

BRINDISI - Nave in fiamme: perplessità sulla tragedia in Adriatico



La vicenda avvenuta lo scorso 28 dicembre poteva avere esiti molto peggiori delle 10 morti finora accertate, specie se la macchina dei soccorsi non si fosse rivelata, tutto sommato, efficiente, e quindi l'incendio non fosse stato controllato e domato, oppure se il traghetto Norman Atlantic, in rotta sul collegamento Patrasso-Igoumenitsa-Ancona per la greca Anek Lines, fosse affondato. Questa nuova

tragedia del mare, appunto, fa tornare alla mente il disastro del traghetto Moby Prince, scontratosi la sera del 10 aprile 1991 con la petroliera Agip Abruzzo al largo del Porto di Livorno, nel cui rogo successivo morirono 140 delle 141 persone a bordo. Probabilmente e per fortuna, i 24 anni trascorsi da quell'ecatombe hanno fatto scuola, ma non completamente. Infatti, rimangono inquietanti interrogativi aperti, come quelli inerenti ai problemi rilevati nell'ispezione avvenuta il 19 dicembre scorso nel porto di Patrasso, tra i quali i malfunzionamenti sulle porte taglia fuoco, la scomparsa dell'illuminazione d'emergenza e altre complicazioni riguardanti le scialuppe di salvataggio che, incomprensibilmente, non hanno comportato il fermo della nave. Non si capisce, inoltre, il criterio con cui vengano imbarcate decine di mezzi con diverse tonnellate di liquido infiammabile, senza verificarne la compatibilità con i sistemi di compartimentazione e di estinzione degli incendi (ammessane l'esistenza...). Infine, la Norman Atlantic, varata nel 2009 nei cantieri dell'armatore Carlo Visentini, può ospitare 836 passeggeri e circa 250 auto: cosa sarebbe successo se i passeggeri a bordo fossero stati, clandestini a parte, più degli ancora dubbi 450 circa? Sembra che la brama di massimo profitto, cercando di imbarcare quanti più automezzi fosse possibile, abbia giocato un ruolo essenziale anche in questo caso, infischandosene della sicurezza. Altro discorso riguarda le notizie circa liti fra passeggeri, e anche di donne maltrattate, al fine di salire per primi sui mezzi di soccorso: pur immaginando la situazione fisica e psicologica dopo un giorno intero di fiamme, freddo e paura, rappresentano un segnale inequivocabile di decadenza valoriale, etica e morale della società contemporanea. Peraltro del numero esatto dei passeggeri, e quindi dei morti e dispersi, non si ha ancora certezza, fatto testimoniato dalle diverse cifre diffuse da Guardia Marina, Marina Militare, nonché autorità greche; quindi è assodato che, non solo in acque internazionali, ma anche in quelle nazionali o comunitarie circolano sistematicamente navi con una quantità imprecisata di imbarcati clandestini. Insomma, lo scenario è stato degno da naufragio di un vascello medievale, svoltosi però alle soglie del 2015, attendendo le prossime puntate. Un plauso va sicuramente, comunque, al lavoro intrepido svolto in condizioni atmosferiche estreme dai soccorritori italiani, greci e albanesi, alcuni dei quali, purtroppo, hanno perso la vita. L'unica pecca dei soccorsi, invero, riguarda il ritardo di quasi 12 ore con cui la nave anfibia San Giorgio della Marina Militare, sola unità nelle vicinanze attrezzata per un recupero dei naufraghi in tali condizioni con l'ausilio di elicotteri, sia salpata dal porto di Brindisi per recarsi sul posto: fin dai primi momenti ci si era resi conto che, assodato il mare in burrasca e il vento con raffiche fino a 50 nodi, qualsiasi abordaggio o avvicinamento al traghetto in avaria da parte di altre navi fosse impossibile. Impeccabile risulta il comportamento a bordo del comandante del traghetto in fiamme, l'italiano Argilio Giacomazzi, capitano superiore di lungo corso, con 40 anni di esperienza in mare, che per ultimo ha abbandonato la nave. Tale naufragio è destinato a far discutere a lungo, nella speranza che non se ne dimentichi in una prossima occasione.

30 dicembre 2014

(Roberto Bevilacqua)