

LA TRAGEDIA DEL MOBY PRINCE

140 morti, dieci anni: nessun colpevole

Ecco una cronologia delle inchieste giudiziarie sul disastro del Moby Prince:

Mercoledì 10 aprile 1991, ore 22.00. Dal porto Mediceo di Livorno salpa alla volta di Olbia, in Sardegna, il traghetto passeggeri *Moby Prince* della *Navarma*, la compagnia di navigazione dell'armatore napoletano Vincenzo Onorato. Essendo in bassa stagione, a bordo ci sono soltanto 141 persone, tra passeggeri ed equipaggio. Al comando della nave c'è Ugo Chessa, ex comandante del *Nabila* di Kashoggi, un marinaio spezzino di 56 anni con una lunga esperienza.

Ore 22.14: ad un miglio dalla costa, il pilota portuale, Federico Sgherri, esaurito il suo compito di guida, scende dal *Moby Prince* e torna indietro con la pilotina. La visibilità è buona. Da questo momento e per un lasso di tempo di 13 minuti c'è un buco misterioso ed impenetrabile: nessuno finora ha potuto stabilire con certezza che cosa accadde. 13 minuti di silenzio, esattamente 3 più di Ustica.

Ore 22.27: la Capitaneria di porto riceve il "may day", la richiesta di aiuto, di una nave, che parla di collisione con una nave sconosciuta. E' l'*Agip Abruzzo* - una petroliera lunga 300 metri, carica di 82.000 tonnellate di carburante, con 28 uomini di equipaggio, capitanata da Renato Superina - all'ancora a 2,6 miglia dalla costa che è stata speronata dal *Moby Prince*, alla velocità di 15 nodi circa (30 km. orari). Le fiamme si sprigionano violentissime, ma le richieste di soccorso e le informazioni che giungono in Capitaneria sono assolutamente frammentarie. Si scoprirà in seguito che alla capitaneria giunge anche un SOS lanciato dalla nave traghetto. Eppure per molti minuti nessuno riesce ad avere l'esatta percezione di quanto è accaduto. Nelle comunicazioni radio tra la petroliera, la Capitaneria e i Vigili del fuoco si parla di una bettolina che avrebbe urtato l'*Agip Abruzzo*. Nessun accenno al *Moby Prince*.

Ore 23.05: Le prime imbarcazioni di soccorso raggiungono la petroliera. E' trascorsa più di mezzora dal "may day". Del *Moby Prince* nessuna traccia.

Ore 23,30 circa: E' solo dopo più di un'ora dall'allarme che una barca di ormeggiatori, avvicinatasi per prestare soccorso, intravede dietro la sagoma della petroliera in fiamme - e oltre la nube di fumo che avvolge la rada - un'altra imbarcazione alla deriva. Quando i due ormeggiatori raggiungono il *Moby Prince*, sul traghetto non sembra più esserci alcun segno di vita. Solo una figura che resta disperatamente aggrappata alla fiancata di poppa: è il giovane mozzo napoletano Alessio Bertrand, l'unico superstite del più grave incidente nella storia della marina mercantile italiana degli ultimi 80 anni. Mille tonnellate di greggio della petroliera sono finiti in mare, duemila si riversano sul traghetto, trasformandolo in una massa metallica rovente. Nel corso della mattina il relitto fumante del Moby viene rimorchiato in porto col suo carico di 140 cadaveri carbonizzati.

Parte subito l'inchiesta della magistratura, affiancata in breve tempo da quella di una commissione ministeriale presieduta da Aldo Quartulli, presidente di sezione del Consiglio di Stato.

Il mistero è fitto. Gli interrogativi troppi: com'è accaduto che le due imbarcazioni, il *Moby Prince* e l'*Agip Abruzzo*, siano entrate in collisione?

Perché i soccorsi hanno tardato tanto, dimenticando addirittura l'SOS del traghetto passeggeri?

La prima ipotesi la avanza la notte stessa della tragedia il cap. Albanese, comandante della Capitaneria di porto di Livorno che attribuisce la responsabilità dell'incidente ad un improvviso banco di nebbia che avrebbe avvolto la rada, indicando come concausa l'errore umano. Albanese

verrà trasferito, dopo aver ricevuto un avviso di garanzia dalla magistratura. Della nebbia di cui parla non si avrà mai alcuna conferma.

Un altro avviso di garanzia lo riceve il comandante dell'*Agip Abruzzo*, Superina: ha richiesto i soccorsi sulla petroliera, senza porsi il problema di dove fosse finita l'imbarcazione investitrice.

Un'altra ipotesi avanzata nei giorni immediatamente successivi alla tragedia vuole che il *Moby Prince* sia uscito dalla rada con il pilota automatico già inserito, dal momento che l'equipaggio stava seguendo una partita di coppa trasmessa in TV (quella sera giocava la Juventus). Un'ipotesi del tutto campata in aria, anche perché il comandante del *Moby Prince*, Ugo Chessa, viene ricordato da tutti come un professionista molto serio e scrupoloso.

I colpi di scena si susseguono: il più clamoroso arriva dall'ex nostromo della Navarma, Ciro Di Lauro che ammette di aver cercato di manomettere l'apparato motori su preciso ordine della compagnia di navigazione, allo scopo di depistare l'inchiesta. Ma di ciò che Di Lauro afferma non esistono prove. L'ex nostromo, lasciata la Navarma, è passato alle dipendenze della Corsica Ferries, diretta concorrente della flotta di Onorato.

Altro colpo di scena: Gian Marco Cignetti, presidente di un'associazione di radioamatori, dichiara di aver raccolto la testimonianza di un anonimo, in codice "Luccio", che avrebbe assistito alla sciagura via mare, a bordo di un'imbarcazione da pesca. L'uomo avrebbe lanciato l'SOS poco prima della collisione e avrebbe raccontato di aver visto tre o quattro ombre calarsi con un a fune dal *Moby Prince* per poi essere recuperate da un motoscafo, pochi attimi prima dello schianto. Il racconto di Cignetti non ha alcun riscontro.

Intanto prosegue l'inchiesta della procura di Livorno che si giova della collaborazione della Criminalpol, del servizio centrale operativo della polizia e, per le perizie, del CNR e dell'ENEA.

Febbraio 1992: arrivano i primi risultati delle analisi di laboratorio sui reperti del *Moby Prince*. Essi lasciano intendere che a bordo del traghetto vi fosse una bomba. Residui di esplosivo vengono localizzati nei locali di prua della nave. Inoltre le pareti di prua della nave appaiono dilaniate verso l'esterno. *"Quella che abbiamo trovato e' una miscela abbastanza comune di esplosivi, non particolarmente sofisticata* – spiega il pm Luigi De Franco, il magistrato livornese che indaga sul disastro - *e c'è la possibilità che si tratti di un ordigno innescato. E' una miscela di cui sono state trovate tracce combuste. Non ci sono timer, non si sa nulla sull'innescato. Abbiamo qualcosa che può aiutarci a stabilire se l'esplosione sia avvenuta prima o dopo la collisione, ma di questo non posso parlare"*.

Sorgono nuovi interrogativi: se l'esplosione dell'ordigno è avvenuta prima dell'impatto con l'*Agip Abruzzo* si sarebbe trattato di un attentato, il cui movente sfugge. Se l'esplosione è invece avvenuta dopo l'impatto potrebbe trattarsi di un evento accidentale (il grande calore dell'incendio) che avrebbe innescato le sostanze esplosive, trasportate in segreto e illegalmente nella stiva della nave.

La pista della bomba a bordo apre numerosi scenari: vendetta, racket, attentato terroristico, contrabbando di esplosivi, gesto di un folle.

Ma come sempre succede le perizie sono quanto di più aleatorio e discutibile esista. Altre perizie tecnico-scientifiche, questa volta di parte, contraddicono quella della magistratura inquirente.

I familiari delle vittime, che fin da subito si sono costituiti, oltre che parte civile nel processo, anche in associazione si dichiarano disorientati: la loro impressione è che si intenda chiudere la vicenda in maniera affrettata ed approssimativa.

Tutto l'apparato motore pare perfettamente funzionante al momento dell'urto. I residui esplosivi rinvenuti potrebbero essere stati prodotti dalla combustione di sostanze chimiche depositate nella

stiva. E se le lamiere del vano di prua sono state dilaniate da un'esplosione verso l'esterno è perché nel garage l'incendio ha fatto scoppiare il serbatoio di un camion che trasportava concimi chimici.

23 giugno 1992: alla base della sciagura non c'è stata né la negligenza, né l'imperizia dell'equipaggio del traghetto. L'alta velocità coniugata alla nebbia sono stati invece i due ingredienti che hanno favorito il sinistro. Queste alcune delle conclusioni cui giunge la commissione di inchiesta, nominata in seno al ministero della Marina Mercantile.

Sempre nell'estate del 1992 si diffonde una nuova ipotesi. A sostenerla è un noto penalista fiorentino, l'avv. Nino Filastò: sulla rotta del *Moby Prince* c'era un'altra nave oltre all'*Agip Abruzzo*, una nave che a luci spente si allontanava furtivamente dalla petroliera, probabilmente un'imbarcazione impegnata in qualche traffico clandestino per aggirare i controlli della Guardia di finanza. Secondo lo scenario di Filastò la nave impegnata in loschi traffici, sganciandosi dalla petroliera, avrebbe potuto trovarsi per sbaglio sulla rotta del *Moby Prince*, che per evitarla avrebbe dovuto cambiare improvvisamente rotta, finendo per urtare l'*Agip Abruzzo*.

Qualche mese dopo il quotidiano *La Nazione* riprende l'ipotesi Filastò, sostenendo che la bettolina fantasma è la *Giglio* di proprietà dell'armatore livornese D'Alesio. D'Alesio è uno dei primi ad essersi accorto dell'incidente ed è anche l'unico ad aver registrato le immagini del rogo con una telecamera amatoriale dal terrazzo della sua abitazione, sul lungo mare livornese. Il giornale viene querelato per diffamazione.

Ma come è possibile che la bettolina sia scomparsa nel nulla? Nelle settimane seguenti il *TGI* rende noto un documento sonoro. Sono le registrazioni dei colloqui intercorsi tra i soccorritori e la sala operativa della Capitaneria di porto. Eccone alcuni brani:

“... la bettolina mi dicevano che non corre rischi e pertanto non è il caso di avvicinarsi a loro... D'accordo, che è sta' bettolina?... Negativo, vedo un'altra navetta, ho sentito parlare di bettolina...”.

Che cosa faceva quella piccola imbarcazione vicino alla petroliera visto che di notte nel porto di Livorno è proibita qualsiasi attività di pompaggio o di rifornimento?

18 dicembre 1992: al termine dei suoi lavori la commissione ministeriale è in grado di affermare che non c'è stato alcun attentato a bordo della *Moby Prince*. Nessuna deflagrazione è avvenuta prima che il traghetto si schiantasse sull'*Agip Abruzzo*. Ma dopo l'urto c'è stata solo una esplosione dovuta al gas pompato a bordo.

21 gennaio 1993: la commissione ministeriale d'inchiesta consegna la sua relazione conclusiva sul disastro. Nuova versione: alla base di quanto è accaduto ci sarebbero l'eccessiva velocità, la mancata utilizzazione del radar di bordo, un concorso di atteggiamenti negligenti, omissivi e colposi da parte di molti degli attori presenti sulla scena al momento del disastro.

9 aprile 1994: a tre anni di distanza, il sostituto procuratore di Livorno Luigi De Franco, sulla base delle perizie acquisite, fornisce una ricostruzione del disastro:

- 21.55: sul *Moby*, alla fonda alla calata Carrara, sale il pilota portuale Federico Sgherri. Cinque minuti dopo, il comandante Ugo Chessa ordina di mollare gli ormeggi;
- 22.10: Sgherri sbarca dal traghetto all'altezza dell'ultima boa all'interno del porto. Il *Moby* viaggia alla velocità di 5 nodi;
- 22.15: il traghetto supera la diga della Vegliaia, che delimita a sud l'avamposto, e assume la rotta prevista. La petroliera *Agip Abruzzo*, all'ancora a 2,6 miglia dalla costa, viene avvolta da un fitto banco di nebbia. Le navi ad ovest dell'*Abruzzo* rilevano la presenza di nebbia, mentre quelle più vicine alla costa sono libere e visibili. Secondo i periti, la nebbia sull'*Abruzzo* si manifesta come "un fenomeno particolarmente imponente e improvviso", sulla cui formazione può aver influito "la presenza nell'area circostante di nuclei di condensazione, che localmente e

con eccezionale rapidità hanno risolto una situazione di equilibrio instabile con la formazione di un banco di nebbia fitta sulla nave". A favorire il fenomeno potrebbero essere stati "i fumi densi e carichi di fuliggine prodotti dalla caldaia dell'Abruzzo, al momento in funzione per i servizi di bordo";

- 22.20: il *Moby*, dopo essersi lasciato sulla sinistra una petroliera all'ancora, l'*Agip Napoli*, passa a 370 metri da una nave Usa, la *Gallant*. Il traghetto ha imboccato una rotta in linea retta che lo porterà contro l'*Abruzzo*, in quel momento invisibile per l'improvviso banco di nebbia. Il *Moby*, convinto di aver via libera, ha aumentato la velocità (che ora sfiora i 19 nodi) ed il comandante naviga "a vista", senza l'ausilio del radar, perché sa di dover passare molto vicino alle navi all'ancora;
- 22.22: il *Moby* passa a soli 75 metri da un'altra nave Usa, la *Cape Breton*, lasciandosela sempre sul lato sinistro. La velocità ha raggiunto ormai i 20 nodi, il traghetto punta spedito verso la Sardegna, pur essendo ancora molto vicino alla costa. Per i periti, i passaggi a distanza così ravvicinata dalle navi all'ancora e l'elevata velocità "fanno supporre che la presenza dell'*Abruzzo* fosse completamente ignorata";
- 22.23.14": il *Moby* contatta la stazione radio di Livorno per una comunicazione di servizio e ripete il contatto 12 secondi dopo. La situazione, sul traghetto, è ancora di assoluta tranquillità. Il *Moby* è a 1.000 metri dall'*Agip* e prosegue ad alta velocità;
- 22.25: il terzo ufficiale dell'*Abruzzo*, Valentino Rolla (responsabile degli apparati acustici e visivi della petroliera in caso di nebbia) vede improvvisamente i due fari di prua del *Moby*. L'*Agip*, per i periti, è ancorata in modo "marinarescamente corretto" e in posizione stabile, con la prua verso il mare: una circostanza che, insieme alla ricostruzione dei tempi, smentirebbe l'ipotesi che il *Moby* possa aver urtato la petroliera rientrando in porto, dopo averla superata. I fari di prua accesi sul traghetto, però, fanno pensare che a bordo fosse appena accaduto qualcosa che aveva attirato l'attenzione dell'equipaggio: un'esplosione?
- 22.25.27": il *Moby Prince* lancia il suo "mayday", la richiesta di aiuto rimasta registrata sui nastri della stazione radio costiera, ma che nessuno sentì. Il traghetto in fiamme alla deriva viene avvistato solo alle 23.35.

23 aprile 1994: il sostituto procuratore Luigi De Franco deposita le sue richieste al giudice per le indagini preliminari Roberto Urgese. Si conclude l'inchiesta giudiziaria. Quattro saranno i rinvii a giudizio e due le archiviazioni, con molti interrogativi sull'accaduto destinati a restare tali. Per la tragedia del *Moby Prince* dovranno essere processati il terzo ufficiale della petroliera *Agip Abruzzo*, Valentino Rolla, accusato di omicidio colposo plurimo e danno colposo. Del solo reato di omicidio colposo plurimo sono invece chiamati a rispondere Angelo Cedro, comandante in seconda della Capitaneria di porto, l'ufficiale di guardia quella notte alla capitaneria stessa, Lorenzo Checcacci e il marinaio che era di turno alla radio, Gianluigi Spartano. Le richieste di archiviazione riguardano invece il presidente della *Navarma* (armatore del *Moby*) Achille Onorato e il comandante dell'*Abruzzo* Renato Superina.

7 dicembre 1994: i figli del comandante del *Moby Prince*, Ugo Chessa, depositano in tribunale la perizia di un pool di tecnici inglesi, tra i quali il capo del Centro ricerca marittima di Southampton, Malek Pourzanjani. La perizia rilancia l'ipotesi che dietro la più grave sciagura della marina italiana non ci siano state la nebbia e l'imperizia, bensì lo scoppio di un ordigno seguito da una serie di circostanze eccezionali e disegna nuovi scenari: un attentato con una carica di esplosivo, una nave misteriosa che provoca la collisione, una lunga lotta contro le fiamme all'interno del traghetto, dove molti sarebbero sopravvissuti per oltre un'ora mentre cercavano vie di fuga.

La ricostruzione lancia accuse all'organizzazione dei soccorsi e porta nuovi elementi per quel che riguarda la posizione in mare della petroliera *Agip Abruzzo*: tra questi, una foto scattata la mattina del 10 aprile 1991 (una decina di ore prima dell'incidente) da un fotografo che, elaborata al computer, permetterebbe di stabilire che la petroliera era ancorata in una zona vietata. Un filmato

amatoriale, la testimonianza di un pilota Alitalia in volo sul luogo del disastro ed una serie di complessi calcoli portano poi i periti ad affermare che poco prima della collisione la petroliera si era spostata. Il *Moby*, che fin dalla partenza in porto l'aveva vista chiaramente in rada, vi finì contro non solo per questo spostamento, ma per l'improvvisa comparsa sulla propria rotta di una nave che nessuno è riuscito a identificare, ma che avrebbe lasciato tracce del proprio passaggio sia sui tracciati radar, sia nelle registrazioni delle conversazioni radio. Si chiamava *Theresa* e già un'ora prima del disastro si sarebbe resa protagonista di una mancata collisione con la motocisterna *Nervi*. Lo stesso *Moby*, secondo i periti, cinque minuti prima dell'incidente avrebbe cercato di mettersi in contatto, in inglese, con una nave di cui non capiva le intenzioni di manovra. Di *Theresa* ci sarebbero tracce su un altro canale radio che, a detta dei periti, non sarebbe stato analizzato nel corso dell'inchiesta. Ma anche sul canale 16 di emergenza la nave si rifà viva alle 22.45, in inglese, semplicemente per annunciare che si allontanava ed interrompeva le trasmissioni. Ma la comparsa di *Theresa* sarebbe risultata fatale per il *Moby*, secondo questa tesi, perché sul traghetto era già in corso una situazione d'emergenza, provocata da una forte esplosione nel locale delle eliche di prua.

12 luglio 1996 - Ripartono le indagini. Il tribunale di Livorno dispone che vengano ascoltati nuovi testi tra cui i comandanti delle motonavi che intervennero la sera del disastro, tre membri dell'equipaggio e un ufficiale dell'*Agip Abruzzo*. Verrà ascoltato di nuovo anche Romeo Ricci, l'avvisatore marittimo in servizio durante la tragedia che parlò per primo di una rotta diversa del *Moby Prince*, rispetto a quella tracciata dal perito del pubblico ministero, ipotizzando così un cambiamento di rotta improvvisa del traghetto.

Il tribunale dispone anche una serie di nuove perizie sul relitto del traghetto: dalla timoneria, alle eliche, agli impianti di ventilazione e antincendio, ai tempi di avanzamento e propagazione delle fiamme dall'esterno ai locali del traghetto, fino all'angolo di collisione e agli eventuali spostamenti della petroliera.

Il tribunale dispone anche un esame peritale sul microclima nella rada di Livorno relativamente alla possibilità di formazione improvvisa di nebbia.

31 ottobre 1997 - Il tribunale di Livorno assolve i quattro imputati (Angelo Cedro, Lorenzo Checcacci, Gianluigi Spartano e Valentino Rolla) dall'accusa di omicidio colposo "*perché il fatto non sussiste*". Nelle motivazioni della sentenza (rese note il 27 gennaio 1998) viene esclusa qualsiasi esplosione a bordo ed anche la presenza di una nave o bettolina "fantasma". A causare la morte di 140 persone a bordo del *Moby Prince* furono solo la disattenzione dell'equipaggio del traghetto e la nebbia repentina che si levò in rada a Livorno.

15 novembre 1997: assolti con la stessa formula anche l'ex nostromo del *Moby Prince* *Ciro Di Lauro* e l'ispettore della *Navarma* *Pasquale D'Orsi* che dovevano rispondere di frode processuale per un tentativo fatto all'indomani dell'incidente di modificare la posizione della leva del timone del relitto.

5 febbraio 1999: la terza sezione penale della Corte d'appello di Firenze riconosce la responsabilità di Valentino Rolla, il terzo ufficiale della petroliera *Agip Abruzzo*, per i reati di disastro colposo e omicidio colposo plurimo. I reati – secondo la corte – vanno però ritenuti prescritti. Rolla è condannato soltanto a rifondere le spese processuali sostenute dalle 14 parti civili, composte dai famigliari delle vittime della *Moby Prince*.

18 marzo 1999: la sesta sezione penale della corte di Cassazione respinge il ricorso del procuratore della Corte di Appello di Firenze contro la sentenza che aveva assolto dall'accusa di aver manomesso le timonerie, il nostromo *Ciro Di Lauro* e l'ispettore *Navarma* *Pasquale D'Orsi*. Si chiude così definitivamente il filone processuale minore della tragedia del *Moby Prince*.

10 aprile 2000 - l'esperto esplosivista Alessandro Massari, consulente del pm nel primo processo, si rivolge al ministro della Giustizia per chiedere l'adozione di provvedimenti disciplinari contro i tre giudici del tribunale di Livorno estensori della sentenza di primo grado sulla tragedia del *Moby Prince*. Massari eseguì rilevazioni nel garage del traghetto della *Navarma* dopo la collisione, trovando tracce di una miscela di C4, un potente esplosivo usato in molte stragi italiane. La ricostruzione di Massari - che ipotizzava la collocazione di una bomba nel garage del traghetto poco prima della collisione - era stata indicata dalla sentenza come assolutamente inattendibile e rappresentata come "*suggestione di parte*" e "*depistante*".