

Elisabetta Arrighi

Moby Prince

Novemila giorni senza verità

fotografie di
Riccardo Repetti



Edizioni ETS



www.edizioniets.com

© Copyright 2016

Edizioni ETS

Piazza Carrara, 16-19, I-56126 Pisa

info@edizioniets.com

www.edizioniets.com

Distribuzione

Messaggerie Libri SPA

Sede legale: via G. Verdi 8 - 20090 Assago (MI)

Promozione

PDE PROMOZIONE SRL

via Zago 2/2 - 40128 Bologna

ISBN 978-884674292-6

Indice

Prefazione di <i>Alfredo Galasso</i>	7
Introduzione di <i>Roberto Bernabò</i>	11
Capitolo 1 <i>140 rose rosse affidate al mare</i>	15
Capitolo 2 <i>Una sera di primavera</i>	23
Capitolo 3 <i>I processi</i>	31
Capitolo 4 <i>L'inchiesta bis (2006/2010) e altri misteri</i>	39
Capitolo 5 <i>Gli esplosivi</i>	49
Capitolo 6 <i>Dalla collisione al salvataggio dell'unico sopravvissuto</i>	55
Capitolo 7 <i>Le ombre</i>	65
Capitolo 8 <i>La rilettura delle carte e il lavoro dello Studio Bardazza</i>	81
Capitolo 9 <i>Luigi De Franco, sostituto procuratore e titolare dell'inchiesta sul disastro</i>	89
Capitolo 10 <i>Bruno Neri, avvocato di parte civile</i>	95

Capitolo 11	
<i>Paolo Bassano, avvocato di parte civile</i>	101
Capitolo 12	
<i>Stefano Taddia, avvocato di parte civile</i>	107
Capitolo 13	
<i>Sen. Marco Filippi, relatore per la costituzione della Commissione d'inchiesta del Senato (2015)</i>	109
Capitolo 14	
<i>Ogni anno, il 10 aprile</i>	119
Capitolo 15	
<i>Angelo Chessa, figlio di Ugo comandante del Moby Prince</i>	121
Capitolo 16	
<i>Loris Rispoli, fratello di Liana commessa della boutique di bordo</i>	125
Capitolo 17	
<i>Paola Bruno, mamma del passeggero Alberto Bisbocci</i>	135
Capitolo 18	
<i>Raffaele Cirillo, padre del marittimo Ciro</i>	141
Capitolo 19	
<i>Stefania Giannotti, moglie del passeggero Antonio Sini</i>	147
Capitolo 20	
<i>Giacomo Sini, figlio del passeggero Antonio</i>	153
Capitolo 21	
<i>Nicola Rosetti, figlio dell'ufficiale di macchina Sergio</i>	157
Capitolo 22	
<i>Ivanna Porta, moglie di Umberto Rizzi e mamma di Monica, passeggeri</i>	161
Capitolo 23	
<i>Il disastro della Haven, il giorno dopo la tragedia del Moby Prince</i>	167
Epilogo	
<i>La sicurezza del trasporto marittimo e la tragedia del Moby Prince</i>	171
<i>Schede</i>	177
<i>Le vittime</i>	181
<i>Appendice (Foto di Riccardo Repetti/Pentafoto)</i>	187

Prefazione

1. Il libro scritto da Elisabetta Arrighi, innanzi tutto, ha il merito di riportare all'attenzione dell'opinione pubblica una vicenda tragica lontana nel tempo e nella memoria. Personalmente, pur avendo vissuto come avvocato di parte civile la fase delle indagini e del processo di primo grado fino alla sorprendente discutibile sentenza, avevo relegato la storia del *Moby Prince* fra le esperienze deludenti e irreparabili della vita professionale e della umana solidarietà.

Non so spiegarmi, davvero, la ragione dell'oblio e del senso di lontananza rispetto ad altri eventi rimasti tuttora oscuri negli anni della cosiddetta prima Repubblica eppure periodicamente presenti nei massmedia e nello stesso dibattito politico; ad esempio, la strage di Ustica o il rapimento di Davide Cervia. La morte atroce di 140 persone, la pena e il danno, materiale e morale, sofferti da tante famiglie e solo parzialmente risarcito, il più grave disastro della marina mercantile italiana nel dopoguerra, avrebbero richiesto – e richiedono ancora – un'attenzione, e un interesse sociale e istituzionale che sono a lungo rimasti, invece, riservati in esclusiva ai familiari delle vittime e alle loro associazioni.

Vi è, comunque, qualcosa che accomuna le vicende ora ricordate: la volontà delle famiglie di non dimenticare e di chiedere verità e giustizia; l'opacità, a dir poco, delle condotte riconducibili agli esponenti delle autorità pubbliche preposte alla tutela della sicurezza, diritto individuale sancito nella Costituzione italiana ed europea; l'impunità dei responsabili, nel caso del *Moby Prince* perfino riconoscibili per nome e cognome.

Un altro tratto comune è rappresentato dalla inconcludenza delle indagini e dei processi penali, a fronte di una maggiore inci-

denza della giustizia civile, che sarebbe stata auspicabile, e forse lo è tuttora, per la tragedia del porto di Livorno. È appropriato, perciò, definirla “Ustica del mare”, fors’anche “strage del Moby Prince”.

2. Elisabetta Arrighi, giornalista-testimone di quella notte, ha l’ulteriore merito di avere ricostruito senza fronzoli e fantasie i vari momenti e i molteplici dati dell’inchiesta, anzi delle inchieste, e di avere riportato le testimonianze di alcuni familiari e di alcuni protagonisti.

Certo, ne emergono molti interrogativi e molti dubbi sulle cause dell’accaduto, troppi, temo, se si vuole concentrare la verifica sulla ricerca degli elementi determinanti. Ma alcuni di essi richiedono un riesame accurato, che opportunamente dai figli del Comandante Chessa è stato affidato a uno studio tecnico specificamente competente e che si spera sia condotto dalla neonata Commissione parlamentare, la quale ha peraltro gli stessi poteri dell’Autorità giudiziaria. Lo scetticismo che accompagna una simile iniziativa è giustificato dai precedenti analoghi e conclusi senza neppure un dibattito nelle aule del Senato e della Camera dei Deputati. Ma c’è sempre una prima volta, nel cambiare percorso ed esito.

Un primo elemento, a mio giudizio decisivo, è costituito dalla presenza (o assenza) della nebbia nel porto, o meglio in una parte di esso e precisamente intorno alla petroliera *Agip Abruzzo*. C’era o non c’era la nebbia; e poi, era nebbia o vapore; ancora, aveva provocato oppure no la collisione. L’approdo delle inchieste e dei provvedimenti giudiziari conseguenti è davvero fragilissimo e, ciononostante, si risolve nell’assoluzione da responsabilità di alcuni protagonisti e nella sua attribuzione ad altri, tra i quali il Comandante Chessa.

È bene ricordare, in primo luogo ai prossimi parlamentari, che la storia giudiziaria e politica è purtroppo colma di “errori umani”, comodamente evocati per coprire ben altre condotte, tanto più, come in questo caso, quando questi errori sono riferiti a persone decedute o a soggetti di secondo livello. L’equipaggio del *Moby Prince*, a cominciare dall’esperto Comandante, si sarebbe distratto

perché intento a vedere la partita in televisione e il vice del Comandante dell'*Agip Abruzzo* era anch'egli distratto.

3. Connesso a questo elemento, è il rifiuto o comunque la mancata acquisizione delle rilevazioni satellitari e/o radar da parte delle Autorità militari USA. La giustificazione, ossia l'assenza di tracciati del genere, è inaccettabile perché contraria a ogni regola e prassi correnti; il che fa sorgere dubbi, se non sulla loro implicazione nella sciagura, quanto meno sulla presenza e la dislocazione delle navi americane alla fonda del porto di Livorno. La Commissione parlamentare, con l'ausilio del Governo italiano, può e deve reiterare la richiesta di informazioni in proposito, formulata dagli inquirenti dell'epoca rassegnatisi alla risposta negativa.

4. Sempre con riguardo alla presunta nebbia, nessun accertamento a suo tempo, quando era possibile provvedere, fu disposto sulla petroliera investita per verificare se il sistema di sicurezza delle cisterne era funzionante e se, in particolare, la nebbia non fosse piuttosto un'improvvisa fuoriuscita di vapore e, ancora, se e che tipo di traffico clandestino era in corso presso la medesima petroliera.

È evidente come un tale accertamento sia influente ai fini della determinazione delle responsabilità e dei responsabili della collisione.

Pure con riferimento alla carcassa del *Moby Prince* è mancata un'accurata ricognizione di tutti i dati utili all'indagine. Gli strumenti addetti alla navigazione e le misure di sicurezza erano perfettamente funzionanti? In alcuni passi dell'inchiesta parrebbe di no, tuttavia alla Nav.Ar.Ma. non risulta imputata alcuna responsabilità, come se gli eventuali difetti di manutenzione e controllo fossero estranei al circuito causale della tragedia.

In particolare, è caduta nel nulla l'ipotesi, non trascurabile, che a bordo del traghetto fosse trasportato esplosivo, di cui pure qualche traccia è stata rinvenuta, e soprattutto che un'eco di esplosione potesse spiegare l'interruzione della commovente registrazione del passeggero Canu.

Anche qui, un profilo di responsabilità, oltre che di cause della tragedia, disperso e svanito.

5. Infine, le operazioni di soccorso e salvataggio. Si tratta di un capitolo dolorosissimo della vicenda, ove non c'è niente da scoprire ma molto da indignare, ancora oggi.

Risultano provati, infatti, l'enorme ritardo nella organizzazione di tali operazioni, il deficit di diligenza e competenza dei responsabili della Capitaneria; ma è impressionante la superficialità di consulenti, inquirenti e giudici nel considerare pressoché immediata la morte di 140 persone, tra passeggeri e membri dell'equipaggio, sì da giudicare irrilevanti il ritardo e la disorganizzazione dei soccorsi. Non solo la sopravvivenza del mozzo, unico superstite dell'incendio, ma altri dati acquisiti all'inchiesta, dimostrano come fosse possibile lungo un tratto di molte ore porre in salvo alcuni di coloro che erano a bordo; una superficialità talmente palese e grave da alimentare sospetti su questa decisione e i suoi autori. Comunque sia, i responsabili della morte evitabile di alcune vittime sono scomparsi tra le pieghe e le pagine delle indagini, pur riaperte dopo l'iniziativa della famiglia Chessa e del loro avvocato Carlo Palermo.

6. So bene che quelli richiamati, e presenti nella narrazione di Elisabetta Arrighi, sono solo una parte, pur se a mio parere i più rilevanti, dei punti oscuri di ciò che può a ragione ritenersi un delitto impunito; nei novemila giorni trascorsi dalla notte dell'incendio molti altri restano inesplorati e puntualmente esposti in questo libro; insieme concorrono a raffigurare uno dei misteri irrisolti della nostra storia. Per essi, come per la strage del *Moby Prince*, è però pertinente e provocatoria l'osservazione di Loris Rispoli, presidente e animatore dell'Associazione 140, secondo cui non c'è alcun mistero da svelare, intendendo che è il circuito delle responsabilità a rimanere colpevolmente vuoto.

Ho ricordato all'inizio la strage di Ustica, rispetto alla quale il Tribunale civile di Palermo ha affermato e sancito il diritto alla verità e alla giustizia quale diritto fondamentale di ogni persona umana quando essa o un proprio congiunto sia vittima di un evento tragico. Sono convinto che a ciò può contribuire, oltre alla tenace insistenza di chi tale diritto reclama, la conoscenza e quindi la coscienza collettiva. E questo libro serve ad alimentarla.

Introduzione

Non c'è diritto alla verità in questo maledetto Paese. Sono perlopiù pagine bianche le conclusioni delle inchieste delle grandi stragi che l'hanno insanguinato dalla fine degli anni Sessanta. Così come sono pagine bianche le ricerche dei colpevoli di alcuni terribili e misteriosi incidenti.

Non c'è verità quanto la puzza orribile della volontà esplicita di impedire di raggiungerla. C'è l'odore di servizi segreti deviati, di intrecci ambigui e sconcertanti tra apparati dello Stato e gruppi criminali, di ingerenze come di Paesi stranieri. Di bugie di Stato ai massimi livelli. E poi, come non bastasse, dosi intensive di inefficienza e di incapacità. Certo gli eroi solitari, investigatori e magistrati, non sono mancati. Ma quasi mai sono riusciti a squarciare il vello delle volute oscurità.

Così l'Italia ha chiuso un secolo violento e sanguinoso con una catena di sangue, dai caratteri e dai connotati anche diversi, senza essere riuscita a fare i conti con la propria storia. A ricostruire in modo netto cosa si è mosso negli scantinati della nostra fragile democrazia, quali alleanze di forze hanno tentato costantemente di scardinarla.

La tragedia del traghetto Moby Prince, 25 anni fa esatti nelle acque di fronte alla città di Livorno, non sfugge a questa maleodorante storia italiana. Anni di indagini non hanno portato a una verità accettabile, chiara, liberatoria. Ci hanno lasciato un orizzonte di ombre spesse che continuano a far male. Che tengono bruciante il dolore di chi ha visto morire i propri familiari.

E infatti eccoci qui, nell'anno di grazia 2016, con una commis-

sione parlamentare d'inchiesta appena insediata per indagare su quei 140 morti di una incredibile tragedia di mare. Per cercare di capire se davvero ci sono state verità non raccontate. Se qualcuno sapeva e ha coperto. Se c'erano disponibili materiali – ad esempio le tanto invocate immagini di satelliti americani – per raccontarci davvero come fu possibile che nella tranquilla sera del 10 aprile 1991 il traghetto Moby Prince abbia potuto scontrarsi con la petroliera Agip Abruzzo. Possa dirci quali navi c'erano davvero in mare in quel momento, quali manovre erano in corso. Una verità elementare che due maxi inchieste, decine di migliaia di pagine di indagine segnate anche da incredibili trafugamenti di prove (registri, registratori di rotta, manomissione del timone, e non solo), elementi non avuti (come le foto satellitari e i tracciati radar americani), errori e contraddizioni non ha prodotto.

Questa verità Elisabetta Arrighi, cronista de "Il Tirreno", ha provato a cercarla fin dalla prima notte. Arrivando in motorino sul molo, vedendo quelle fiamme lì di fronte, facendo i conti con la commozione della tragedia che le si parava davanti e tuffandosi con tutta la passione civile che un giornalista deve avere nel duro compito di raccontare. L'ha fatto per anni, giorno dopo giorno, quasi come una missione professionale. Provando a rimettere insieme i tasselli, a ricostruire le storie, a seguire le tracce di nuove plausibili piste.

E visto che 25 anni non sono bastati alla giustizia per convincere l'opinione pubblica, e non solo le famiglie di chi ha perso la vita, che davvero tutto è stato fatto, Arrighi ha ripreso in mano i suoi taccuini e ha provato ad alimentarli di nuovo. Rileggendo la storia e riproponendocela attraverso le parole di tanti protagonisti. Intanto chi ha perso i propri cari e da quel giorno si batte per la verità. Storie di rabbia, di dolore, prigioniere della non verità che non permette di chiudere una pagina di vita. E poi i magistrati che a più riprese hanno indagato. Gli avvocati che vi hanno dedicato anni di lavoro. I periti più importanti. E molti altri personaggi chiave.

Ha rimesso insieme tutti i pezzi, con passione ed emozione oltre che con il consueto rigore, per ricordarci appunto che la trage-

dia del Moby Prince chiede ancora sia fatta luce. E chiama tutti alla responsabilità: per non farci travolgere dal complottismo vanno tolti tutti i veli, le ambiguità, gli impedimenti che più della vera nebbia che forse c'era forse no quella notte in rada, hanno davvero impedito di conoscere e riconoscere la verità.

Roberto Bernabò
Direttore editoriale
Finegil-Gruppo Espresso

Edizioni ETS
Piazza Carrara, 16-19, I-56126 Pisa
info@edizioniets.com - www.edizioniets.com
Finito di stampare nel mese di marzo 2016