

## **la Repubblica - Venerdì, 12 aprile 1991**

ORRORE SUL MARE Le vittime sono 138. C'è un solo superstite: il mozzo Alessio Bertrand  
**NOTTE DI APOCALISSE TRA NEBBIA E FIAMME**

Il ministro: ' E' un errore umano'

### ***dal nostro inviato PAOLO VAGHEGGI***

LIVORNO. Buttati! Fai presto, buttati! Ti ripesciamo noi. Il marinaio del rimorchiatore urla con tutto il fiato che ha in gola. Ma il mozzo del Moby Prince non si muove. Si aggrappa a una ringhiera della prua e resta lì. Ha paura, guarda giù e non vede il mare ancora più nero per lo strato di petrolio che a fiotti esce da quella petroliera che è a pochi metri da lui. Eppure la nave a cui si appiglia disperatamente è in fiamme. Buttati!, grida di nuovo il marinaio. E il ragazzo finalmente cede. Un tuffo da venti metri, poi le gelide acque del Tirreno. L'incubo dura ancora una manciata di secondi. Una mano amica lo solleva, lo tira a bordo, lo avvolge in una coperta. Alessio Bertrand fa in tempo a mormorare grazie e sviene. Forse ha già capito di essere l'unico superstite del Moby Prince. I suoi amici, i suoi compagni di lavoro sono morti e sono morti anche tutti i passeggeri che a Livorno si erano imbarcati sul traghetto della Navarma Lines diretto a Olbia: 138 persone. Sono state soffocate dal fumo, bruciate dalle fiamme di uno spaventoso, mostruoso incendio scoppiato dopo la collisione con la petroliera dell'Agip che porta il nome della regione Abruzzo. E' come se il traghetto fosse stato colpito da una bomba al napalm. Avvolto da duemila tonnellate di greggio incendiate da una scintilla venuta dal contorcersi delle lamiere, s'è trasformato in una trappola da cui è fuggito soltanto Alessio Bertrand. Per i 62 marittimi e i 76 passeggeri nessuna via di scampo. Ad attenderli a poppa e a prua hanno trovato la morte. Non ci sono precedenti così drammatici nel recente passato del nostro paese: è all'inizio del secolo, dal naufragio del Sirio, che tanti civili italiani non morivano sul mare. E' UNA storia terrificante forse causata, come ha detto il ministro della Marina Mercantile Carlo Vizzini, da un errore umano, da un eccesso di sicurezza o da una distrazione provocata dalla diretta tv di Barcellona-Juventus. Se invece s'è trattato di guasto tecnico al timone o ai radar lo dovranno stabilire le tre inchieste aperte dal ministero, dalla capitaneria del porto di Livorno, dalla procura delle repubblica. Qualche dubbio lo abbiamo, ha dichiarato il sottosegretario agli Interni Valdo Spini, mentre Vizzini assicurava di essere intenzionato ad accertare la verità senza guardare in faccia nessuno. Arrivano i parenti dei dispersi Le indagini sono iniziate all'alba di ieri mentre arrivavano i primi parenti dei dispersi e le vedette cominciavano a perdere la speranza di trovare qualche superstite in mare. Hanno continuato a pattugliare per tutta la giornata lo specchio di mare su cui s'affaccia Livorno, ma nessun naufrago ha chiesto aiuto. In porto ormai regna un angosciante silenzio, rotto solo dal ronzio lontano dei rimorchiatori che isolano e distruggono le chiazze di greggio fuoriuscito dalla Agip Abruzzo, che sulla fiancata ha uno squarcio di sette metri per cinque. Una ferita che ha dato sfogo a 2700 tonnellate di greggio. Ma se ormai non brucia il petrolio, continuano ad ardere gli arredi di legno e plastica. Un

fumo acre invade il cielo: lo stesso fumo acre che sale dalla Moby Prince che dopo dodici ore è stata faticosamente trascinata fino alla Darsena Petroli e ormeggiata davanti alla banchina numero 11. Sta lì con la poppa accortocciata, le fiancate affumicate, le scialuppe incenerite, il portellone che serve per far salire automobili e camion ridotto a una massa informe di lamiera: i segni del tremendo urto con la petroliera. L'equipaggio e i passeggeri sono dentro, cadaveri resi irriconoscibili dal fuoco, dal calore spaventoso che probabilmente ha raggiunto i 700800 gradi. Quando siamo arrivati al traghetto abbiamo potuto fare ben poco. Non riuscivamo ad avvicinarci, c'era troppo caldo, racconta con la voce rotta dall'emozione Sergio Albanese, comandante della capitaneria livornese. Per spegnere quell'incendio ci sono volute mille tonnellate di schiumogeno e un'intera notte. E' accaduto tutto in una notte, apparentemente come tante ma di colpo maledetta dalla nebbia. Una cappa bianca è scesa su Livorno poco prima delle 22 di mercoledì. Un banco quasi impenetrabile, ma i marinai della Moby Prince non si sono preoccupati più di tanto. La nave, immatricolata in Italia nel 1985, era stata revisionata meno di un mese fa, il certificato di sicurezza porta la data del 18 marzo. A bordo il lavoro è continuato come sempre, sotto la direzione del comandante, Ugo Chessa, un lupo di mare che da un anno esatto copriva la rotta Livorno-Olbia, grande navigatore che in passato aveva guidato anche il Nabila, il panfilo del miliardario Kashoggi. Le auto e i camion, trentacinque mezzi in totale, si sono in fretta infilati nella stiva mentre i passeggeri impiegati, commercianti, la moglie del comandante, un ufficiale di Marina, un carabiniere con la sposa giovanissima, un altro militare che andava a trovare la famiglia - raggiungevano le cabine e il salone centrale, pronti a godersi la serata di calcio internazionale. Tutto bene, nulla da segnalare Alle 22,15 il Moby Prince, come un tranquillo enorme cetaceo, si è staccato dalla banchina. Lentamente ha preso il mare. Ha superato il moletto della Veglia, doppiato le tre navi che, come risulta dal portolano, il registro dove vengono segnati gli approdi, erano ferme in rada. Alle 22,20 c'è stato un contatto fono con la capitaneria. Nulla da segnalare. Poi, alle 22,25, lo schianto, lo speronamento della petroliera Abruzzo, ferma alla fonda due miglia e mezzo al largo, in una zona normalmente usata per questo tipo di operazioni e che Ugo Chessa doveva ben conoscere. E' un'area di parcheggio quella dove sostava l'Abruzzo, una delle 17 navi-cisterna di proprietà della Snam che fa parte del gruppo Eni. Al momento della collisione trasportava 82.000 tonnellate di greggio da scaricare a Livorno. E' del tipo a zavorra segregata: ciascuna delle sue venti cisterne è protetta da gas inerti privi di ossigeno in grado, quindi, di evitare la propagazione dell'incendio e le esplosioni. Quell'attimo fuggente che ha provocato la lunga catena di orribili morti può essere ricostruito sommariamente. Ricorda Renato Superina, comandante della Abruzzo: Noi eravamo all'ancora, fermi. Abbiamo sentito una gran botta e poi visto alzarsi le fiamme. Abbiamo lanciato la richiesta di soccorso mentre l'equipaggio cercava di spegnere l'incendio. Quando abbiamo capito che non c'era nulla da fare, abbiamo calato una lancia. Al momento della botta, sull'Abruzzo non hanno pensato a un traghetto, hanno creduto di essere stati speronati da una bettolina, tanto che hanno dato l'SOS senza fare alcun riferimento al Moby Prince. Il traghetto avanzava così è stato calcolato alla velocità di dieci nodi l'ora, dunque non doveva essergli difficile individuare quella petroliera lunga 280 metri: un gigante per i tre radar del traghetto, dei Decca del tipo Rm 1290 in grado di individuare una piccola boa. Radar con due tipi di taratura, una più ristretta ed una più ampia che solitamente viene usata al largo, per controllare

superfici maggiori: forse era in funzione questa taratura quando le 6000 tonnellate del Moby Prince hanno perforato l'Abruzzo. Ha tentato la virata in extremis Ma dalla plancia del traghetto non hanno visto niente, non hanno nemmeno tentato la virata in extremis. Il Moby Prince ha sventrato una delle cisterne stagne, la numero sette, che si trova sul lato destro della petroliera, vicino al castello di poppa, ed è rimasto incastrato. DALLO squarcio, un fortissimo getto di greggio, e non un greggio qualsiasi bensì il Fluoil iraniano, di categoria A, che ha la stessa infiammabilità della benzina super. Subito un ufficiale, o forse lo stesso comandante Chessa, ha dato il macchine indietro e ha disincagliato la nave. Ed è durante questa operazione che è scoppiato l'incendio. Le lamiere, sfregando, hanno provocato una scintilla e in una manciata di secondi le fiamme hanno coperto il traghetto. Duemila tonnellate di fuoco. Una scena apocalittica. Il calore ha fatto esplodere i serbatoi dei mezzi parcheggiati nella stiva. E' stato un continuo susseguirsi d'esplosioni mentre il Moby Prince veniva in breve raggiunto da un nugolo di rimorchiatori e di vedette. Si sono messi in mare i carabinieri, la polizia, la guardia di finanza, la capitaneria, i vigili del fuoco, la Marina militare, gli armatori del porto di Livorno. Momenti di grande confusione. Momenti di grande confusione. Il traghetto però è diventato un mostro irraggiungibile fino a quando, dopo un'ora e mezzo, non si sono spenti i motori. Non è affondato. E' andato alla deriva, spinto dal vento verso sud. E' transitato davanti all'Accademia Navale e solo al largo della Quercianella è stato bloccato dai rimorchiatori. Intanto ogni metro di mare veniva controllato accuratamente, disperatamente ma nessuno dei passeggeri e dei marinai era riuscito, dopo il mozzo, a gettarsi in mare. Sono stati avvelenati dal fumo, ustionati a morte dall'incendio che nessuno è riuscito a spegnere, neppure l'impianto di sicurezza della nave, se mai è entrato in funzione: un altro, atroce dubbio che attraversa questa tragedia del mare. E come in tutte le tragedie c'è chi è stato salvato dal caso e dalla fortuna: un marinaio e un ufficiale del Moby Prince sono sbarcati pochi minuti prima della partenza del traghetto. E' per questo che si contano 138 vittime. Sono rimasti a Livorno per aiutare le famiglie delle vittime, per cominciare il pietoso rito del riconoscimento dei morti. Un drammatico lavoro: per riconoscere i resti, portati in un capannone dove qualche mese fa erano depositati i fusti avvelenati della Karin B, bisognerà affidarsi a una fede, a una medaglietta, a una protesi dentaria. Proclamato il lutto cittadino I vigili del fuoco hanno aperto uno squarcio sulla fiancata destra e sono entrati nel salone di poppa. Hanno trovato nove persone, irriconoscibili, statue di cera nera. Ci sono ancora molti giorni bui per le famiglie intorno a cui si è stretta l'Italia intera, dal Papa al presidente della Repubblica. Non sarà facile riconoscere i cadaveri. Dentro è tutto fuso, non è rimasto niente, hanno raccontato i vigili Enzo Alessandrini e Sauro Palla, i primi a salire nei piani superiori della nave. Ma non c'è altro da fare. E in mare c'è soltanto da combattere le chiazze di petrolio dell'Abruzzo, le 700 tonnellate che non si sono incendiate e che il vento sta spingendo verso l'arcipelago toscano, verso l'isola di Gorgona. Ma non paiono esserci troppi pericoli per l'ambiente. Almeno su questo punto la situazione è sotto controllo. Alla sciagura umana non si sommerà quella ecologica. Ma non è una consolazione, ripetono tra le lacrime i marinai del porto di Livorno. La giunta comunale di Livorno ha proclamato una giornata di lutto cittadino in concomitanza del giorno dei funerali delle vittime del traghetto Moby Prince.