

Sos Tirreno



Accreditata sbrigativamente dal ministro Vizzini la tesi di uno sbaglio del comandante del «Moby Prince» finora non ha trovato il minimo riscontro. Molti elementi logici confermerebbero invece il guasto

«Errore umano», versione di comodo

L'ipotesi più credibile resta quella di un'avaria al timone

Un'avaria al timone potrebbe essere all'origine del dramma della «Moby Prince». Sembra che anche in precedenza avesse avuto problemi. Lo stesso giorno del disastro un altro traghetto della Navarma ha avuto «inconvenienti tecnici». Come un ispettore di macchina, con 40 anni di esperienza, spiega la dinamica dell'incidente. Ma chi garantisce dell'efficienza dei traghetti?

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI
PIERO BENASSAI

LIVORNO. Si sono fatte mille ipotesi e supposizioni. Ma né la nebbia, né l'errore umano, subito accreditate dalle autorità come possibili cause del disastro della «Moby Prince», riescono a convincere la gente di mare. E allora qualcuno che ha navigato su quella nave «maledetta» ricorda che già aveva avuto problemi al timone. Ed esprime una speranza.

«Speriamo che durante l'ultima verifica dei tecnici del registro navale sia stato verificato. Non si vogliono lanciare accuse. Ma per chi da anni naviga per i mari di tutto il mondo l'ipotesi di un'avaria resta la più credibile. Ma come può rompersi all'improvviso il timone di una nave, abilitata a trasportare fino a mille passeggeri oltre ai membri dell'equipaggio, senza che ci sia il tempo di evitare un disastro? È possibile. Ormai la concorrenza è tale - rispondono i marittimi - che queste navi per «rendere» devono navigare in continuazione, anche con qualche acciacco. Per ogni corsa pensa l'armatore rimette milioni e la Navarma non è certamente tra le compagnie disposte a lasciare a banchina le proprie navi».

«Lo stesso giorno in cui la «Moby Prince» è andata a sbattere contro la petroliera «Agip Abruzzo» un altro traghetto della Navarma ha avuto alcuni «inconvenienti tecnici». È accaduto al «Bastio» in servizio tra Piombino e Portoferraio. Per evitare l'urto con la banchina il comandante è stato costretto a portarla su di un basso fondale del porto, arenandola. Due giorni dopo lo scafo era già in servizio.

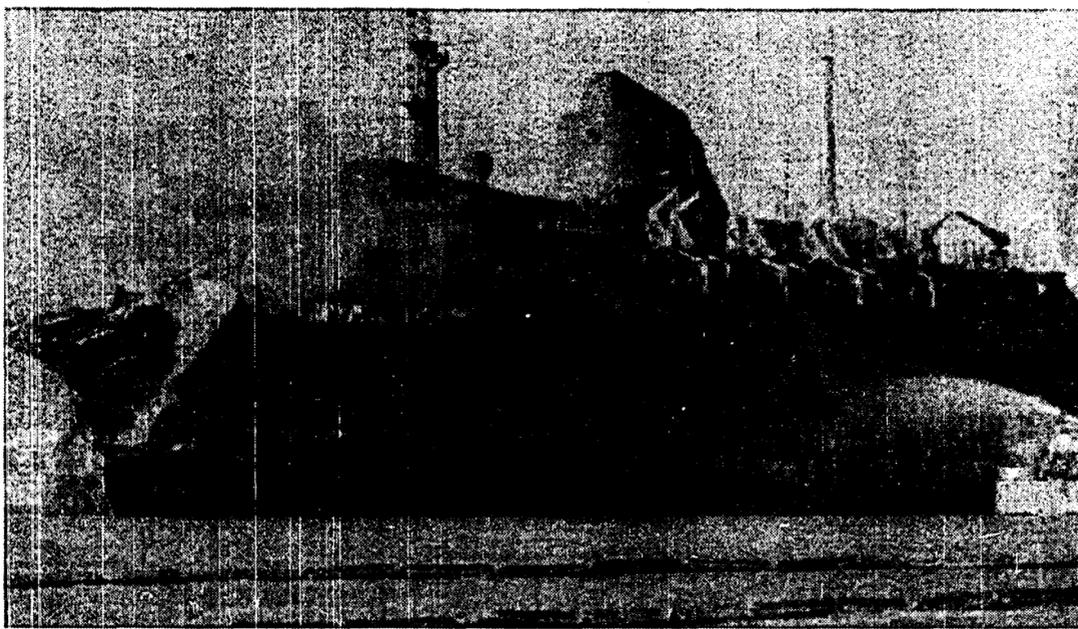
L'ipotesi di un'avaria al timone sarebbe al vaglio anche della magistratura. Sembra che alla capitaneria di porto di Portoferraio sia già stato disposto il sequestro dei verbali relativi all'ultima verifica compiuta dalla commissione del registro navale sul «Moby Prince». Baldassarre Gargiulo, per oltre 20 anni ispettore di macchine su grandi petroliere e per altri 20 anni ispettore di una grossa compagnia di navigazione, non sembra avere dubbi. «Dalle varie testimonianze che abbiamo potuto leggere sui giornali - afferma - l'ipotesi di un'avaria al timone resta la più credibile. Non è pensabile, specialmente se c'era nebbia, che il comandante non fosse in piancia ed i radar non fosse accesi».

Era un uomo di grande esperienza. Aveva a bordo anche la moglie e non era un suicida. Solo la rottura del timone può giustificare un così improvviso cambiamento di rotta, rispetto a quella prevista per raggiungere Olbia. E il comandante Chessa, molto probabilmente si è accorto di quanto stava accadendo, ed ha ordinato di fare macchina indietro. Però per compiere questa operazione occorre tempo.

Anche su una nave, come in auto, se stiamo viaggiando, non possiamo all'improvviso innestare la retromarcia. La petroliera però era troppo vicina ed è avvenuto l'impatto. Sulla «Moby Prince» però era già stato dato l'ordine di macchina indietro tutta. Solo così si può spiegare perché dopo l'impatto la nave si è sfidata dallo scafo dell'«Agip Abruzzo». In caso di collisione, infatti, per evitare che la nave danneggiata colti a picco o imbarchi acqua non si compie mai la manovra. Il fatto poi che i primi soccorritori riferiscono che il traghetto girava su se stesso, potrebbe essere un'altra dimostrazione che il timone era in avaria. L'ispettore di macchine non ha certezze documentate. Si avvale solo della sua grande esperienza.

Ma la sua ricostruzione appare la più credibile tra quelle finora fornite dalle fonti ufficiali. Anche il comandante dell'«Agip Abruzzo» poche ore dopo il drammatico incidente a chi gli chiedeva una spiegazione ha parlato di «possibili avarie». Ma la domanda resta sempre la stessa: come possono avvenire inconvenienti così gravi su di una nave traghetti? Come vengono fatte le manutenzioni a bordo delle navi delle compagnie private? Quali obblighi impone la legge? Come vengono effettuati i controlli da parte del registro navale? Si controlla veramente l'efficienza e la sicurezza della nave o ci si limita a mettere qualche bollo?

«La Navarma - afferma Piero Da Pelo, segretario dei marittimi Cgil livornesi - effettua direttamente la manutenzione delle proprie navi. E la legge non prevede alcun controllo su come vengono fatti. Si rompe qualcosa, si accomoda e si riparte». E questa compagnia in questi anni ha collezionato una lunga serie di incidenti più o meno gravi. «Ma non c'è solo il problema - insiste Da Pelo - della sicurezza sulle navi, ma anche in mare e nei porti. A Livorno la capitaneria ha a disposizione solo una motovedetta. E la notte dell'incidente, prima di farla partire, è stato necessario svegliare l'ufficiale di turno, che dorme a casa, riscaldare per venti minuti i motori e poi partire. Per il soccorso ci sono poi 4 rimorchiatori, che però devono svolgere anche il normale lavoro di attracco delle navi. E se quando scatta l'allarme stanno ormeggiando una nave non possono certamente mollarla e partire».



L'Agip Abruzzo brucia ancora e i vigili lavorano a distanza. La Capitaneria: «Niente paura»

Brucia ancora e fa paura. Dal fumaio della petroliera «Agip-Abruzzo» continua ad uscire un fumo denso e nero e migliaia di persone, dalla terrazza Mascagni, nel cuore della città, guardano in silenzio. A bordo, lo sanno tutti, ci sono 80 mila tonnellate di greggio iraniano. Alla capitaneria continuano a ripetere: «Non c'è alcun pericolo. La gente lo deve sapere, scrivetelo».

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI
WLADIMIRO SETTIMELLI

LIVORNO. «Non c'è pericolo, scrivetelo. La gente lo deve sapere. Certo, da stamane, abbiamo deciso di non far più lavorare gli uomini sui ponti. Sarà così fino a quando non saremo certi che, per loro non c'è alcun problema». Lo dice il comandante della capitaneria di porto Sergio Albanese, rivolto ai giornalisti. Spiega, illustra, elenca i nomi dei membri della commissione tecnica che è stata costituita in prefettura proprio per occuparsi della «Agip-Abruzzo» che continua, nonostante tutto, a bruciare.

Ieri, migliaia di persone, dalla terrazza Mascagni, nel centro della città, guardavano in silenzio quel «bestione» di ferro carico di petrolio iraniano dal quale continuava a levarsi un fumo denso e nero. Le domande di chi guardava a domare non sempre le stesse: riuscivano a spegnerla? Possiamo davvero stare tranquilli? Le risposte degli esperti e dei tecnici, appunto, sono chiare e inequi-

vocabili: è tutto sotto controllo e la valanga di acqua e schiumogeno che ha sommerso i ponti, già ha fatto la propria parte. Ma le paure e i dubbi rimangono. Troppo spesso si garantisce qualcosa semplicemente per rassicurare. Poi arrivano gli «imprevisti» e accadono tragedie come quella del «Moby Prince». Certo, tutto è sotto controllo, ma la petroliera continua a bruciare ormai da giorni e se, fino a ieri, i vigili del fuoco scendevano addirittura con il loro elicottero sul ponte della «Agip-Abruzzo» per controllare e verificare, ora quella piccola «libellula» rossa con a bordo il comandante di quel gruppo di uomini coraggiosi e infaticabili, gira al largo in continuazione senza più posarsi sulla nave. Insomma, ad un profano, potrebbe persino sembrare che la situazione non stia migliorando, anzi...

Intorno alla petroliera continuano comunque a muoversi la nave della marina militare «Anteo», le lance dei vigili del

fuoco e i rimorchiatori della ditta «Neri» che non smettono un momento di pompare acqua e schiumogeno sulla petroliera. Insomma, che cosa brucia a bordo? Il comandante Albanese, ieri mattina, ha spiegato che si tratta del carburante per i motori della nave contenuto in un «tanker» posto sotto i motori. È nafta particolarmente oleosa e densa che viene consumata dalle fiamme con grande lentezza. L'incendio, dunque, continuerà ancora a lungo. Il petrolio, invece, è al sicuro e ben isolato. Una intercapedine di acqua lo divide, infatti, dalla «zona di piancia» e dalla poppa dove l'incendio è in atto. Dunque si può stare tranquilli. Ma è difficile farlo credere alla gente che dalla terrazza Mascagni guarda lontano verso «l'Agip-Abruzzo» con ansia e inquietudine. Sempre il comandante Albanese, quando qualcuno racconta quello che si dice in città, spiega che da Ravenna è addirittura partita una nave speciale dal nome bellissimo: la «Nautilus» che appartiene all'Agip e che sarà qui domani. Quella nave modernissima è superbamente attrezzata proprio per controllare anche i gas che vengono sviluppati dal greggio che si trova nella pancia della petroliera. Quel gas - viene spiegato - sono pericolosissimi e altamente infiammabili. Comunque inutile insistere con il comandante Albanese per saperne di più. L'ufficiale spiega di non essere un tecni-



Un gruppo di medici davanti all'entrata della grande camera mortuaria dove sono state intrappolate le salme rimaste intrappolate nel traghetto, in alto il «Moby Prince» nel porto di Livorno

co petrolifero e di non essere quindi in grado di fornire ulteriori precisazioni. Molti giornalisti hanno chiesto se non ci sia il pericolo di qualche cedimento nelle strutture, ma la risposta è stata ancora una volta rassicurante. I vigili del fuoco e lo stesso comandante dell'«Agip-Abruzzo» Renato Superina

calcoli per evitare che la troppa acqua e il troppo schiumogeno rovesciati sulla petroliera, ne mettano in pericolo la stabilità e l'assetto. Sarebbe, infatti, un guaio terribile se il «bestione» dovesse piegarsi su un fianco o capovolgersi.

La mole dell'«Agip-Abruzzo», vista da vicino, è impressionante. Alta come un palazzo, la prua rotondeggiante e le lamiere dello scafo spesse 22 millimetri. La petroliera appare come una specie di magnifico piazzato in mezzo al mare, poco al largo della città. Dal grande ponte di comando si ha l'idea di una struttura solidissima. In realtà, anche questi giganti del mare, come dimostrano tante tragedie, si muovono e corrono nelle acque di mezzo mondo giocando su equilibri che, tutti funzionanti e in perfette condizioni, ne fanno gioielli di modernità e dipotenza. Ma basta che uno degli elementi di questo equilibrio venga meno ed ecco che tutto diventa instabile e persino pericoloso. La «Agip-Abruzzo» ora è lì, davanti a Livorno, con due terribili falle su una delle lamiere: quella prodotta dall'urto del «Moby Prince» e quella dell'esplosione «inaspettata» dell'altra mattina alle 6. Il nuovo ministro della Marina mercantile Ferdinando Facchiano che, fino all'altro giorno, si era occupato e maluccio di opere d'arte e del patrimonio culturale, sulle condizioni della petroliera ha voluto

sapere tutto non appena giunto in città. Ovviamente - a quanto hanno poi raccontato alcuni tecnici - non ha espresso alcun parere e tutti - diciamo con chiarezza - hanno tirato un gran sospiro di sollievo. Là, al largo, intorno al «bestione», non si sente davvero il bisogno di altre chiacchiere.

È la chiazza di petrolio al largo della Gorgona, grande almeno quattro chilometri quadrati, dove è finita? È diminuita della metà ci hanno spiegato. Il vento, comunque, è cambiato e quella lurida marea nera ha cominciato a piegare verso l'Elba. Insomma anche questa, secondo i «bollettini» della capitaneria, non costituisce alcun pericolo. I «camion-spurgo» caricati su un pontone l'altro giorno e messi subito in opera, avrebbero fatto un buon lavoro. Non si tratta di «potenti mezzi» della Marina mercantile, sempre pronti per ogni evenienza del genere ma più prosaicamente di camion per lo spurgo dei pozzi neri, utilizzati in una situazione di emergenza. Come al solito, niente di previsto, niente di preventivato, niente che possa rassicurare per emergenze future. Solo l'idea di qualcuno della capitaneria di porto che ha operato con semplicità e prontezza. Insomma, il solito «stellone» italiano. Ma contare soltanto su questo non evita poi, come tutta l'Italia ha visto, terribili tragedie come quella del «Moby Prince».

bonizzato ancora accovacciato accanto ai motori. Voleva nascondersi, ma le lingue di fuoco l'hanno trovato proprio a pochi metri da quattro pareti d'ammianto. Quelle, interne, del vano motori. Costruite così per evitare che eventuali incendi dovuti a guasti meccanici potessero propagarsi nella nave. Hanno funzionato, invece, al contrario: frangendo i motori dal fuoco che aveva ormai invaso ogni metro della sala. E i motori giravano e, fino all'ultimo, hanno infatti consentito al traghetto di navigare alla deriva. Quando l'hanno avvistato, due omeggeristi, i primi a giungere in soccorso, il «Moby Prince» era già da un po' solo una gigantesca bara galleggiante. Le fiamme si allungavano anche di dieci metri fuori dai ponti, dalle balaustrate, dalla piancia e illuminavano la notte, resa ancora più impenetra-

Prima di morire cinque minuti di lotta con le fiamme

«I attimi di inferno a bordo ricostruiti dai vigili del fuoco. C'è stato un «effetto graticola». Passeggeri ed equipaggio inseguiti dal greggio e dalle fiamme

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI
FABRIZIO RONCONE

LIVORNO. L'urto, improvviso, a bordo del traghetto «Moby Prince» ha avuto un rumore cupo e metallico insieme, come di un formidabile colpo di «gong», e quasi ogni passeggero e uomo dell'equipaggio ha avuto qualche secondo per temere di morire. Solo quelli che erano su, in piancia di comando, sono morti praticamente all'istante.

Immediatamente dopo l'urto e il bagliore che li ha prima accesi e subito bruciati vivi. In piancia sono stati trovati alcuni pezzi di carbone. «Potevano esserci due, o forse anche tre persone, dipende da come si mettono insieme: i resti», spiegano i vigili del fuoco che hanno visitato la nave e che ora, con i loro tremendi racconti, consentono di ricostruire per

approssimazione la sciagura. L'enorme schizzo di greggio sfondato si è incendiato con le scintille delle lamiere. Una fiammata grande come un palazzo di sei, sette piani. I marinai non fanno neppure in tempo a pigliare il pulsante dell'«Sos automatico». La massa di fuoco investe la parte alta del traghetto e vi si adagia sopra. Sotto, all'altezza della falla, altro combustibile si riversa lungo i corridoi che collegano i ponti laterali e li allaga. Le fiamme «scivolano» sul greggio. Ci sono passeggeri e uomini dell'equipaggio che vengono inseguiti, aggrediti, consumati. Su un piccolo ponte sono stati trovati solo tre piccoli mucchi di cenere.

Si può pensare che tutti, e in qualsiasi punto del traghetto, avessero la consapevolezza

che qualcosa di tremendo stava accadendo. Dove non arrivano le fiamme, c'è già fumo nero e denso che s'infilza nelle fessure dei boccaporti, delle porte «pacca fuoco» e avverte chi era già entrato nelle cabine per prepararsi a dormire. Molti escono fuori, scappano tenendo un asciugamano stretto sul viso. Ma non serve a niente. Fanno pochi passi e di corsa. Non vanno oltre. Li hanno trovati in fila, a tre, quattro metri l'uno dall'altro. Soffocati. E lì, sul pavimento, sono poi stati raggiunti dalle fiamme e divorati.

Gli ordini degli uomini dell'equipaggio strillati per organizzare in qualche modo l'emergenza, servono a poco. Al terrore subentra il panico. Riescono ad ammainare in acqua una sola scialuppa. Un uomo si getta già avvolto dalle fiamme

il suo corpo non si spegne nemmeno sotto l'acqua. Ha gli abiti zuppi di petrolio. Continuerà a bruciare a lungo e quando lo troveranno, circa un'ora dopo, sarà ridotto a un manichino di carbone incastato tra i sedili della scialuppa capovolta.

L'emergenza è incontrollabile a bordo. Impossibile riuscire a sfuggire alle palte di fuoco che corrono nei corridoi, rotolano giù per le scalette, sfondano porte e obli. Chi ci riesce si precipita, istintivamente, nella zona delle sale tivvù. Qui c'è già altra gente, stavano vedendo le partite. Appena finita Barcellona-Juventus, cominciava Sporting Lisbona-Inter. Molti hanno avuto la prontezza di infilarsi i giubbotti di salvataggio posti sotto le poltroncine. Ma sono rimasti intrappolati. Fiamme

intorno e fiamme da sotto. Il comandante dei vigili del fuoco, Fabrizio Ceccherini, dopo essersi stato in quei saloni, dopo averli osservati ancora fumanti, adesso parla di «effetto graticola». Terribilente. Il greggio, infatti, scivolato in pochi secondi anche giù, nei parageggi, ha incendiato 31 automobili che hanno poi arrovventato i piani superiori. Nei saloni della tivvù s'è sprigionato un calore altissimo. «Intorno ai 1200 gradi». Le poltrone, il bar, la piccola sala ristorante: non c'è rimasto niente. Più che bruciato, è come se tutto si fosse fuso. Anche le persone.

Il panico, le urla, le grida di terrore e di aiuto, l'agonia di chi ardeva. Le immagini di corpi che si scioglievano. Gli ultimi, disperati tentativi di fuga. Tutto è durato un tempo estremamente breve. Chi è riuscito

a scendere, a trovare un varco con qualche metro cubo di ossigeno in cui rifugiarsi, è solo morto cinque, sei minuti più tardi degli altri. Ma è morto. La nicchia di vita che una donna era riuscita a trovarsi dietro una porta di ferro dev'essere durata per un po'. Le fiamme le hanno risparmiato anche qualche lembo del suo collant. È uno dei pochissimi corpi che è stato possibile identificare con relativa facilità.

Ma un poco più degli altri, dev'essere riuscito a vivere anche quel bambino che hanno trovato, abbastanza intatto, sotto due grossi tronchi di carbone. Erano, probabilmente, i suoi genitori. Gli si erano coricati sopra nel tentativo di proteggerlo. Ma proteggere e proteggersi era impossibile. Già, nella sala macchine, un macchinista è stato rinvenuto car-

bonizzato ancora accovacciato accanto ai motori. Voleva nascondersi, ma le lingue di fuoco l'hanno trovato proprio a pochi metri da quattro pareti d'ammianto. Quelle, interne, del vano motori. Costruite così per evitare che eventuali incendi dovuti a guasti meccanici potessero propagarsi nella nave. Hanno funzionato, invece, al contrario: frangendo i motori dal fuoco che aveva ormai invaso ogni metro della sala. E i motori giravano e, fino all'ultimo, hanno infatti consentito al traghetto di navigare alla deriva. Quando l'hanno avvistato, due omeggeristi, i primi a giungere in soccorso, il «Moby Prince» era già da un po' solo una gigantesca bara galleggiante. Le fiamme si allungavano anche di dieci metri fuori dai ponti, dalle balaustrate, dalla piancia e illuminavano la notte, resa ancora più impenetra-

bile dal fumo e dalla nebbia. Eppure qualcosa si muoveva a poppa. Qualcosa di agitato e ai marinai è sembrato che saltellasse. Poteva essere un uomo? Si sono fatti sotto.

Si era un omino piccolo che aveva già scavalcato la ringhiera esterna del traghetto e penzolava gridando. Era un mozzo di bordo. Alessio Bertrand, ventiquattro anni. L'unico rimasto vivo. S'è lanciato, è finito nell'acqua, l'hanno tirato su. «Ma che nave è?», gli hanno chiesto i suoi soccorritori che cercavano invece una piccola «betolina». E lui, tremante: «È il traghetto «Moby Prince». Era le 22.45 di mercoledì notte. La nave bruciava da quasi un'ora e mezza, c'era solo fuoco lassù, e ancora adesso, quattro giorni dopo, ci sono fiamme che non si riesce a spegnere».