano. Un uomo che era entrato per cercare il figlio, vomita in un angolo, solo come un cane il bilancio ufficiale? Centoventi corpi recuperati, sessantasei quelli più o meno ricomposti, undici soltanto gli identificati. Oggi, i solenni funerali in Duomo



## Proteste ad Olbia «Insicure le rotte verso la Sardegna»

DALLA NOSTRA REDAZIONE  
**PAOLO BRANCA**

Il comandante del traghetto «Moby Prince», Ugo Chessa qualche anno fa, insieme alla moglie Giulia Ghezzi. A destra, familiari delle vittime sulla banchina del porto di Livorno

tornava dall'Irak diretta alla base americana di Camp Darby. Alla tragedia, dunque, poteva aggiungersi un altro dramma.

Intanto il procuratore Antonino Costanzo ha nominato una commissione di tre periti per accertare le cause dell'incidente. Ma non sembra avere molta fiducia che si possa giungere a valutazioni certe. «Tutti gli strumenti di bordo sono carbonizzati ed inservibili», afferma. Sarà quindi molto difficile accertare se i radar erano accesi (anche se continua a girare una voce, non verificata, che afferma che sarebbero stati disattivati perché interferivano con la Tv) e il loro stato di funzionamento. È stata comunque esclusa l'ipotesi, circolata subito dopo il disastro, che la nave fosse abbandonata a se stessa. In plancia sono stati trovati tre corpi carbonizzati, anche se non ancora identificati.

Ufficialmente continua il dottor Costanzo «abbiamo individuato dieci cadaveri e otto sono stati riconosciuti dai parenti».

Per il sostituto procuratore Carlo Cardì, che collabora alle indagini, il fatto che molti passeggeri siano stati ritrovati nelle adiacenze dei saloni insieme a tracce di giubbotti salvagente «autorizzati ad ipotizzare che il comandante del traghetto abbia avuto il tempo di dare l'ordine di abbandonare la nave». Un'ipotesi che sembra però un po' azzardata, a meno che il magistrato non sia in possesso di altre informazioni. Dato che il traghetto era partito da pochi minuti è quasi ovvio che i passeggeri si trovassero in maggioranza nei pressi dei saloni ed i giubbotti salvagente sono, secondo regolamento, riposti sotto i sedili. Il dottor Costanzo, d'altronde, esclude che siano stati trovati cadaveri con indosso i giubbotti.

Una messa alla memoria nel molo della disperazione, quello dove la «Moby Prince» non è mai arrivata. Martedì mattina nel porto di Olbia, assieme al vescovo, al sindaco e alle autorità regionali, ci saranno anche alcuni parenti delle vittime. Molti erano lì anche giovedì scorso in attesa del traghetto da Livorno. «Vogliamo onorare la memoria dei loro cari, vogliamo far sentire la nostra solidarietà e il nostro cordoglio», ha detto il sindaco di Olbia, Gianpiero Scano, nell'annunciare l'iniziativa dell'amministrazione e del consiglio comunale.

Con Olbia, l'intera Sardegna è in lutto. La tragedia di Livorno colpisce infatti in gran parte famiglie e lavoratori originari dell'isola ben 73, secondo la stima tuttora provvisoria della Protezione civile. Storie in gran parte d'emigrazione. Come quella di Angelo Canu, 28 anni di Burgos, nella provincia di Sassari, e della sua famiglia - la moglie Sandra di 26 anni e le figlie Sara ed Elena, di 5 anni e 15 mesi - che tornavano in Sardegna per una breve vacanza.

O come quella di Raimondo Vidili, 23 anni, di Bonarcado (Oristano), cameriere a San Martino di Castrozza, o ancora del carabinieri Gianfranco Campus, 23 anni, e Stefano Alegrini, 23 anni, entrambi della provincia di Nuoro ed in servizio in caserme della Toscana. Storie di festa finita in tragedia. Come quella di Claudia Dal Zotto, veneta, che ha aspettato invano sul molo di Olbia, padre, madre, fratello, nonna e cugini, per festeggiare il suo matrimonio con un ragazzo sardo. Dolore e rabbia. La Regione intende affiancare le famiglie delle vittime nel chiedere assoluta chiarezza sulle cause dell'incidente e la massima severità nel perseguire ogni responsabilità.

La nave era adeguatamente attrezzata? I soccorsi sono stati tempestivi? La rotta era sicura? Il presidente della giunta regionale Mario Fionis ha chiesto che della commissione ministeriale d'inchiesta facciano parte anche dei rappresentanti della Regione e ha preannunciato la costituzione di parte civile da parte dell'amministrazione nell'inchiesta e nel processo penale per il disastro. Gravissimi problemi di sicurezza nei collegamenti marittimi con la Sardegna, del resto, erano già evidenti ben prima della tragedia di Livorno. I senatori del Pds Mario Pina, Francesco Macis e Giuseppe Fion in un'interrogazione al ministro della Marina Mercantile ricordano altri due sconcertanti incidenti avvenuti il 1 e mesi scorsi, per fortuna senza vittime una nave mercantile della Tirrenia finita sugli scogli davanti a Arbatax, mentre nella zona era in corso un'esercitazione militare, e la collisione, all'ingresso del porto di Olbia fra un traghetto della Tirrenia e uno delle Ferrovie dello Stato, neppure un anno fa.

Né il governo, né le compagnie di navigazione hanno mai fornito spiegazioni. «L'errore umano sempre possibile non appare sufficiente a spiegare la frequenza crescente dei disastri. E in ogni caso - conclude il senatore del Pds - l'incidenza degli errori può essere ridotta attraverso la rigorosa verifica del rispetto della normativa da parte delle autorità preposte e l'adeguamento delle strumentazioni alle nuove tecnologie a bordo e a terra».

Per 8 corpi un nome, sul resto buio  
 Polemiche sulla lentezza degli aiuti

## Sos, ma il soccorso arriva un'ora dopo Perché quel ritardo?

È passata un'ora e mezzo dalla collisione della «Moby Prince» con la petroliera prima che la Capitaneria di porto valutasse l'accaduto. Il mozzo, solo sopravvissuto, avrebbe indicato il nome della sua nave. Il traghetto rischiò anche di urtare una nave militare carica di esplosivo. C'era nebbia? Il procuratore della Repubblica ancora non è in grado di stabilirlo. «Ne conosciamo il numero esatto delle vittime».

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI  
**PIERO BENASSAI**

LIVORNO. Il mistero della tragedia della «Moby Prince» sembra destinato a rimanere avvolto nelle lamiere contorte dal fuoco. Le fiamme hanno inghiottito tutto uomini e strumenti «Forse non si potrà mai sapere - ammette il procuratore della Repubblica di Livorno, Antonino Costanzo - cosa è successo in quei drammatici minuti. Per ora non abbiamo alcun elemento per ritenere che vi siano state responsabilità di alcun genere. Ci siamo trovati di fronte ad una scena da inferno danese. I corpi e come se uscissero da un forno crematorio. All'interno della nave ce ne sono ancora un centinaio ammassati nei saloni. E i quindici medici legali, che sono al lavoro, avranno bisogno di almeno due settimane per completare i rilievi e tentare di identificare le vittime. Non ne conosciamo ancora il numero esatto. Tra i passeggeri che avevano prenotato qualcuno potrebbe non essere salito a bordo. Saranno fondamentali i particolari che ci potranno fornire i familiari».

La causa della tragedia resta oscura. Al di là delle affermazioni degli inquirenti però incominciano ad emergere risvolti inquietanti su come sono stati gestiti i soccorsi. Solo dopo quasi un'ora e mezzo dall'impatto con la petroliera «Agip Abruzzo» la capitaneria di porto si sarebbe resa conto che a sbattere contro la nave alla fonda era stato il traghetto della Navarma, diretto ad Ol-



bi. Si sono persi momenti preziosi. E forse, insieme al mozzo Alessio Bertrand, poteva essere salvata qualche altra vita umana. Un dato sembra comunque certo. L'Sos viene lanciato dal comandante della petroliera, Renato Superina, attorno alle 22,27. «Siamo stati sprovvisori da un bettolina. Andiamo a fuoco». Mentre l'unico superstite della tragedia viene raccolto dalla motovedetta della capitaneria di porto alle 23,55, come risulta dal libro di bordo. È trascorsa quasi un'ora e mezza. Ma il magistrato sostiene di non aver ancora ricevuto un rapporto dettagliato dalla capitaneria di porto e dai vigili del fuoco. E quindi non vuole sbilanciarsi. «Abbiamo dovuto affrontare altre emergenze», sostiene. «Avremo tempo per verificare».

I familiari comunque continuano ad insistere sulla mancanza di interventi adeguati. Giuseppa Castonna, sorella del terzo macchinista, non ha dubbi. «Sono andati a spegnere il incendio con una pompeltra, come se annaffiassero i fiori. Se i soccorsi fossero stati adeguati mio fratello ora sarebbe a casa sua accusa».

Il responsabile dell'associazione radiatori livornesi, Giancarlo Cignetti, racconta di aver ricevuto quella notte la notizia dell'incidente, sul canale di emergenza, da altri radiatori. «Sono corso a vedere», afferma «e la visibilità era buona. Ho avvertito tutti, vigili del fuoco, carabinieri, capitaneria, ma è passata mezz'ora prima che a sbattere contro di cosa era accaduto». «Avremo tempo di distanza ancora non è

# L'unica «nebbia» certa è quella che avvolge le indagini

LIVORNO. Dopo quel che è accaduto in mare mercoledì notte, molta gente ha parlato cercando di ricostruire la dinamica della collisione tra le due navi. Tuttavia, di tanti racconti e testimonianze, resta solo un grosso mucchio di contraddizioni. Chiedono persone che si contraddicono, anche su particolari che dovrebbero invece essere certi, sicuri, e questo sembra molto strano e sospetto.

Si può cominciare dalla nebbia. Il comandante della Capitaneria di porto, Sergio Albanese, poche ore dopo la tragedia, cercando di ricostruire lo scenario dello speronamento tra il traghetto «Moby Prince» e la petroliera «Agip Abruzzo», disse: «In quel tratto di mare c'era molta nebbia. La visibilità era scarsissima. Posso dirvelo con certezza perché ho partecipato ai soccorsi». Dopo due notti e tre giorni, però, il

Dichiarazioni, repliche e smentite: un balletto di testimonianze sulle reali condizioni di visibilità al momento della collisione in mare. Ancora incerto il numero dei morti

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI  
**FABRIZIO RONCONI**

bettolina», piccola cisterna usata per rifornire le navi in rada. La testimonianza del comandante Superina è comunque del tutto analoga a quella del comandante della motovedetta Cp232 giunta prima in soccorso. Il capitano Giancarlo Falla racconta: «C'era nebbia fitta, questo posso giurarlo». Lo smentisce però l'Avvisatore marittimo di tutto quello che, Romeo Ricci. «La visibilità era buona». Smentita che trova conforto anche nel racconto di Federico Sgheri, l'uomo che ha pilotato, come da prassi, il traghetto fuori dalle acque del porto, abbandonandolo dopo circa un miglio. «Quando sono sceso dal «Moby Prince» la visibilità era buona, non ho visto nebbia». C'era, invece, secondo la testimonianza degli oremeggiatori giunti pochi minuti dopo lo speronamento

in aiuto del «Moby Prince»: «Nebbia fittissima, non vedevamo nulla». Vero che dopo la collisione tutta la zona di mare è stata invasa dal fumo nero del greggio che bruciava, ma uomini di mare come gli oremeggiatori possono confondere nuvole di fumo con un banco di nebbia?

Avanti con le contraddizioni. Giovedì mattina, il comandante della Capitaneria, Sergio Albanese, tra le altre cose, disse: «Abbiamo motivo di credere che dopo lo speronamento, a bordo del traghetto sia stato dato l'ordine di mettere le macchine «indietro tutta». Ora non ne è più convinto. «No, niente retromarcia. Dopo aver speronato la petroliera, il traghetto ha proseguito in avanti».

Cambia idea piuttosto facilmente, il comandante Albanese. Sempre giovedì mattina, affermò però che «il co-

mandante del traghetto, Ugo Chessa, sapeva perfettamente che in rada, fuori il porto, c'era la petroliera. Lo sapeva perché l'aveva vista, arrivando da Olbia, martedì sera». Tre giorni dopo rettificò come se niente fosse: «Il comandante del traghetto non poteva sapere che in rada c'era la petroliera per il semplice fatto che lui e il suo traghetto erano arrivati da Olbia due ore prima che anche la petroliera giungesse e si fermasse in rada».

Ci sono, poi, ipotesi contraddittorie sul tipo di errore che può aver condotto il «Moby Prince» contro la petroliera. Il ministro della Marina mercantile, Carlo Vizzini, in queste ore già ex ministro, «È stato un errore umano». Il comandante della petroliera «Macché», l'errore umano è impossibile».

Non si può essere certi nemmeno su essere certi

spersi, quindi dei morti. Giovedì la Protezione civile diffuse un elenco i passeggeri erano 72, i membri dell'equipaggio 62. «Purtroppo sono cifre inattendibili. Non sappiamo ancora quanta gente dover cercare», spiega il Procuratore capo Antonino Costanzo, che conduce le indagini. La società armatrice del traghetto, la «Navarma», gli ha fornito tre diversi elenchi di probabili passeggeri. E tra i marittimi segnalati a bordo, ogni giorno ne spuntano uno o due che dicono: «Ma siete matti a dire che sono morto? Io non ero imbarcato, sono vivo, eccomi qui».

Conclusione anche sul numero dei pochi «manichini di carbone» identificati. Il Procuratore capo sono 8. Per i vigili del fuoco, 11.

Non basta. Sempre il Procuratore capo Costanzo sostiene che «nei garage del traghetto sono state trovate al-



Renato Superini