

A 32 anni dalla tragedia

IL LIBRO

Moby Prince

la nuova verità

La giornalista Elisabetta Arrighi e le fotografie di Massimo Sestini raccontano la tragedia avvenuta 32 anni fa al largo di Livorno e in cui morirono anche 14 veneti. Secondo la più recente ricostruzione al traghetto venne tagliata la rotta

Filippo Tosatto / VENEZIA

La verità è raramente pura e mai semplice. Nelle pagine di Elisabetta Arrighi dedicate al maggior disastro nella storia della marina italiana nel secondo dopoguerra, avvenuto nella rada del porto di Livorno il 10 aprile 1991, l'aforisma di Oscar Wilde prende corpo e rivela la sequenza di errori, menzogne, depistaggi e misteri che hanno costellato la tragedia del mare.

Ha per titolo "Moby Prince 1991-2022. La nuova verità" (ETS editore) il libro-inchiesta della giornalista e scrittrice toscana corredato dalle immagini esclusive del fotoreporter Massimo Sestini, e ricostruisce con puntiglio e rigore gli eventi culminati nella collisione fra il traghetto passeggeri e la petroliera Agip Abruzzo. L'urto provocò un vasto incendio, alimentato dal petrolio fuoriuscito dalla cisterna, che avvolse l'imbarcazione turistica

Il libro "Moby Prince 1991-2022" racconta la tragedia avvenuta il 10 aprile 1991

strappando la vita a tutte le persone a bordo: 140 le vittime del fuoco e dei fumi tossici tra passeggeri ed equipaggio, inclusi quattordici uomini e donne veneti diretti a Olbia. Unico superstite, il giovane mozzo Alessio Bertrand.

Arrighi, all'epoca cronista di giudiziaria al "Tirreno", fu la prima a dare la notizia che fece rapidamente il giro del mondo: da allora – sono trascorsi trentadue anni –, non ha mai cessato di investigare sul caso. Processi, commissioni parlamentari d'inchiesta, sospetti su traffici misteriosi, teorie del complotto... Cosa accadde davvero in quella tarda serata di primavera?

«Dieci e mezza, sono ancora in redazione, mi chiama il centralinista: "Ho al telefono una persona che parla impastando le parole, a me sembra che abbia bevuto, dice che vede un fuoco in mare". Nel dubbio, per scrupolo, chiamo l'Avvisatore Marittimo, il servizio di avvistamento del porto, chiedo cosa stia succedendo e mi rispondono di andare alla Terrazza Mascagni, sul lungomare. C'era un'emergenza ma non sapevano ancora cosa stesse accadendo. Scorgo in lontananza qualche bagliore, mi precipito in Capitaneria e riesco ad entrare nella centrale opera-



Da in alto a sinistra, il lenzuolo con i nomi delle 140 vittime; i soccorsi in mare dopo la tragedia, con lo sfondo della Moby Prince distrutta dalle fiamme; la giornalista Elisabetta Arrighi; la Moby Prince. FOTO SESTINI

Il più giovane, Ivan Saccaro, aveva appena 17 anni; la più anziana era sua nonna, di 83 anni

Furono 140 le vittime, delle quali 14 venete

Quattordici, su un totale di 140, le vittime venete del disastro Moby Prince. Ecco l'elenco ufficiale diramato nell'aprile 1991 a conclusione dei riconoscimenti delle salme. Include identità, anno e luogo di nascita, residenza: Carla Dal Tezzon Saccaro (classe 1943), nata a Volpago del Montello e residente a Montebelluna, nel Trevigiano; Pasquale Dal Zotto (1959) di Montebelluna; Tatiana De Pretto (1972) di Mestre; Sabrina Ferraro (1970) di Mestre;



Maria Marcon, 83 anni

Angelo Fusinato (1933) di Arsìe nel Bellunese; Giuseppe Gasparini (1929) di Tre-

viso; Gino Guizzo (1938) nato a Volpago del Montello e residente a Treviso; Maria Marcon Dal Tezzon (1907) nata a Volpago del Montello e residente a Treviso; Gianna Padovan Fusinato (1936) di Arsìe; Ernesto Saccaro (1941) di Arsìe; Ivan Saccaro (1974) di Montebelluna; Gianfranco Sari, (1952) nato a Venezia e residente a Musile del Piave; Ranieri Trevisan (1960), nato a San Michele al Tagliamento, nel Veneziano, e residente a San Daniele del Friuli;

Rino Trevisan (1932) nato a San Michele al Tagliamento e residente a Spilimbergo in provincia di Pordenone. La motonave Moby Prince, 131 metri di lunghezza e poco meno di 6.700 tonnellate di stazza lorda, mollò gli ormeggi dal porto di Livorno per una traversata di linea in direzione Olbia. A bordo erano presenti 75 passeggeri e l'intero equipaggio formato da 65 persone. —

F.T.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

tiva mentre la radio segnala una petroliera in fiamme...».

La notte si consuma nella conta dei corpi senza vita, l'indomani il circo mediatico apre la caccia al colpevole.

C'è chi grida all'errore umano del comandante Ugo Chessa e dei suoi ufficiali "distretti" da una partita di calcio in tv, ma la circostanza è presto smentita dai soprall-

luoghi sul relitto e dalla testimonianza dello scampato. Si cercano allora altre piste, dal traffico di materiale radioattivo all'attentato di Cosa Nostra, finché la presenza nel

porto del peschereccio somalo 21 Oktobar II – già comparso sui taccuini di Ilaria Alpi, poi trucidata a Mogadiscio insieme all'operatore Miran Hrovatin mentre indagava

su un traffico d'armi – suscita una nuova ridda di ipotesi che coinvolgono la Nato della vicina base di Camp Darby e gli immancabili servizi segreti.

«Fantasie, dietrologie senza uno straccio di prova che confusero e ritardarono l'accertamento dei fatti, la tecnologia analogica del tempo lasciava a desiderare ma fin dal primo processo ci fu chi disegnò lo scenario che io ho condiviso in un instant book del '93 e ritengo tuttora il più credibile». L'allusione corre all'ingegnere e docente all'Accademia navale Giovanni Mignogna, consulente di parte civile per conto di alcune famiglie di marittimi, lucido nel delineare la presenza di un "terzo natante" fra la prua del traghetto e la petroliera, un ostacolo improvviso e impreveduto che costrinse Moby Prince ad una brusca manovra per evitare l'impatto, fino a scontrarsi con la gigantesca cisterna Agip a causa di un'avaria al ti-

La nave si scontrò con un'enorme cisterna per un'avaria al timone nella fase di rientro

mone in fase di rientro: «La sua tesi non fu presa in considerazione dai giudici ma oggi, a distanza di decenni, la rilettura digitale delle informazioni tecniche disponibili sulla vicenda, conduce a conclusioni del tutto analoghe».

La controversia sulla presenza di nebbia nella rada, i sistemi antincendio disattivati, i periti nominati dalla procura esperti di incidenti stradali piuttosto che di naufragi, i presunti ritardi nei soccorsi e il supertestimone "Luccio" rimasto senza volto... «C'è del vero in queste criticità, in effetti la prima inchiesta fu piuttosto approssimativa e a tratti caotica, lo stesso ministero stigmatizzò gli scarsi risultati raggiunti».

Se così è stato, Elisabetta Arrighi, chi ha tagliato la rotta al Moby Prince? «Non lo sappiamo ancora, personalmente non mi stupirebbe scoprire che il terzo natante era un peschereccio d'altura che praticava lo strascico proibito procedendo a luci spente sottocosta. Ora si parla di una nuova commissione parlamentare d'inchiesta, ben venga se mai ci sarà, in questa storia truce 140 famiglie attendono ancora una parola definitiva di verità e giustizia». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA