

Norman Atlantic, inferno di fuoco nell'Adriatico

La nave, in viaggio dalla Grecia verso Ancona con circa 500 passeggeri a bordo, a causa di un incendio è rimasta per diverse ore in balia del fuoco in mezzo al mare in tempesta. Le operazioni di salvataggio sono state condotte in maniera esemplare

■ di **Giovanni Di Gaetano**

Un'altra sciagura del mare. Ancora perdite di vite umane. Una tragedia che ci fa tornare in mente, alla distanza di quasi 25 anni, quella della nave traghetto Moby Prince, che la sera del 10 aprile 1991, a causa di una fitta nebbia entrò in collisione al largo del Porto di Livorno con la petroliera Agip Abruzzo. Dallo scontro si generò un vasto incendio e nel rogo morirono 140 delle 141 persone a bordo.

L'incidente accaduto al Norman Atlantic, incendiatosi al largo del Mar Adriatico il 29 dicembre scorso, ha avuto risvolti diversi e, fortunatamente, un minor numero di vittime, dimostrando come, a differenza di quello del '91, la macchina dei soccorsi sia stata ben organizzata. Nonostante le proibitive condizioni del tempo. Grazie anche all'ottimale coordinamento delle forze impegnate sul campo e agli sforzi profusi da Marina Militare, Guardia Costiera, Aeronautica e Vigili del Fuoco. Lo stesso premier Renzi ha definito il salvataggio dei superstiti un vero "atto eroico", considerata la situazione in cui si è verificato il fatto, con il mare in tempesta e con le condizioni del tempo davvero impossibili. «Quello coordinato dalla presidenza del Consiglio è stato un intervento eccezionale» – ha detto invece il Ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi, «si è fatto un lavoro incessante con l'unico obiettivo di salvare le vite umane».

Ma anche nel caso della Norman, al di là della disgrazia che ha provocato



la morte di ben 11 passeggeri (sinora accertati), così come per altri incidenti avvenuti in mare, sono tornati di attualità i soliti argomenti dibattuti da sempre e cioè: il rispetto delle norme di sicurezza della navigazione e della tutela della vita umana in mare. Sono stati infatti parecchi gli interrogativi posti dall'opinione pubblica: il traghetto Norman era davvero una nave sicura? I mezzi di salvataggio della

Il premier Renzi ha definito il salvataggio dei superstiti un vero “atto eroico”, considerata la situazione in cui si è verificato il fatto, con il mare in tempesta e condizioni meteo davvero impossibili

nave erano in regola e bastavano per tutti? Gli esperti di sicurezza navale affermano che le scialuppe, in caso di necessità di abbandono della nave, devono essere sufficienti e, oltre a queste, dovrebbero esserci in dotazione le zattere – in gergo marinaresco “barilotti” - ovvero i gommoni autogonfiabili. L'insieme di questi mezzi, in caso di abbandono della nave, devono garantire



il trasporto di tutti i passeggeri. Per la Norman è stato così? Inoltre, i cosiddetti "percorsi di sfuggita", che attraverso corridoi e scale indirizzano i passeggeri verso punti di raccolta per l'abbandono nave, erano ben segnalati con led luminosi, o con cartelli e frecce indicatorie? E le porte tagliafuoco, ispezionate dieci giorni prima del disastro, hanno funzionato? E ancora: l'allarme sonoro è stato attivato per ordinare l'abbandono

I superstiti, a incendio domato, sono stati messi in salvo dagli elicotteri di Aeronautica, Marina Militare e Guardia Costiera con il trasbordo dal ponte del traghetto verso le navi di soccorso, in una interminabile spola durata molte ore

della nave? Interrogativi su cui dovrà fare chiarezza la magistratura.

Il fatto

L'incubo per la nave traghetto Norman Atlantic comincia intorno alle 4 del mattino a venti miglia dalle coste albanesi, durante il tragitto di navigazione fra il porto della città greca di Igoumenitsa e quello italiano di Ancona, con arrivo previsto intorno alle 17. Un incendio divampa dal ponte garage, trasformando ben presto la Norman in un inferno di fuoco, con le fiamme che ben presto si propagano e si impadroniscono dell'intero scafo. Molto difficile risalire alle cause che hanno scatenato l'incendio, probabilmente un corto circuito, forse lo scoppio di una cisterna di uno dei 128 camion carichi d'olio stipati nel garage, oppure a causa dell'attrito della parte alta dei camion con il soffitto del garage. Anche in questo caso sarà l'inchiesta della magistratura a chiarire tutto.

Sul traghetto, all'inizio si parlò della presenza di 478 persone, di cui 422 passeggeri e 56 membri dell'equipaggio. 44 di questi sono italiani - tra cui il comandante Argilio Giacomazzi - 54 turchi, 22 albanesi, 18 tedeschi. Il re-





sto francesi, svizzeri, russi, bulgari, siriani, afgani e la metà dei viaggiatori, ben 234, sono di nazionalità greca. Intorno alle 5 del mattino inizia l'odissea dei passeggeri, quando il comandante, vista la situazione divenuta ingovernabile, ordina l'abbandono della nave. E' il panico; si riesce a calare in mare una sola scialuppa con una cinquantina di persone, poi recuperate dalla nave greca Spirit of Piraeus, mentre l'attesa per il resto dei passeggeri sarà più lunga. I superstiti, a incendio domato e grazie anche al miglioramento delle condizioni del mare, verranno posti in salvo dagli elicotteri della Marina Militare Italiana con il trasbordo dal ponte del traghetto verso le navi di soccorso, in una interminabile spola durata tantissime ore.

A operazioni concluse, e con il trasporto del relitto della Norman nel porto di Brindisi, dove la nave viene sottoposta a sequestro, si fa finalmente chiarezza sul numero dei passeggeri. I dati forniti dal Procuratore Capo di Bari, Giuseppe Volpe riportano una presenza complessiva di 499 tra passeggeri ed equipaggio; di questi, ben 477 tratti in salvo e 11 deceduti, mentre imprecisato è il numero dei dispersi, forse 10 o 15.

La macchina dei soccorsi

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi e il ministro della Difesa Roberta Pinotti hanno tenuto una conferenza stampa a Palazzo Chigi sulle operazioni di soccorso al traghetto Norman Atlantic, in cui sono stati impegnati 12 elicotteri (3 dell'Aeronautica, 2 della Capitaneria di Porto e 7 della Marina), 2 aerei della Capitaneria di Porto, 1 dell'Aeronautica, 3 motovedette della Capitaneria di Porto, la nave anfibia San Giorgio, un cacciatorpediniere, 5 rimorchiatori e 9 navi mercantili. «Non

Norman Atlantic, Hell in the Adriatic sea

The ship, left on the 28th December from Greece to Ancona, with about 500 passengers on board, remained for several hours on fire in the midst of the raging sea. Another tragedy at sea. Other losses. But despite the prohibitive weather conditions, the rescue machine worked out well, thanks to the optimum coordination of forces engaged in the field and the efforts made by the Military Navy, Coast Guard, Air Force, and Firefighters. But even in the case of Norman, beyond the disaster that claimed the lives of 11 passengers as well as other incidents at sea, usual topics debated are those about to respect standards of safety of navigation and the protection of human life at sea. Here any questions: Was the Norman ferry really a safe ship? The means of saving the ship were in order and were enough for everyone? Also were the so called "escape routes" well-marked with LEDs or with indicators or arrows? And did the fire doors inspected ten days before worked? And again: was the alarm activated for the order to abandon the ship? Questions on which the judiciary will have to evaluate. The nightmare for the Norman Atlantic began around 4am, twenty miles from the Albanian coast, en route navigation between the harbour of the Greek city of Igoumenitsa and the Italian Ancona. A fire blazed from the car deck, turning Norman with flames that spread everywhere. Very difficult to trace the causes that triggered the fire and in this case the judiciary will have to clarify everything. On the ferry, initially it was said that there were 478 people, including 422 passengers and 56 crew members. Around 5am the odyssey of the passengers started, when the Commander, given the situation, ordered to abandon the ship. Panic commences and one lifeboat is made available with about 50 people on it, then retrieved from the Greek ship Spirit of Piraeus, while for the rest of the passengers the waiting will be longer. The survivors, once the fire was out, and thanks to the improvement of the conditions at sea, were then rescued by helicopters of the Italian Military Navy. Once the operation was completed, the wreck of the Norman Ferry was taken into the port of Brindisi, where the ship is now subject to seizure. Thus operations to the Norman Atlantic ferry, saw engaged 12 helicopters (3 Air, 2 of the Master's port and 7 of the Navy), two planes of the Harbour, 1 air, three patrol boats of the Harbour, the amphibious ship San Giorgio, a destroyer, five tugs and 9 merchant ships. Also engaged in this operation were numerous Firefighters, called to contribute to the relief efforts and extinguish the fire, and remarkable support of the voluntary and especially from the Misericordie of Puglia volunteers. Also crucial was the contribution made by the Civil Protection and from ANPAS, which guaranteed survivor assistance and hot meals.



MARINA MILITARE

abbiamo voluto risparmiare nessun mezzo, un grazie a tutte le donne e gli uomini che hanno lavorato incessantemente», hanno detto i due ministri, sottolineando come quella effettuata sia stata «un'azione di coordinamento eccezionale».

Un applauso caloroso invece ha accolto l'arrivo a Brindisi degli otto Vigili del Fuoco, fra i primi a salire sui due rimorchiatori chiamati a contribuire alle operazioni di soccorso e spegnimento dell'incendio del traghetto, senza essere mai stati sostituiti. Questi ultimi, infatti, partiti per un intervento di poche ore sono rimasti per giorni a presidiare le operazioni, senza la possibilità di cambiarsi, in balia delle onde di un mare che non accennava a calmarsi. Questi i nomi: Marcello Licchello, Claudio Zippo, Danilo Cafarella, Antonio Falcone, partiti già alle sette di domenica mattina sul rimorchiatore Marietta Barretta, e poi Lucio Lopez, Fabio Lazzari, Alessandro Morrello e Ferdinando Lanzillotti, salpati intorno a mezzogiorno sull'Asmara. Parole di ringraziamento ha espresso loro il ministro dell'Interno, Angeli-

Norman Atlantic: dalle Misericordie di Puglia ambulanze, coperte, interpreti e assistenza

La Puglia in prima linea con i volontari delle Confraternite delle Misericordie, questa volta non per la solita accoglienza dei migranti giunti sulle coste pugliesi, ma per affrontare l'emergenza del traghetto italiano Norman Atlantic. Antonio Rossi e Domenico Lamanna, volontari al distaccamento delle Misericordie di Adria – Montegrosso, raccontano la loro esperienza

di G. Di G.

«Le sveglie nel cuore della notte», dice Antonio Rossi, «non fanno mai piacere, un po' perché ti allontanano dal quel piacevole tepore delle coperte ma, soprattutto, perché sono sinonimo di emergenza e di pericolo. Per noi, equipaggio della Mike/1, la sveglia è suonata alle 2.58 del 29 dicembre scorso, nel giro di 20 minuti eravamo già in direzione di Andria per raggiungere la Centrale Operativa della Misericordia ed effettuare il "rendez-vous" con gli altri equipaggi. Alle 4 del mattino, con le ambulanze della Misericordia di Andria, di Montegrosso, di Corato e di Molfetta, procedevamo incolonnati verso il porto di Bari per accogliere i 49 naufraghi che di lì a poche





no Alfano: «Il loro contributo è una ulteriore dimostrazione del presidio di sicurezza che il Corpo dei Vigili del Fuoco rappresenta, un punto di riferimento sicuro».

Il volontariato

Notevolissimo il supporto del mondo del volontariato e in special modo dei volontari delle Misericordie della Puglia, presenti anche in questa circostanza con circa 20 persone e tre ambulanze, oltre a un mezzo della Protezione civile, ed un presidio permanente nel Porto di Otranto. Con le motonavi della Guardia Costiera di Gallipoli, qui sono giunti i primi feriti recuperati dalla Norman Atlantic, tra cui la moglie di un 62enne greco, prima vittima di questa disgrazia del mare. Nella mattinata poi, assistenza, accoglienza e trasporto negli ospedali di Lecce, Scorrano, Casarano e Tricase per altri nove feriti, tra cui cinque passeggeri e quattro



ore sarebbero arrivati con il mercantile Spirit of Piraeus. Un briefing, poche parole e si rimane "on-call" per una eventuale chiamata dalla Centrale Operativa del 118».

«Il nostro equipaggio», aggiunge Domenico Lamanna, «sarebbe dovuto essere il primo a dirigersi verso la scaletta dal mercantile nel caso fosse stato richiesto l'intervento di un'ambulanza "medicalizzata", ma fortunatamente, dopo un lungo periodo di attesa, siamo confluiti con i confratelli della Misericordia di Martina Franca e con l'equipaggio di un'auto-medica della Misericordia di Montegrosso al Posto Medico Avanzato, per aiutare gli operatori già presenti. Il PMA era allestito nel padiglione "Terminal" del Porto di Bari, dove solitamente sostano i vacanzieri felici in infradito e costume da bagno in partenza per la Grecia, ma dove adesso troviamo solo i poveri naufraghi avvolti in

coperte termiche assistiti da Medici, Forze dell'Ordine e dai tanti altri volontari intervenuti». «In questi momenti, sono tante le emozioni che si provano», concludono Antonio e Domenico, «si va dalla scossa adrenalinica della sveglia, alla massima calma e concentrazione durante il briefing e le operazioni, fino alla soddisfazione al termine dell'emergenza. Incrociare gli sguardi "stanchi", provati, attoniti, di quanti sono sopravvissuti alla tragedia appena consumatasi in mezzo al mare, scambiare qualche parola in inglese almeno per cercare di capire le loro condizioni e, infine, offrire loro una bevanda calda, per noi volontari è stata non solo una grande esperienza di vera opera di volontariato ma una grande esperienza di vita».



100 anni di tragedie del mare

Secondo le stime delle compagnie di assicurazioni marittime, mediamente accade un naufragio ogni 5 anni. Non tutte le notizie però trovano eco nelle pagine dei giornali o vengono dettagliatamente descritte dai media; nella maggior parte dei casi non vengono neanche menzionate nelle pagine della cronaca, a meno che l'evento non abbia causato un significativo numero di vittime. Di seguito elenchiamo i disastri navali che, per numero di vittime e dinamica del sinistro, hanno scritto la storia dei naufragi del mare negli ultimi 100 anni. A cominciare dal famoso **Titanic**

Il transatlantico britannico **Titanic** partito da Southampton e diretto a New York, urtando un iceberg è affondato il 14 aprile 1912, causando la morte di 1512 persone. Due anni più tardi, il 29 maggio 1914, il piroscafo inglese **Empress of Ireland** entra in collisione con una nave da carico norvegese colando a picco nel giro di pochi minuti: 1012 le vittime accertate. Il 25 luglio del 1956, il transatlantico **Andrea Doria** in allontanamento dalla costa di Nantucket e diretta a

New York, si scontrò con la nave svedese **Stockholm** della Swedish American Line, in quello che fu definito uno dei più clamorosi e controversi disastri marittimi della storia. Infatti, sebbene quasi tutti i passeggeri sopravvissero (morirono 5 passeggeri della **Stockholm** e 46 dell'**Andrea Doria**, per la maggior parte alloggiati nelle cabine investite dalla prua della nave svedese), il transatlantico, con una fiancata completamente squarciata, si coricò su un fianco e affondò dopo undici ore. Il 27 gennaio 1981, al largo di Giava, un incendio scoppia all'interno della nave passeggeri indonesiana **Tampomas II**; perdono la vita 580 passeggeri. Il 31 agosto 1986, a otto miglia dal porto di Novorossijsk in Russia, la nave passeggeri **Admiral Nachimov** si scontra con una nave da carico affondando in breve tempo e causando la morte di 423 persone. Il 20 dicembre 1987, il traghetto **Dona Paz** si scontra con la petroliera **Victor**, vicino a Manila, nel mare delle Filippine, affondando: furono più di 4000 i morti. Si disse



■ L'incendio del **Moby Prince**, avvenuto al largo del porto di Livorno nel 1991

che il traghetto era sovraffollato perché trasportava il doppio della sua capacità dichiarata. Il 7 aprile 1990, nel Mare del Nord, un incendio a bordo distrugge il traghetto **Scandinavian Star**, in viaggio da Oslo a Frederikshavn; muoiono 159 persone. Il 28 settembre 1994, il traghetto **Estonia**, di 15.566 tonnellate di stazza, lasciò il Porto di Tallinn, capitale estone con 989 persone a bordo. L'arrivo era previsto per le ore 09.30 a Stoccolma (Svezia) ma l'imbarcazione non arriverà

mai a destinazione; si contarono 852 morti. Il 21 giugno 2008, al largo delle coste filippine, la violenza del tifone Fengshen fa naufragare il traghetto **The Princess of the Stars**, causando la morte di oltre 800 passeggeri.

La sera del 10 aprile 1991, il **Moby Prince** e la petroliera **Agip Abruzzo** a causa di una fitta nebbia entravano in collisione al largo del Porto di Livorno; dallo scontro si generò un vasto incendio e nel rogo morirono 140 delle 141 persone a bordo. L'unico superstite fu il giovane mozzo napoletano **Alessio Bertrand**. Il naufragio del **Moby Prince** è, in termini di perdita di vite umane, la più grave tragedia che abbia colpito la Marina Mercantile Italiana dal secondo dopoguerra.

Ai giorni nostri, il 12 gennaio 2012, la nave da crociera **Costa Concordia** naufraga davanti all'isola del Giglio: 32 i morti e i resti dell'ultimo disperso sono stati ritrovati il 3 novembre 2014, durante le operazioni di smantellamento della nave.

uomini dell'equipaggio con principi di ipotermia ed intossicazione. La Confraternita di San Pancrazio, invece, ha assicurato assistenza nel Porto di Brindisi. Invece, dalla provincia di Andria e Barletta, dal Barese e dal Brindisino sono giunti gli aiuti al Porto di Bari, dopo la decisione presa nella mattinata di lunedì di non far attraccare a Brindisi la **Spirit of Pireus** per le avverse condizioni meteo e di tentare

l'attracco, poi riuscito, nel Porto del capoluogo pugliese. In questa occasione, le Misericordie di Andria, Montegrosso, Corato, Molfetta e Martina Franca, con i circa 30 volontari e 6 ambulanze, hanno assicurato il trasporto nei diversi nosocomi baresi dei primi feriti sbarcati, oltre ad assicurare assistenza sanitaria, un interprete, rifornimento di coperte e primi generi alimentari all'intero del terminal crociere del Porto di Bari, dove

era stata predisposta la sala di prima accoglienza. Tanta umanità condivisa con altre associazioni di volontariato, soprattutto del barese, perfettamente coordinate dalle diverse centrali operative del 118, dalle prefetture di Lecce, Bari e Brindisi e dall'unità di crisi della Regione Puglia. Da sottolineare anche l'apporto fornito dalla Protezione Civile e dall'ANPAS, che hanno garantito ai superstiti assistenza e pasti caldi.