

**TRAGEDIA IN MARE.**

Un portellone aperto avrebbe causato l'inabissamento  
Svedesi e estoni la maggior parte delle vittime

Il traghetto "Estonia" che collega l'Estonia alla Svezia, è affondato presso l'isola di Utö al largo delle coste finlandesi. A bordo della nave, c'erano 964 persone di cui 776 passeggeri e 188 membri dell'equipaggio. Centinela le persone perite.



Le ricerche nella zona del naufragio. In basso uno dei superstiti recuperato dalle squadre di soccorso

**Dal 1912 a oggi migliaia le vittime dei naufragi**

- Il naufragio più famoso e drammatico, ma anche quello più lontano che la memoria ricordi, resta quello del "Titanic", che il 14 aprile 1912 urtò un gigantesco iceberg durante il viaggio inaugurale causando 1.513 morti che superò il triste primato dei 1.450 morti della nave a vapore "Sultana" che affondò il 27 aprile 1865 nel Mississippi vicino Memphis. Ecco un riepilogo dei più gravi incidenti.
- 14 luglio 1957: Eshghabad, una nave sovietica finisce in secca nel Mar Caspio, 270 i morti.
- 1 marzo 1958: Mar di Marmara (Turchia), il traghetto "Uskudar" affonda durante una tempesta causando 300 morti.
- 8 dicembre 1966: Mar Egeo (Grecia), nella collisione fra il traghetto Heraklion e un rimorchiatore muoiono 264 persone.
- 11 ottobre 1968: Mindanao (Filippine), il traghetto Dumaguete affonda nello stretto del Mar di Solu infestato dagli squali, causando la morte di quasi 500 pellegrini.
- 22 aprile 1980: Filippine, il traghetto Don Juan si scontra con una chiglia e affonda, almeno 1.000 le vittime.
- 20 dicembre 1987: Mindanao (Filippine), il traghetto Dona Paz affonda per una collisione con la petroliera Vector; muoiono 4.300 persone, in gran parte divorate dagli squali. È il più grave incidente della storia della navigazione.
- 10 aprile 1991: Mar Tirreno, il traghetto Moby Prince in rotta tra Livorno e Olbia entra in collisione con la petroliera Agip Abruzzo.
- Nell'incendio che segue muoiono 140 persone.
- 15 dicembre 1991: Mar Rosso, il traghetto egiziano Salem Express urta una barriera corallina e affonda, 469 le vittime.
- 23 dicembre 1992: Mar delle Antille, la nave Virgen Mirach affonda, vittime 396 profughi cubani diretti in Florida.

**Titanic nel Baltico, 838 i morti**  
Cola a picco un traghetto sulla rotta Tallinn-Stoccolma

Sono morte 838 persone per l'inabissamento del traghetto «Estonia» nelle acque del Mar Baltico. 126 persone sono state salvate in stato di semiassideramento. La più spaventosa tragedia di mare nel dopoguerra in Europa. La nave è colata a picco in 5 minuti nella notte di mercoledì per cause ancora imprecisate. Secondo un marinaio sopravvissuto c'era un portellone aperto: da qui sarebbe entrata l'acqua. Lutto nazionale in Svezia ed Estonia.

FABIO LUPPINO

L'elicottero con il primo superstite è giunto sulla costa finlandese sette ore dopo il naufragio. Sette ore per tirare fuori una persona viva. Più di un presagio per capire che il mare nella notte si era inghiottito quasi tutto. Dell'immensa «Estonia», la nave traghetto che si è inabissata mercoledì notte al largo dell'isola finlandese di Utö, è rimasta una carcassa in fondo al Baltico. 126 persone si sono salvate, 796 sono date per disperse. Quarantadue corpi senza vita sono stati strappati al mare. Il freddo registro della più inaudita tragedia in mare avvenuta in Europa nel dopoguerra.

Partita da Tallinn direzione Stoccolma la nave è colata a picco in cinque minuti, ventiquattro minuti dopo la mezzanotte. «Stiamo af-

forte vento (i danesi danno condizioni meteorologiche buone, ma sono stati in parte smentiti nel corso della giornata) ha trasformato le scialuppe in zattere fragili. Le persone ripescate vive erano quasi congelate, le altre sono morte assiderate: in mare la temperatura non superava i 10 gradi. Delle 964 persone a bordo, 188 membri di equipaggio e 776 passeggeri, 552 erano svedesi, 163 estoni, 29 lettoni, 7 ucraini, 6 tedeschi, 5 finlandesi, 4 norvegesi, 4 lituani, 3 danesi, 2 olandesi e uno spagnolo. Un mercoledì di lutto nazionale per Estonia e Svezia.

Ma cosa ha potuto rendere così vulnerabile un battello, di proprietà estone-svedese, di 15 mila tonnellate di stazza, capace di trasportare 2.000 passeggeri e 460 autoveicoli, costruito solo 14 anni fa e recentemente controllato in ogni sua parte? C'è l'inquietante testimonianza di un membro d'equipaggio sopravvissuto. «C'era dell'acqua che entrava a bordo - ha dichiarato all'agenzia di stampa svedese TT il marinaio estone Henrik Sillaste -. Ad un certo punto avevo l'acqua fino alle ginocchia». «Abbiamo visto che la rampa non era chiusa nella maniera giusta - ha raccontato - C'era qualcosa

che non funzionava. Il portellone esterno era chiuso, ma quello interno non era attaccato nel modo giusto. La nave ha cominciato a piegarsi». A questa testimonianza è legata la verità sul naufragio. Secondo gli esperti una notevole quantità d'acqua può far sbilanciare anche un traghetto pesante come l'«Estonia». Ad aggravare la situazione ci sarebbero stati alcuni grossi autocarri con container che

malamente fissati, sarebbero scivolati verso una parete facendo piegare lo scafo di 30 gradi. C'è anche un'altra interpretazione. Due motori diesel si sarebbero bloccati improvvisamente nel momento in cui la nave non aveva più forza per ridurre l'effetto crescente delle onde. Gli esperti ritengono plausibile il blocco dei motori che sarebbe confermato dall'allarme di black out lanciato dal traghetto. L'«Estonia», con i motori in panne si sarebbe «traversata», non avrebbe cioè potuto contrastare le onde, squilibrandosi sempre più. Una spiegazione che contrasta con la ricostruzione del marinaio estone. Un particolare riferito dalla protezione civile russa avvalorata da dubbi sul cattivo funzionamento di più di una parte della nave. Un ufficiale dei servizi di salvataggio ha detto all'agenzia Itar-Tass che probabilmente la radiotrasmissione che avrebbe dovuto inviare al satellite internazionale Cospas-Sarsat le coordinate del traghetto non ha funzionato. E così in Russia non è arrivato l'Sos.

È colata a picco un traghetto di 14 anni che poteva navigare in alto mare e anche fra i ghiacci perché aveva la chiglia rinforzata. Controllato da uno degli enti tecnici di classificazione più prestigiosi, il Bureau Veritas francese, l'«Estonia» era stato costruito da un rinomato cantiere tedesco, il Meyer di Papenburg, di grandi tradizioni. Il traghetto non era vecchio: questo tipo di nave va in pensione per motivi commerciali, non tecnici. Nel 1988 la nave, allora denominata «Viking Sally», si incagliò nell'arcipelago intorno a Stoccolma. Nessuno restò ferito e i danni alla chiglia vennero riparati.



Il racconto di un superstite. Drammatica attesa dei familiari  
**«Urlavo e nuotavo nell'acqua gelida»**

NOSTRO SERVIZIO

STOCCOLMA. Salvo perché abituato a fare bagni d'inverno. Così è uscito vivo dal mare pieno di cadaveri Neeme Kalk, uno dei superstiti estoni del naufragio nel Baltico. Per tre ore ha lottato con se stesso per resistere alla morsa del freddo. Tre ore, di notte, con davanti la disperazione di tutti gli altri, per urlare con tutta la forza rimasta in corpo la sua presenza nella notte ai primi soccorritori. Emozionata, piangente, ha comunicato questa singolare notizia alla radio la moglie di Neeme Kalk. Lui l'ha chiamata dall'ospedale di Helsinki, dove è stato ricoverato. «Ho sentito dalla sua vo-

ce che sta bene. Mio marito è abituato alle basse temperature perché gli è sempre piaciuto nuotare nei mesi freddi», ha detto la donna ai microfoni.

Un caso quasi incredibile. Chi è giunto per primo sul luogo del naufragio ha visto uno scenario di morte spaventoso, davanti al quale scommettere di trovare vivo qualcuno è apparsa subito una sfida contro l'impossibile. «È stata una cosa drammatica, spaventosa, raccogliere la gente in mare dopo il naufragio del traghetto», ha rac-

contato alla televisione estone un ufficiale di marina svedese che ha partecipato la notte di mercoledì alle operazioni di soccorso sul luogo del naufragio dell'«Estonia». «Le condizioni del mare erano terribili, le onde erano alte da sette a dieci metri», ha continuato l'ufficiale. Potenza della suggestione, forse. Il servizio meteorologico danese ha smentito che nel Mar Baltico al largo delle coste finlandesi le condizioni atmosferiche fossero proibitive nel momento in cui è avvenuta la sciagura, cioè intorno alla mezzanotte. «In quella zona - ha detto un portavoce all'agenzia Ritzau - il vento era debole. Tre ore dopo le condizioni sono però peggiorate e il vento è arrivato a soffiare a 25 metri al secondo».

Per tutta la giornata si è consumato uno doloroso silenzioso per i familiari delle vittime. Sapere, sapere qualcosa. Sapere quali vite, quali nomi. Cercare nelle liste dei sopravvissuti, continuamente modificate nel corso della giornata, il nome del proprio caro. Vivo. Centinaia di persone si sono riversate nel porto di Tallinn per avere informazioni sul naufragio del traghetto

«Estonia». Una ricerca disperata di notizie sin dalle prime ore della mattina per molti. 204 persone, tra passeggeri e membri dell'equipaggio erano di nazionalità estone. La stessa attesa c'è stata a Stoccolma. Qui si sono radunati al terminale della «Estline» i familiari dei passeggeri che erano in maggioranza svedesi. Sulla banchina si sono vissuti momenti terribili. Ad aiutare i familiari si sono radunati psicologi, assistenti sociali e sacerdoti. «Gruppi di crisi» sono stati costituiti anche negli ospedali dove sono stati ricoverati i sopravvissuti. A causa del drammatico naufragio il primo ministro svedese Carl Bildt, seguendo l'esempio del presidente estone che aveva preso la decisione già nella mattinata di ieri, ha proclamato la giornata del disastro giorno di lutto, ordinando bandiere a mezz'asta su tutti gli edifici pubblici in Svezia. «Chiniamo il capo sotto il peso di questa immane tragedia», ha detto il primo ministro estone Mart Laar.

Ma c'è rabbia, dolore, indignazione per il ripetersi di queste fatalità. Il padre di una delle vittime britanniche del battello «Herald of Free Enterprise», naufragato al largo del porto belga di Zeebrugge nel 1987, 193 morti, ha espresso la sua collera per il ripetersi di questo tipo di sciagure. «Quanto accaduto mi ha risvegliato la sofferenza, la pena, ma mi ha provocato collera, perché sette anni dopo, vedo che nulla è cambiato», ha detto il signor Peter Spooner.

L'«Estonia» si è improvvisamente inclinato su un fianco, per un motivo ignoto, tutto è successo molto velocemente, in meno di cinque minuti la nave è colata a picco», ha raccontato un passeggero uscito vivo. Quando l'imponderabile diventa realtà bastano cinque minuti per morire.

DALLA PRIMA PAGINA

**Un Titanic di fine secolo**

negli Stati Uniti), prefigurava quello che sarebbe stato il carattere distintivo del XX secolo rispetto ai precedenti: lo scontro e il confronto fra le classi sociali, la loro convivenza (o la loro sopravvivenza).

Non sappiamo invece molto del traghetto «Estonia» se non che, assai più modestamente, navigava nel Baltico anziché nell'Atlantico, e, pur non essendo una vecchia carretta (era in servizio da tredici anni) non era certo al suo viaggio inaugurale - e qui mancherebbe un altro elemento fortemente simbolico - e a nessuno sarebbe venuto in mente di dire che «nemmeno Dio l'avrebbe potuto affondare», come si disse a suo tempo del «Titanic».

Non sappiamo molto del traghetto «Estonia», ma possiamo immaginare che i suoi passeggeri fossero persone assai più comuni dei passeggeri del «Titanic»: turisti, forse professionisti, viaggiatori o passeggeri che non passeranno mai alla storia: il ventre della nave carico di automobili e di tir, uno stivaggio del carico forse malamente eseguito, forse un'avarità ai motori. Non un iceberg, non l'imponderabile incoscienza di un comandante che lancia a tutta forza la sua nave nella nebbia ignorando il pericolo e le più elementari norme di prudenza, non l'inizio di un secolo, come dicevamo, lanciato a rotta di collo verso gli scogli o le spiagge del futuro: ma anzi la fine di un secolo che si è nutrito fino ad essemme estenuato di quella tecnologia che nel 1912 sembrava un miracolo a portata di mano (ricordiamo che era appena stata inventata la radio e anche questo fu alla base della sicurezza del capitano Smith che condusse la nave al disastro) e che invece alle soglie del Duemila mostra forse non tanto i suoi limiti «tecnici» - immagino che a bordo dell'«Estonia» funzionassero e abbondassero i computer - quanto quelli operativi e ridimensiona

fortemente le speranze dell'uomo che essa stessa, da sola, basti a garantire sicurezza o sopravvivenza (forse la comodità si ma la comodità in sé non è un valore nel mare in tempesta).

«Il mondo va a male», dice una delle ultime, inascoltate, canzoni di Dylan. E sembra proprio che nulla autorizzi l'uomo di oggi ad essere ottimista riguardo al suo futuro. Carestie, pestilenze, fame. Scienziati che non riescono a trovare una cura per una malattia che uccide solo dieci anni dopo essere stata diagnosticata: rasi al suolo paesi e città dove l'anno scorso andavamo in vacanza - chi ci restituirà il ponte di Mostar? - bombardamenti «chirurgici» che distruggono scuole ed ospedali, bombe sul mercato, madri che corrono con un figlio in braccio sotto il fuoco di un cecchino, il deserto che avanza, l'aria che si fa sempre più irrespirabile. Catastrofismo? Forse: ma certo nel gran calderone di questa fine di Novecento i segnali di inquietudine e di sofferenza prevalgono, e non di misura, su quelli di serenità e di speranza. Il mondo va a male e non c'è più concessa nemmeno quella fiducia irrazionale nel progresso e nell'uomo che forse accompagnò fino all'estremo i passeggeri del «Titanic». Se la nostra nave oggi affonda non c'è nessuna orchestra sul ponte a suonare il gran finale, il nostro naufragio è muto.

Fra i pochi superstiti, dicono le agenzie, si è salvato un uomo che è riuscito a sopravvivere per tre ore nell'acqua gelida: «Era abituato a nuotare d'inverno - ha detto la moglie - e questo gli ha salvato la vita». Forse è proprio nell'apparente banalità di questo racconto una chiave di lettura più ottimista del nostro tempo, dei suoi disastri e dei suoi relitti. L'ultima speranza di salvezza dell'uomo è nella sua sofferenza, nel suo non crederci mai perduto, più che nelle sue vecchie e nuove macchine di guerra o di pace.

[Francesco De Gregori]