

Il Moby Prince, l'Ustica dei mari

Di Mimmo Sica

Il Moby Prince, la sera del 10 aprile 1991, fu vittima innocente di operazioni illecite fatte da navi militari americane più una francese che, nelle acque antistanti il porto di Livorno, stavano effettuando un trasporto non autorizzato di ingenti quantità di materiale bellico, compreso esplosivi? La perizia redatta, dopo tre anni di lavoro, dallo studio di ingegneria forense Bardazza, avvalora questa inquietante ipotesi. Il team di professionisti ha ricevuto il mandato da Angelo e Luchino Chessa, figli del comandante del traghetto Ugo, morto con la moglie, Maria Giulia Ghezzeno, e altre 138 persone nel rogo del Moby. I fratelli non hanno mai accettato la ricostruzione dei fatti che ha determinato l'archiviazione di due inchieste. Prima di esporre gli importanti elementi nuovi emersi, ricordiamo che cosa accadde quel terribile mercoledì di aprile di 22 anni fa. Alle ore 22:03 il Moby Prince lasciò il porto di Livorno in rotta per Olbia. A bordo c'era l'equipaggio composto da 65 persone, comandate dal Comandante CSLC Ugo Chessa, e 75 passeggeri. Durante la percorrenza del cono d'uscita del porto, il traghetto urtò con la prua la petroliera Agip Abbruzzo, penetrando all'interno della cisterna numero 7 che conteneva circa 2.700 tonnellate di petrolio. Alle ore 22:22 il marconista del traghetto, Giovanni Battista Campus, chiamò Radio Livorno per effettuare una chiamata telefonica ad un fornitore, ma non ebbe risposta. Al secondo tentativo, dopo un minuto, si sentì rispondere: "Oh Moby Prince da Livorno, proviamo canale 61, ma ti sento debolissimo eh". Alle 22:25 inviò il mayday: "Mayday mayday Moby Prince, siamo in collisione.....". Il segnale era debolissimo e la linea disturbata. " Siamo in collisione, prendiamo fuoco! Mayday mayd....", Non riuscì a completare la parola. I soccorsi partirono dopo l'SOS lanciato, alle 22:36, dal comandante dell' Agip Abbruzzo, Renato Superina, il quale, facendo riferimento all'impatto, disse:".. Sembra una bettolina quella che ci è venuta addosso..". Per ore, quindi, nessuno cercò il Moby sul quale si consumò la tragedia. Delle 141 persone a bordo se ne salvò solamente una, il giovane mozzo napoletano Alessio Bertrand. Deve la sua vita a Mauro Valli e Walter Mattei, due ormeggiatori che, per puro caso, alle 23:35, raggiunsero il Moby con una piccola imbarcazione. Trovarono il giovane attaccato al parapetto di poppa. Chiesero ripetutamente aiuto alla Capitaneria anche perchè Bertrand aveva detto loro che c'erano altre persona da salvare. Soltanto alle 3.30 fu fatto salire a bordo del traghetto Giovanni Veneruso, marinaio di un rimorchiatore privato, per agganciare un cavo di traino. I soccorritori lo fecero a mattinata inoltrata. Le inchieste sono riuscite a ricostruire gli agghiacciati momenti che precedettero la morte dei 120 sopravvissuti allo scontro e alle prime fiamme (gli altri erano morti all'istante). Si erano rifugiati nel salone Deluxe, l'unico ambiente con pavimento e soffitto coibentati e con porte tagliafuoco verso prua e verso poppa. L'enorme fiammata scavalcò il salone, incendiò tutti gli arredi circostanti e lo accerchiò. Quando quegli sventurati, resisi conto che i soccorsi non arrivavano, tentarono di uscire, trovarono le uscite di poppa e quelle di prua sbarrate da lingue di fuoco.

Dagli esami tossicologici risultò che nel sangue di molte vittime c'era un elevatissimo tasso di monossido di carbonio: in tanti, quindi, prima di morire avevano vissuto per ore una atroce agonia. Il processo di primo grado iniziò il 29 novembre 1995. Furono imputate quattro persone: il terzo ufficiale di coperta dell'Agip Abruzzo, Valentino Rolla, accusato di omicidio colposo plurimo e incendio colposo; Angelo Cedro, comandante in seconda della capitaneria di Porto e l'ufficiale di guardia Lorenzo Checcacci, accusati di omicidio plurimo per non avere attivato i soccorsi con tempestività; Gianluigi Spartano, marinaio di leva, accusato di omicidio colposo per non avere trasmesso la richiesta di soccorso. La sentenza del Tribunale di Livorno, il cui dispositivo fu letto dal presidente Germano Lamberti nella notte tra il 31 ottobre e 1° novembre del 1997, assolse tutti gli imputati perché "il fatto non sussiste". In appello, la terza sezione penale della Corte di Appello di Firenze, con sentenza del 5 febbraio 1999, dichiarò di "non doversi procedere nei confronti del Rolla in ordine ai reati ascrittigli perché estinti per intervenuta prescrizione". Nel 2006, su richiesta dei figli del comandante Chessa, la Procura di Livorno decise di riaprire le indagini. Il 5 maggio 2010 il Pm presentò al Gip, che l'accolse, la richiesta di archiviazione in merito al nuovo processo. Gli inquirenti ritennero destituite di ogni fondamento e "fantasiose" le ricostruzioni dei fatti presentate e affermarono che le cause della tragedia erano individuabili in una condotta gravemente colposa, in termini di imprudenza e negligenza, della plancia della Moby Prince e in altre concause tra cui la presenza di un banco di nebbia. Questa è la verità delle sentenze. Orbene la perizia redatta dallo studio Bardazza ha aperto uno scenario completamente nuovo sul mistero che avvolge il più grande disastro della Marina Mercantile Italiana. E' stata individuata, infatti, con assoluta certezza l'identità della misteriosa nave Theresa della cui esistenza c'era solo una traccia audio registrata alle 22:45 del 10 aprile del 1991: "This is Theresa, this is Theresa for the ship on in Livorno anchorage i'mk moving out, i'm moving out..". Si tratta della Gallant 2, una nave militarizzata che il Dipartimento Militare Americano aveva noleggiato per riportare le armi alla base italiana di Camp Darby alla fine della prima Guerra del Golfo. Le armi non sono mai giunte a Camp Darby, ma è sostenibile, anche per riscontri oggettivi, che la Moby Prince si sia trovata involontariamente nel bel mezzo di un traffico di armi illegale ad opera della marina americana e avallato dalle autorità militari italiane. Conseguentemente il traghetto non è entrato in collisione con la petroliera per un errore umano o per la nebbia, ma perché tentava di rientrare nel porto per sfuggire ad una situazione di pericolo. Diventano, quindi, sempre più pressanti le risposte ad altri importanti interrogativi. Perché, ad esempio, fu manomesso il nastro della videocamera trovata accanto al corpo di Angelo Canu, un passeggero del Moby? Perché al momento della collisione tutta l'area interessata fu oscurata da un "cono d'ombra" che disturbò i sistemi elettronici e un black out mise fuori uso le telecomunicazioni radar-stellari e la ricezione dei radar delle imbarcazioni di soccorso? Perché è scomparso dal fascicolo processuale il rapporto inviato alla Procura di Livorno dal capitano Cesare Gentile della Guardia di Finanza nel quale era scritto che, al momento della collisione, era in atto un trasbordo di materiale bellico da una nave militare Usa? Perché si insiste a parlare di nebbia di avvenzione (fenomeno caratteristico dello stretto del Bosforo per il quale l'incontro di una

corrente d'aria molto calda con la superficie del mare fredda produce improvvisi banchi di nebbia) ignorando che nel registro dell' Avvisatore marittimo, cioè la torre di controllo del porto, del 10 aprile 1991 c'era l'annotazione: " Condimeo alle 22:27 : cielo sereno, mare calmo, vento da Sud (160 gradi), 2/3 nodi, visibilità 5/6 miglia"? Come è morto il marinaio Francesco Esposito, l'unico naufrago del Moby Prince, non deceduto in conseguenza dell'incendio? Il suo corpo fu trovato alle 9:25 dell'11 aprile 1991 dalla Motovedetta 5530 della Guardia di Finanza. Galleggiava in un denso strato di nafta che non era sicuramente il petrolio, "il greggio", sversato dall'Agip Abruzzo. La nafta è il carburante che usano normalmente le navi dedite a traffici criminali perchè non possono rifornirsi regolarmente nella darsena petroli. Nuove attese e nuove speranze, quindi, per i familiari delle vittime che si sono costituiti in due associazioni. La prima, chiamata "140", è presieduta da Loris Rispoli. La seconda è denominata "10" ed è presieduta da Angelo Chessa. Dal 5 maggio di quest'anno hanno dato avvio a una campagna permanente, "Io sono 141" , per sostenere la loro lotta civile e creare una spinta popolare di sostegno alla creazione di una Commissione Parlamentare di inchiesta sul Moby Prince.