

Sos Tirreno



In uno dei serbatoi vuoti della «Agip-Abruzzo» si è creata una miscela di gas residui e ossigeno. Anche un'onda è pericolosa



Da Livorno un nuovo allarme

Può esplodere la nave carica di greggio

La petroliera «Agip-Abruzzo», che mercoledì è entrata in collisione con il traghetto «Moby Prince», rischia di esplodere e di versare in mare oltre ottantamila tonnellate di greggio. All'interno di uno dei serbatoi, si è innescata una potentissima bomba chimica. Intanto, è stata avvistata una seconda chiazza. La prima, parzialmente assorbita, ha cambiato direzione e ora punta sulle coste della Versilia.

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI
FABRIZIO RONGONE

LIVORNO Nel gigantesco ventre della petroliera «Agip-Abruzzo», dentro una delle sue poche taniche vuote, micidiali gas residui e semplice ossigeno hanno innescato da alcune ore una potentissima bomba chimica. Pareti di acciaio spesse alcuni centimetri la dividono dagli altri serbatoi ripieni di oltre ottantamila tonnellate di greggio, ma in caso di esplosione le pareti di acciaio sarebbero resistenti come fogli di cartone. E l'esplosione può essere causata da una vibrazione, da una varia-

della stessa petroliera, possono aver provocato la produzione di una simile terribile miscela. Ora c'è una sola cosa da fare: riempire quel serbatoio. Bisogna colmarlo di acqua e di una schiuma speciale. Poi, tra la superficie del liquido e la parete del serbatoio, deve essere creato un cuscinetto di «inertizzazione» con l'azoto. Quando tutto questo verrà fatto, la bomba sarà disinnescata. Ma occorrono molte ore.

Invece bisogna far presto: sono scesi anche i margini di sicurezza per gli altri serbatoi gonfi di greggio. Inespugnabilmente vi si sono dimezzati tutti i cuscinetti inertizzanti. E' necessario rimboccarli con altro azoto. Pochi minuti prima di mezzogiorno, una chiazza con a bordo due camion attrezzati per tramutare l'azoto liquido in gas, si dirige verso la petroliera. Trova già all'opera due navi specializzate, l'«Augusta III» e l'«Augusta V», cinque rimorchiatori della ditta «Veris», due motopompe dei vigili del fuoco e

tre motovedette della Capitaneria di porto, tutti mezzi impegnati da giovedì all'alba, da quando è cominciata l'opera di spegnimento degli incendi che divampano a bordo della petroliera.

I getti di acqua sono violenti, ma molto precisi, puntati con grande cura e schizzati da una certa distanza. Avvicinarsi troppo è una follia, ora c'è l'ordine di mantenere una distanza di sicurezza. Eppure, fino a lunedì mattina, marinai e vigili del fuoco hanno lavorato sul ponte della petroliera senza che la minima misura precauzionale fosse stata adottata. E senza che grandi risultati fossero comunque ottenuti. L'incendio della sala macchine, alta come un palazzo di dieci piani, continua infatti ad essere vivo.

E' alimentato da olio lento a consumarsi e dal «irraggiamento» di decine di boccaporti sfondati dal vento o lasciati aperti dai marinai durante l'abbandono della nave. E' un incendio ancora

piuttosto distante dal serbatoio-bomba, ma insomma va spento. Ci proveranno con la solita tecnica: cominciando a riempirlo di schiume e acqua.

Sono operazioni lunghe e complicate. E' attesa la nave «Nautilus» che, essendo particolarmente attrezzata, potrebbe risultare decisiva. Il mannaio si riappoggia al canocchiale agli occhi e, scrutando la sagoma nera della petroliera ancora fumante, dice: «Per adesso il pericolo resta enorme». Il suo comandante, il colonnello Sergio Albanese, non rilascia dichiarazioni, perché «ottimismo mi è passato e può succedere di tutto».

Quel che accade a Genova potrebbe ripetersi qui, qualche centinaio di chilometri più a sud. Ottantamila tonnellate di greggio in mare sarebbero un disastro. E di fronte a questa ipotesi, fanno anche poco effetto, sembrano tutto sommato contenuti e tollerabili dall'ambiente, i danni provocati dalla fuorius-

cita di greggio avvenuta mercoledì notte, dopo la collisione tra la petroliera e il traghetto. E poi venerdì, dopo la piccola esplosione di una tanica di olio a bordo dell'«Agip-Abruzzo».

Due macchie, e non più una sola, galleggiano controllate da cordoni di «panne» e parzialmente aspirate da bocchettoni calati giù da navi specializzate. La prima macchia, quella che sembrava dovesse puntare verso l'isola della Gorgona, e che è comunque stata notevolmente ridotta, ha cambiato direzione. Un forte vento la sta spingendo a nord-est, e se continua così, c'è il rischio che finisca sulle nve della Versilia. L'altra macchia, invece, l'hanno scoperta per caso. Da un peschereccio. E' lunga circa tre miglia e larga tra i venti e i duecentocinquanta metri. Galleggia di fronte alla costa, vicino alle secche della Meloria. E' braccata da navi speciali che le lanciano sopra grossi bocchettoni aspiranti.



La petroliera della Snam «Agip-Abruzzo» continua a bruciare a largo. In basso la cenitronia nel Duomo di Livorno

Il magistrato parla di fatalità

Il mozzo: «Qualcosa si poteva fare»

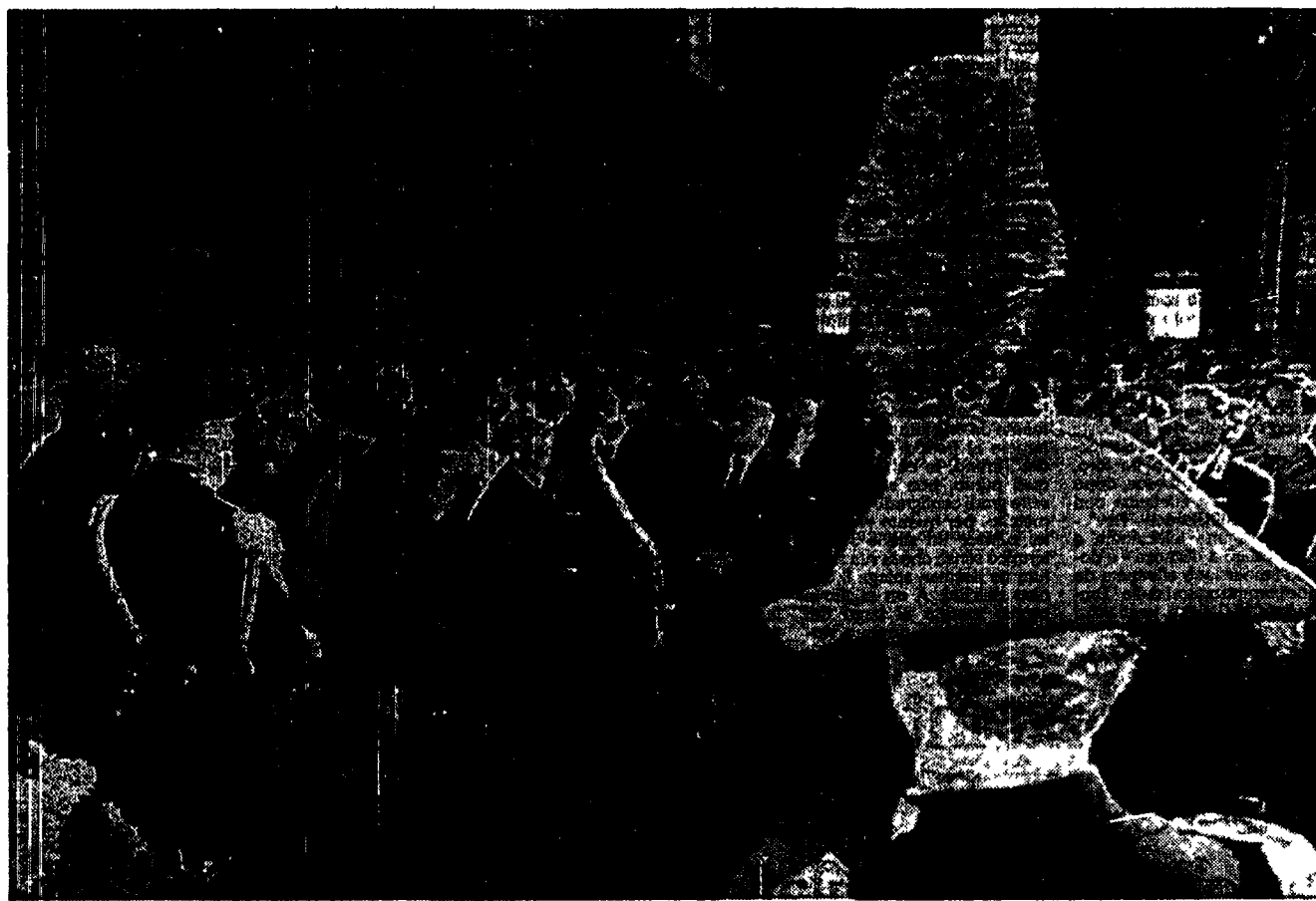
La petroliera era ancorata in zona vietata?

Il magistrato: «se fosse vivo l'unico indagato sarebbe il comandante della Moby Prince». Sequestrati i documenti del registro navale e della compagnia di navigazione. «Anche la rottura del timone può essere stata una fatalità». Chiesti i libri di bordo di tutti i mezzi che hanno partecipato al soccorso. Il mozzo: «almeno venti persone potevano salvarsi». La petroliera in un braccio di mare vietato all'ancoraggio?

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI
PIERO BENASSAI

LIVORNO. «Se fosse vivo, il primo indagato per questo disastro sarebbe il comandante Ugo Chessa». Il procuratore capo della repubblica di Livorno, Antonino Costanzo, pronuncia queste parole e poi, per spiegarle, richiama il nuovo codice di procedura penale, si tratterebbe solo di un fatto tecnico. «Questo non vuol dire - aggiunge - che siano state individuate responsabilità nel suo comportamento. Ma era lui il comandante della nave che è andata a sbattere contro la petroliera. Per ora abbiamo aperto un procedimento contro ignoti per omicidio colposo plurimo, naufragio ed incendio. Ma è tutto da dimostrare che ci sia stata la responsabilità di qualcuno. Anche l'eventuale rottura del timone potrebbe essere stata una fatalità». Il fatto, l'imprevedibile continua ad aleggiare sulla tragedia del «Moby Prince». Ma qualche dubbio sull'efficienza di quel timone deve essere sorto anche al magistrato. Infatti ha disposto il sequestro dei documenti del registro navale e della nave in possesso della Navarma. Ieri mattina, alcuni sommozzatori della polizia si sono presentati sotto la chiglia della «Moby Prince» per fotografare il timone. Ma sembra che l'operazione non sia stata possibile. Le incertezze impedirebbero di vedere con chiarezza questo «organo vitale» della nave.

Il dottor Costanzo continua a rimanere sul vago. Non vuole sbilanciarsi sulle possibili cause di questo disastro. «Bisogna - insiste - attendere i risultati delle perizie. Occorrerà ancora molto tempo». E polemizza con l'ex ministro della Marina



messo fuori uso gli strumenti di bordo il fatto poi che il traghetto abbia incominciato a navigare a marcia indietro potrebbe confermare la tesi che il comandante si fosse accorto di quanto stava accadendo e che avesse già dato l'ordine di «macchine indietro tutta», come ipotizzato da alcuni esperti nel caso di un'avaria al timone.

I soccorsi. E' ancora Alessio Bertrand a parlare. «Sono sceso in garage con mio zio ed altri due amici. Poi siamo risaliti. C'era il fuoco, il fumo che prendeva alla gola ed una confusione infernale. Abbiamo vagato a lungo. Se i soccorsi fossero arrivati in tempo almeno altre venti persone avrebbero potuto salvarsi». Dopo la collisione quindi ci sarebbe stato il tempo per intervenire. Ma i soccorsi sembra siano arrivati oltre un'ora dopo. Ora il dottor Costanzo ha chiesto il sequestro dei libri di bordo di tutti i mezzi che hanno partecipato alle operazioni in mare.

La petroliera. L'«Agip Abruzzo», che in un primo momento è stato affermato essere ancorato secondo le regole, potrebbe invece essersi trovata in una posizione diversa da quella segnalata. Stando ad alcune indiscrezioni, non smentite dal comandante della capitaneria di porto, Sergio Albanese, potrebbe aver invaso il triangolo di mare «vietato all'ancoraggio», segnato sulle carte nautiche come area adibita al transito delle navi in entrata ed uscita dal porto di Livorno. Un particolare che comunque non giustifica l'eventuale impatto con il traghetto. Il capitano Chessa in condizioni normali di navigazione avrebbe dovuto vedere l'ostacolo. In serata, la Snam ha precisato che la «Agip Abruzzo» era regolarmente ancorata nella zona consentita.

Le vittime. Il numero resta ancora incerto. Ma tende pur troppo a salire, avvicinandosi ai 150. Oltre alle 141 della lista ufficiale si devono aggiungere, secondo la prefettura, altre 10-12 persone che hanno preso il traghetto senza prenotazione. Finora sono state recuperate 133 vittime, di cui 87 identificate.

Le vittime già identificate

- La Protezione civile ha diffuso l'elenco delle vittime identificate ufficialmente finora. Dell'equipaggio sono stati identificati:
- GIUSEPPE BOMMARITO
 - FRANCESCO ESPOSITO
 - FRANCESCO TUMEO
 - ROBERTO ROMANO
 - GIOVANNI SANTINI
 - NICOLA FALANGA
 - GIULIO TAMPANO
 - GIOVANNI TAGLIAMONTE
 - GIOVANNI D'ANTONIO
 - SALVATORE ILARI
 - ROSARIO CASTORINA
 - LIANA RISPOLI
 - CRISTINA FARNESI
 - GIUSEPPE SCIACCA
 - ANTONELLO CASSANO
 - PRISCILLA GIARDINI
 - GIUSEPPINA GRANATELLI
 - UGO CHESSA
- CIRO CIRILLO
- ROCCO AVERTA
- CIRO FRULIO
- Tra i passeggeri sono stati identificati:
- BERNARD RENIER
 - GIORGIO GIANOLI
 - RAFFAELLA LIPPARELLI
 - GIUSEPPE CONGIU
 - DIEGO CESARI
 - ANNA DE FENDETE
 - ALESSIA CAPRARI
 - GIULIANO SALSÌ
 - IVAN SACCARO
 - MARIA MARCON
 - PASQUALINO PIU'
 - ALBERTO BISBOCCI
 - MARIO ANDREAZZOLI
 - ROMANA LAZZARINI
 - ERNESTINO SACCARO
 - MARIA FILIGHEDDU
 - GIANFRANCO SARA
 - GIUSEPPE DE GENNARO
 - ERMINIO GNERRE
 - ROBERTO VINATTIERI
 - ANTONIO DAL TEZZON
- ANTONINO GABELLI
 - GERARD BALDAUF
 - SERGIO BELLINTEDE
 - GIUSEPPE GASPARINI
 - FRANCESCO AMBROSIO
 - STEFANO ALLEGRI
 - DANIELE FURCAS
 - GABRIELLA SORO
 - MAURO DE BARBA
 - ALESSANDRA GIGLIO
 - ANGELO CANU
 - ILENIA CANU
 - SARA CANU
 - ALDO MORI
 - MARIA FORMICA
 - CARLO FERRINI
 - ANGELO FUSINATO
 - MONICA RIZZI
 - VITTORIO AMBROSIO
 - ANGELITA DE MONTIS
 - GIUSEPPE LAZZARINI
 - ADRIANA BOTTURI
 - RAIMONDO VIDOLI
 - GIUSEPPINA MARTIGNANO
 - PASQUALE VACCA
 - PASQUALE DAL ZOTTO
 - MARA STELLATI

Il codice di navigazione tutela in caso di sciagura solo l'armatore

Ai familiari in lutto dieci milioni

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
PAOLO MALVENTI

LIVORNO. Dopo il dolore per la morte dei loro cari, per le famiglie dei marittimi e dei passeggeri della Moby Prince si profila anche la beffa di un risarcimento irrisorio del danno subito. L'avvocato Enrico Vincenzini, tra i massimi esperti di diritto marittimo, che ha l'ufficio legale a Livorno, spiega come il codice di navigazione italiana preveda infatti norme che tutelano solo l'armatore. I marittimi ed i passeggeri sono alla mercé di un limite, che è possibile violare solo nel caso venga riconosciuta «colpa grave o dolo» da parte della compagnia di navigazione. In pratica l'armatore può limitare il suo debito nei confronti delle vittime con una cifra pari a due quinti del valore della nave prima dell'incidente o di un quinto del valore della nave dopo il sinistro, se questo risultasse superiore. Nel caso del traghetto Moby Prince il valore dovrebbe aggirarsi attorno agli 8 miliardi e quindi il risarcimento ai parenti delle vittime non potrà superare la cifra di due - tre miliardi di lire. Prima del risarcimento vi sono però alcune spese che hanno la precedenza come alcune tasse da pagare, le spese sostenute per i soccorsi ed i contributi previdenziali per i marittimi. Insomma una cifra riducibile, di poco superiore ai 10 milioni di lire.

«L'articolo 275 del codice di navigazione parla chiaro - dice Enrico Vincenzini - e sarebbe necessario per chi va per mare sottoscrivere una assicurazione personale. Tra l'altro la norma si applica in quanto le due navi sono italiane, se vi fosse stata coinvolta una nave straniera sarebbe scattata una convenzione che prevede risarcimenti assai più elevati».

Una delle ipotesi che si sta affacciando nella dinamica dell'incidente è quella che la petroliera Agip Abruzzo si trovasse ancorata in una zona proibita. «Se così fosse, - dice l'avvocato - se vi fosse cioè una corresponsabilità anche minima della petroliera nella collisione allora le vittime potrebbero, per quella norma che va sotto il nome di solidarietà, avvalersi o sull'una o sull'altra nave. In questo caso la petroliera avendo un valore superiore potrebbe garantire un limite di rivalsa maggiore». Il limite previsto dall'articolo 275 potrebbe non valere solo nel caso venisse riconosciuta colpa grave o dolo da parte dell'armatore per quanto attiene l'insufficienza dei mezzi di soccorso, del numero dei membri dell'equipaggio, di gravi deficienze nell'apparato di sicurezza. Ma potrebbe essere colpa dell'armatore il non aver svolto, come sostengono i sindacati, esercitazioni di abbandono della nave? Secondo l'avvocato potrebbe essere un elemento di colpa, ma tutto è affidato alle inchieste che si preannunciano difficili.

«Il mare è un brutto ambiente - dice il legale - le prove si perdono, tutto viene distrutto e spesso occorre ragionare per via induttiva. Quando si è presentato nel mio studio il familiare di una delle vittime la prima cosa che ho fatto è stata quella di far nominare subito un pento perché segua tutte le operazioni ordinate dal tribunale. Per quanto riguarda i tempi posso solo dire che da oltre cinque anni sto lavorando ad un caso analogo, quello della Emanuel Del Mas che a Fiumicino ebbe una collisione con la petroliera Vera Berlingeri e nella quale persero la vita 33 membri dell'equipaggio, ed ancora oggi stiamo aspettando il risarcimento dei danni».