

La notte del 10 aprile di 25 anni fa nella rada del porto avviene la più grave sciagura della marineria civile dal dopoguerra a oggi: 140 passeggeri e marittimi muoiono nel rogo del Moby Prince che si scontra con la petroliera Agip Abruzzo, un solo sopravvissuto. In un quarto di secolo la tragedia è rimasta senza colpevoli né verità. Elisabetta Arrighi, che ha seguito per il Tirreno la vicenda del Moby fin dai primi minuti, ha scritto il libro "Moby Prince, novemila giorni senza verità" edito da Ets: sarà presentato in anteprima nazionale sabato nelle iniziative per i 25 anni della sciagura e sarà nelle librerie da giovedì 14. Eccone un ampio stralcio.

di ELISABETTA ARRIGHI

Nella ricostruzione della tragedia, anche in sede giudiziaria, l'errore umano è una delle concause del disastro, facendo riferimento alla velocità elevata della nave in uscita, al portellone lasciato aperto durante la navigazione, ai problemi di alcuni apparati di bordo, alla discesa prima del tempo (all'altezza della Diga della Vegliaia, quindi ancora in ambito portuale) del pilota Federico Sgherri.

Sfogliando i fascicoli dell'inchiesta, ci si imbatte anche in problemi ad un'elica: prima che cominciasse l'alta stagione estiva con corse plurigiornaliere, il Moby avrebbe dovuto sostituire il pezzo meccanico detto "mozzo". L'armatore lo aveva già acquistato ed era stato appoggiato nel garage del traghetti (...).

Quella sera del 10 aprile 1991 intorno alle 22.45 le navi in rada – o quantomeno quelle più prossime alla costa – erano orientate con la prua verso nord-ovest. Questo, almeno, è quello che vidi arrivando alla Terrazza Mascagni con il fotografo del Tirreno meno di 20 minuti dopo la collisione. I mercantili alla fonda erano visibili da terra, sebbene con le luci leggermente sfumate dalla foschia che aleggiava sul mare. (...) Nord-ovest, certo, ma non era da escludere, in qualche caso, un orientamento leggermente diverso della parte prodiera, in relazione alle correnti.

Essendo una serata con quasi totale assenza di vento, soltanto una leggerissima "bava", è ipotizzabile che la posizione registrata attorno alle 22,45 fosse la stessa che le navi alla fonda tenevano alle 22,25 e 27 secondi, l'ora in cui avvenne la collisione. Per questo è logico supporre che anche la petroliera Agip fosse ancorata con lo stesso orientamento delle altre unità. Se così fosse stato – vedremo perché ci sono dubbi al proposito – il Moby Prince non poteva che urtare la nave cisterna sul lato di dritta. Cosa effettivamente avvenuta (...).

**TORNANDO INDIETRO?**

Un'ipotesi accettata anche in sede di giudizio, ma confutata da alcune parti civili, con ricostruzioni e motivazioni diverse. Secondo alcuni consulenti l'urto con l'Agip Abruzzo sarebbe avvenuto mentre il Moby stava tornando indietro, dopo aver fatto un'inversione di rotta. Il motivo? Sconosciuto, anche se per dimostrare questa tesi si è sempre fatto riferimento sia all'ipotesi di un'avaria del timone che a quella, più consolidata, dell'esplosione nel locale bow-thruster, quello delle eliche di prua.

Partiamo dai filmati. La sera del 10 aprile 1991, dalla terrazza di una villa sul lungomare di Antignano, Nello D'Alesio, della fa-

**25 ANNI FA LA SCIAGURA » IL LIBRO****Apocalisse Moby  
140 morti  
e mille misteri****Il rebus delle posizioni delle navi, l'ipotesi nebbia  
La tragedia è rimasta senza colpevoli né verità****Il relitto del Moby Prince ancora fumante la mattina dopo la sciagura. In alto: Elisabetta Arrighi**

miglia di armatori livornesi, filmò con la sua videocamera – a partire da sei minuti dopo la collisione – il rogo che stava sviluppandosi in mare.

**IL VIDEO AI RAGGI X**

Considerando che la villa è situata circa a metà del viale a mare, la petroliera era praticamente al traverso dell'abitazione, sebbene al largo. Nel frattempo era già stato chiesto soccorso dall'equipaggio dell'Agip Abruzzo ed erano subito partiti la motobarca dei vigili del fuoco del distaccamento portuale e i rimorchiatori Neri.

Il nastro della videocamera, messo a disposizione dell'autorità giudiziaria, venne passato al computer in modo da frammentare la sequenza delle immagini che mostrano le fiamme dietro alla petroliera che secondo alcune delle persone che esaminarono il filmato (inquirenti ed esperti, avvocati e periti di parte), poteva avere la prua rivolta a terra e la poppa verso il mare aperto, cioè in posizione opposta a quella da sempre considerata veritiera, sia in fase di indagine che in sede processuale.

Fra l'altro il comandante Renato Superina, durante le concitate conversazioni al Vhf con i mezzi che navigando da nord verso sud stavano cercando di raggiungere il luogo del disastro, disse ai soccorritori la seguente frase già riportata in un precedente capitolo: «Stiamo suonando, stiamo suonando. Solo che abbiamo la prua a sud, quindi difficilmente sentite... comunque siamo a due miglia e mezzo dalla Vegliaia. Metta la prua su 200 gradi, le dico esattamente che prua deve mettere all'uscita della diga. 200-210 gradi per due miglia e sette. E ci trovate».

In tal caso, se la nave cisterna si trovava orientata con la prua verso la costa livornese, il Moby Prince – per urtare nella tank a poppa a dritta – non poteva che essere in fase di rientro verso il porto. Circostanza mai emersa dai nastri delle registrazioni radio: sebbene deboli e coperte da interferenze, nelle perizie non sono mai state evidenziate frasi pronunciate dal marconista o da altro personale del traghetti per segnalare la necessità di tornare a banchina.

**IL MISTERO DEL TIMONE**

Se si prende per buona l'ipotesi di un problema alla timoneria (indicato da alcuni consulenti di parte civile, ma confutato in parte dalle prove sulla funzionalità dell'apparato eseguite

nel corso delle indagini, nda), la ricostruzione potrebbe essere la seguente: il Moby Prince avrebbe superato senza problemi la cisterna alla fonda seguendo la rotta impostata dal comandante, ma pochi istanti dopo la timoneria avrebbe avuto un black out tale da rendere il traghetti ingovernabile. Per questo motivo avrebbe compiuto una curva all'indietro (le pale del timone furono trovate orientate 30 gradi a dritta, nda), finendo contro l'Agip Abruzzo.

**TRACCE DI ESPLOSIONE**

La seconda ipotesi è quella determinata dall'esplosione nel locale bow-thruster. Un'ipotesi che si collega al rinvenimento delle tracce di esplosivo nella piccola "stanza" ubicata



Problemi a un'elica: era già stato acquistato il pezzo di ricambio, era nel garage del traghetti in attesa di avere il tempo per poter fare la riparazione

La strana posizione di pezzi di legno e piccoli rottami in mare: verso sud, e questo moltiplica i dubbi sulla ricostruzione della collisione fra le due navi

Da casa D'Alesio si filma la scena in mare da sei minuti dopo l'incidente: video "vivisezionato" per avere capire com'erano collocate le alle indagini

al di sotto del pavimento del garage, nella quale c'erano gli apparati elettrici che muovevano le eliche secondarie.

**MA IL MOZZO DICE NO**

Un'esplosione, però, che è sempre stata negata dal mozzo Alessio Bertrand, il quale all'epoca, di fronte a domande precise su questa eventualità, ha ripetuto più volte agli inquirenti di essere andato in plancia a portare dei panini al personale di guardia, aggiungendo che prima dell'urto e dello svilupparsi delle fiamme la navigazione era tranquilla. Secondo la sua testimonianza non c'erano stati né scoppi e neppure manovre brusche tali da far sbandare il traghetti.

Sono passati tanti anni dal disastro – racconta un tecnico che vuol restare anonimo (all'epoca fu coinvolto in vari accertamenti, nda) – ma ci sono alcuni elementi inconfutabili. Penso ad esempio ai pezzi di legno, lamiere e altri piccoli relitti riconducibili al Moby Prince che furono trovati nelle ore e nei giorni successivi alla collisione nello specchio di mare compreso fra l'area dove era ormeggiata la petroliera e il tratto di costa verso Miramare e Castel Boccale, in direzione sud. Se l'urto fosse avvenuto secondo l'ipotesi accettata anche dal Tribunale, questi relitti li avremmo invece dovuti raccogliere nello specchio di mare tra il punto dove è avvenuta la collisione e il porto, cioè verso nord.

Un'ipotesi, quella della nave che stava tornando indietro, mai completamente decaduta nonostante gli esiti processuali e che la commissione del Senato dovrà probabilmente tornare ad esaminare. Ma questa ricostruzione continua a trovare scettici la quasi totalità degli

**SABATO AL MUSEO****La presentazione del volume**

Sabato alle 17 il museo provinciale di storia naturale del Mediterraneo (via Roma 234) ospita la presentazione del libro di Elisabetta Arrighi "Moby Prince, novemila giorni senza verità" edito da Ets. Oltre all'autrice, partecipano: Alessandro Franchi (presidente della Provincia), Marco Filippi (senatore), Francesco Gazzetti (consigliere regionale), Bruno Neri (avvocato di parte civile), Loris Rispoli e Angelo Chesa (associazioni dei familiari delle vittime); coordina Paola Taddeucci. Il volume sarà nelle librerie da giovedì 14

esperti di navigazione che – spiegano – di fronte ad un incidente come questo, devono essere presi in considerazione vari fattori, a partire dalla velocità del traghetti (circa 18 nodi su rotta 191 gradi), piombato sulla petroliera alla fonda. Nell'urto la prua andò a conficcarsi nella tank, e la massa dello scafo in movimento certamente provocò uno spostamento della nave cisterna, mentre i motori del Moby continuarono a marciare e quindi a spingere in avanti, prima che la prua riuscisse ad "uscire" dalla tank squarciata.

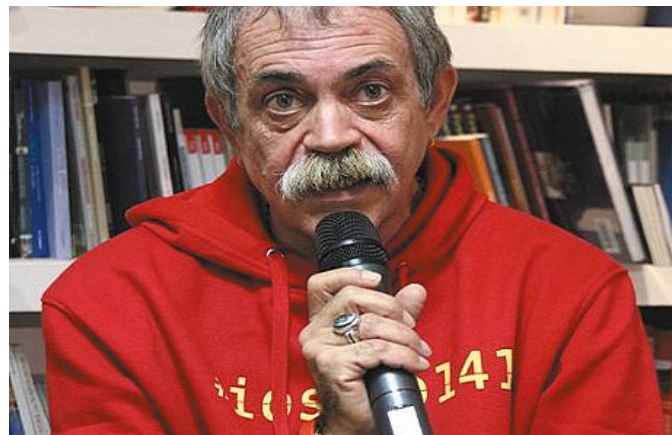
Quando il relitto venne individuato, trasformato in una palla di fuoco, continuava infatti a girare su se stesso, tracciando più o meno una rotta ellittica. Per cui l'Agip Abruzzo, a bordo della quale subito dopo l'urto furono effettuate manovre di disincaglio, potrebbe essersi girata – è un'ipotesi – in questa fase (...).

Un'altra delle "ombre" più significative riguarda il punto esatto di ancoraggio della petroliera, che era lunga circa 267 metri. Inizialmente, quando venne impostata nel 1976 nei cantieri navali di Monfalcone, la lunghezza era di 330 metri con una stazza lorda di oltre 127mila tonnellate. Ma dopo un'operazione di refitting negli anni Ottanta, lo scafo venne accorciato e nell'occasione fu ridotta anche la stazza.

**SE LA NAVE È NEL "CONO"**

Una certezza assoluta non è mai stata raggiunta, nel senso che non è chiaro se la cisterna fosse ancorata all'interno di quello che, all'inizio degli anni Novanta, era il cono di ingresso al porto di Livorno, dove erano vietati l'ancoraggio e la pesca per permettere in sicurezza il normale traffico delle navi in entrata ed uscita. Secondo i rilevamenti dell'epoca, la nave aveva l'ancora all'interno del cono, come poi evidenziato al processo.

Per dare al quesito una risposta più che certa e anche per trovare altri indizi utili al fine di ottenere una esatta ricostruzione delle cause della collisione, sarebbe necessario poter disporre dei tracciati satellitari di cui si è tanto parlato, ma che mai è stato possibile acquisire e per i quali gli Usa e la Russia hanno dato risposte negative, sostenendo di non averne. Su questo fronte, la commissione d'inchiesta del Senato potrebbe forse riuscire a centrare l'obiettivo dal momento che ormai è passato un quarto di secolo dal disastro e forse i documenti classificati si possono "liberare" dal segreto militare o da quello di Stato.

**LA CAMPAGNA #IOSONO141****Le magliette per chiedere giustizia**

■ Già 750 persone hanno la maglietta rossa simbolo della campagna #iosono141 cittadini, cioè la 141ª "vittima" di silenzi e indifferenza sul Moby. Altre 250 sono pronte per l'anniversario, dice Loris Rispoli, leader del Comitato dei familiari: le magliette saranno distribuite in via Grande; venerdì e sabato angolo via del Giglio 9,30-12,30, venerdì di fronte a Galleni ore 15,30-17,30.