



1991: lo scontro con l'Agip Abruzzo a Livorno. Un solo superstite. 19 anni dopo emerge una verità senza giustizia

ECCO PERCHÉ

LA NEBBIA AVVOLGE ANCORA

Dopo la recente richiesta di archiviazione dell'inchiesta bis sulla tragedia del Moby Prince da parte della Procura di Livorno, restano ancora senza risposta, dopo diciannove anni, tutti gli interrogativi sulle troppe stranezze di quella notte del 10 aprile 1991. Anticipiamo due testi di Luciano Scalettari e Luigi Grimaldi tratti dal libro "1994", prossimamente in uscita per Chiarelettere.

di **Luciano Scalettari e Luigi Grimaldi***

L'URTO È VIOLENTISSIMO. LA PRUA del traghetto penetra nella fiancata dell'Agip Abruzzo, fora la cisterna contenente *iranian light*. L'onda di combustibile investe il Moby Prince. È un attimo e il traghetto si trasforma in un inferno di fuoco.

Sono le 22:27 del 10 aprile 1991. Il destino del Moby Prince e dei suoi 141 passeggeri è segnato. Se ne salverà uno solo, il mozzo Alessio Bertrand.

Solo ventiquattro minuti prima il traghetto ha staccato gli ormeggi. A Livorno è una tiepida notte di primavera, mare calmo, serata limpida. L'equipaggio effettua le operazioni di rito per un viaggio verso Olbia, come ogni giorno. L'equipaggio è al lavoro e i passeggeri si sistemano a bordo, chi nelle cabine, chi a bere qualcosa al bar della nave. Uomini e donne comuni, intere famiglie. L'uscita dal porto avviene nella più totale normalità. Poi accade qualcosa che nessuna verità giudiziaria è mai riuscita a spiegare. Perché il Moby Prince si schianta contro una petroliera della Snam, alta come un palazzo di 10 piani, illuminata come uno stadio e lunga 280 metri?

Quella dei passeggeri del Moby è stata una terribile agonia. Allo scontro e alla prima vampata ne sono sopravvissuti 120. Con la radio portatile di bordo i naufraghi si rifugiano nel salone Deluxe del traghetto, dotato di protezioni antincendio: là dentro sanno di poter resistere, in attesa dei soccorsi.

L'apparato portatile del Moby Prince chiede aiuto, lancia il suo Sos. Due, tre volte. Ma nessuno lo sente. Nessuno ha udito neppure quello lanciato al momento della collisione. La radio, invece, riceve le comunicazioni che si intrecciano sul canale d'emergenza e tutti si rendono conto di quanto sia grave la situazione:

nessuno li sta cercando. Asserragliati nel salone Deluxe passeggeri ed equipaggio ascoltano impotenti la petroliera che comunica la collisione con "una bettolina (piccola nave cisterna per trasporti costieri, ndr) che ci è venuta addosso". La ascoltano attirare su di sé i soccorsi senza comunicare che nel disastro è coinvolta una nave passeggeri, che c'è gente da salvare. Nessuno degli 11 telefoni cellulari in possesso dei passeggeri riesce a chiamare a terra, nonostante la breve distanza dal porto. La plancia di comando è distrutta. Il comandante, Ugo Chessa, è morto. È rimasto in plancia fino all'ultimo, e non ce l'ha fatta. Il traghetto vaga in fiamme alla deriva come un fantasma incandescente, a due passi da Livorno con il suo carico umano in balia del fuoco. A bordo si cerca di resistere, ma inutilmente: dopo ore la temperatura nel salone diventa intollerabile. Decidono di uscire. Aprono un portellone alla ricerca di una via di fuga. Solo fumo e fiamme. È la fine. L'agonia degli ultimi termina all'alba. I primi soccorritori saliranno sul Moby Prince solo 16 ore dopo la collisione.

COS'È ACCADUTO IN QUEL PUGNO DI MINUTI che precede le 22:27? A 19 anni dal fatto, oggi, ci sono ancora due verità, o meglio due ipotesi contrapposte. Ci sono state inchieste e processi, di fatto senza colpevoli. La ricerca della verità a un certo punto sembrava un capitolo chiuso, finché l'avvocato (l'onorevole ed ex magistrato) Carlo Palermo, legale dei figli del comandante Chessa (Angelo e Luchino) e di alcuni altri familiari delle vittime, ha presentato un'istanza di riapertura dell'inchiesta, con diversi nuovi elementi su cui indagare e un'ipotesi forte: che quella notte nel porto di Livorno fosse in atto un traffico internazionale d'armi. La Procura di Livorno l'ha fatto. Ha lavorato per quattro anni. Il risultato? Due nuovi ponderosi documenti: la richiesta di archiviazione della Procura - depositata il 5 maggio scorso - e l'opposizione all'archiviazione, presentata dieci giorni più tardi dall'avvocato Palermo. La lettura dei due documenti lascia esterrefatti. Secondo la Procura il caso Moby Prince non nasconde alcun mistero. I magistrati concludono che quella sera nella rada di Livorno tutto è accaduto a causa di un fenomeno alquanto singolare: un banco di nebbia, ma non una nebbia qualsiasi, nebbia d'avvezione. Un fenomeno tipico dello Stretto del Bosforo, per il quale una corrente d'aria molto calda incontra una superficie sensibilmente più fredda (il mare) e si pro-

140 MORTI



ducono improvvisi banchi di fitta foschia. L'incidente? Causato da errore umano. Colpa del comandante, insomma, che di fronte all'evento-nebbia non ha fatto ciò che avrebbe dovuto, quindi non ha visto la petroliera, quindi vi si è infilato dentro.

RIGUARDO I SOCCORSI, ANCHE SU QUESTO non ci sono misteri: dopo mezz'ora erano ormai tutti morti, sostengono i magistrati, come peraltro aveva detto lo stesso sopravvissuto Bertrand poco dopo esser stato tratto in salvo, alle 23:43, a meno di un'ora e mezza dall'incidente. Perciò, del fatto che nessuno per 16 ore sia salito a bordo del traghetto per accertarsi delle condizioni dei passeggeri, nessuno ha colpa. Questi esiti, di fatto, riportano indietro l'orologio della tragedia del Moby Prince di molti anni, al momento della sentenza del processo di primo grado: di nuovo nebbia ed errore umano. Un passo indietro persino rispetto alla sentenza del processo di appello. Tre magistrati hanno firmato la richiesta di archiviazione (Carla Bianco, Antonio Giaconi e Massimo Mannucci) e delle 150 pagine del documento finale colpisce che definiscono "fantasiose ricostruzioni destituite di ogni fondamento", tanto i nuovi elementi scoperti dall'avvocato Palermo quanto i risultati delle inchieste giornalistiche. Niente traffici, nessun mistero. Nessuna responsabilità. Ma il punto chiave è la nebbia. Se questo strano fenomeno della "nebbia d'avvezione" c'era, allora le 150 pagine dei tre magistrati hanno un senso. Se non c'era, o se non è solidamente dimostrato che c'era, allora forse è tutto da rifare, di nuovo. Perché senza la nebbia i molti inquietanti misteri che circondano il caso Moby Prin-

ce rimangono irrisolti e senza risposte. Quindi, rimane il quesito fondamentale: la nebbia c'era o non c'era? Molti testimoni dicono di no, il sopravvissuto Bertrand dice di sì, ma solo a partire da un anno dopo il disastro. Altri ancora parlano di foschia o fumo, ma sempre dopo lo sviluppo dell'incendio sul Moby e sulla petroliera. Infine, non si capisce perché i magistrati non dedichino una sola parola a un documento scovato da Carlo Palermo: si tratta della pagina del registro dell'Avvisatore marittimo (la "torre di controllo" del porto) del 10 aprile 1991, che nessuno aveva mai cercato. C'è un breve appunto tracciato a penna, relativa esattamente al momento della collisione e che, dopo quanto abbiamo scritto, non può non risultare sconvolgente: "Condimeo alle 22:27: cielo sereno, mare calmo, vento da Sud (160°), 2/3 nodi, visibilità 5/6 miglia". Al momento della collisione, secondo l'Avvisatore marittimo, si vedeva chiaro e limpido per 10 chilometri e non si capisce come il traghetto possa non aver visto un colosso come la cisterna della Snam. E se nebbia non c'era, come ha potuto la petroliera "scambiare" un grande traghetto passeggeri per una piccola "bettolina"? Quanto al mozzo, Palermo ha segnalato alcune circostanze che hanno portato alla elargizione di una ingente buona uscita e di un vitalizio a Bertrand, a cavallo della sua testimonianza al processo. Restano allora, tutti, gli interrogativi sulla più grande e disastrosa sciagura che abbia colpito la marina mercantile italiana nella storia della Repubblica. Senza risposta sono le domande sulla presenza e le attività di tre navi militari americane e altre quattro "militarizzate" (ossia sotto comando dell'esercito Usa) ferme in rada a Livorno, quella sera e nei giorni precedenti, come pure una

IL FIGLIO DEL COMANDANTE

"LA LOGICA È SCONFITTA"

Angelo Chessa attacca la Procura

Per Angelo Chessa - uno dei figli del comandante della Moby Prince Ugo Chessa - la Procura di Livorno ha chiesto l'archiviazione "con motivazioni pretestuose; si nota un'esagerazione nel voler spiegare, confermare, a tutti i costi che le cose siano andate in un determinato modo, per altro improponibili dal punto di vista logico". Insomma, Chessa non può essere soddisfatto perché "loro dicono non può essere così perché non abbiamo trovato le prove, ma non forniscono risposte convincenti, che possano porre fine ai troppi enigmi", i quali incrociano ancora nella rada di quel porto quando si prova a ricostruire i fatti di quella notte. "Pensare - conclude Chessa - che i pm livornesi erano partiti in quarta, parlando di errori dell'inchiesta precedente: avrebbero potuto dire non siamo stati capaci di trovare le prove, ma non possiamo dare delle risposte, invece si sforzano, troppo, di darle. Per ribadire, a tutti i costi, la tesi dell'incidente causato da un errore umano. La mia sensazione è quella che sia stata posta sul più grande disastro della marina italiana, forzatamente, la pietra tombale". È la nebbia il punto di partenza sul quale, di nuovo, si chiude la partita. Eppure il Tg1 del 13 aprile 1991, due giorni dopo la tragedia, mostra il filmato di un operatore amatoriale, commentato così dal giornalista Paolo Frajese in studio: "Una cosa è chiara: non c'era nebbia al momento dell'incidente". Ma, come già la Corte d'Appello di Firenze, anche per la Procura di Livorno la nebbia c'è: "Un banco di nebbia è calato nella zona di mare dove si trovava ancorata la petroliera la sera del 10 aprile 1991. Il fenomeno si è verificato approssimativamente tra le 22:15 e le 22:25, prima dell'impatto, e ha contribuito in modo rilevante a causare la collisione: il personale di plancia del traghetto non si è accorto della presenza dell'Agip Abruzzo proprio in quanto la grossa nave era nascosta alla vista".

(g. cal.)



Il documento nel registro dell'Avvisatore Marittimo nessuna traccia della nebbia: "Cielo sereno, mare calmo, visibilità 5/6 miglia"

LA COLLISIONE

**IL 10 APRILE 1991
IL MOBY PRINCE PARTE
DAL PORTO ALLE 22:15:
L'IMPATTO DOPO DUE MIGLIA**

NESSUN COLPEVOLE

**NEL 1997 IL TRIBUNALE
DI LIVORNO ASSOLVE
I QUATTRO IMPUTATI**

L'APPELLO

**A FIRENZE CONDANNATO
L'UFFICIALE DELL'AGIP ROLLA
PER NON AVER ATTIVATO
IL DISPOSITIVO ANTINEBBIA,
MA IL REATO È PRESCRITTO**

NUOVA INCHIESTA

**NEL 2006 RIAPERTE LE INDAGINI
DOPO L'ISTANZA DEI FIGLI
DEL COMANDANTE
DEL TRAGHETTO UGO CHESSA**

Soltanto sedici ore dopo la collisione i primi soccorritori salgono sul Moby, l'agonia degli ultimi ancora vivi termina all'alba (Foto Agnisi)

Sotto la giornalista Ilaria Alpi (Foto Ansa)

Secondo il registro dell'Avvisatore Marittimo si vedeva chiaro e limpido per 10 chilometri, ma per la Procura non è così

nave militare francese e tre fregate italiane della Marina. Senza risposta la questione dell'intensa movimentazione di materiale bellico e di esplosivi portato fuori dalla base Usa/Nato di Camp Darby. Irrisolta la ragione per cui avviene un inspiegabile disturbo radio o interferenza che rende impossibili le comunicazioni del Moby. Senza risposta le incertezze e le mancate registrazioni dei radar.

M A ANCHE NEL DOCUMENTO DEI GIUDICI livornesi resta dichiaratamente irrisolto il mistero delle navi fantasma. Ombre con nomi in codice: "Theresa" e "Ship One", mai identificate, come un motoscafo che ad altissima velocità si "sgancia" al momento del disastro e fugge verso Nord. Irrisolta la questione del repentino cambiamento di versione del mozzo Bertrand in meno di mezz'ora, quando - tratto in salvo da un'imbarcazione di ormeggiatori - fa dire via radio di accorrere sul Moby per salvare gli altri naufraghi e poi invece, trabordato su una motovedetta della capitaneria, che i passeggeri sono tutti morti. Senza risposta la questione del ritrovamento a bordo del traghettino di tracce di sette differenti tipi di esplosivo. Irrisolta la ragione delle numerose manomissioni e sabotaggi messi in atto sul relitto del Moby Prince e su altre prove. Irrisolta la questione - cruciale - della posizione precisa dell'Agip

Abruzzo, il cui comandante (Renato Superina) fornisce alla Capitaneria e ai soccorritori indicazioni diverse e contraddittorie (fatto che i magistrati spiegano con lo spostamento della petroliera causato dalla collisione, e in parte con la concitazione del momento, che sarebbe tale da spingere lo stesso Superina a dire che la nave aveva la prua rivolta a Nord invece che a Sud): cruciale, perché cambia radicalmente la dinamica dei fatti: secondo un video girato da terra da un testimone, Nello D'Alesio, risulterebbe che il Moby Prince abbia squarciato la fiancata della petroliera da Sud, ossia dal lato opposto a quello visibile da riva. Ma se così fosse, il traghettino non sarebbe entrato in collisione mentre si allontanava dal porto di Livorno, bensì rientrandovi dopo aver invertito la rotta. Irrisolta la questione posta dalle dichiarazioni di alcuni testimoni che hanno sostenuto di aver visto bagliori e fiamme provenire dalla fiancata della petroliera qualche tempo prima che il Moby Prince vi si dirigesse contro. Restano soprattutto senza risposta gli interrogativi posti da ciò che accade sulla "21 ottobre II", la nave della flotta Shifco dell'ingegnere italo-somalo Said Omar Mugne - quella su cui indagheranno Ilaria Alpi e Miran Hrovatin tre anni più tardi, prima di essere assassinati - che si trova a Livorno ferma per riparazioni, ma che alcuni testimoni sostengono essersi mossa la sera del disastro.

*autori di "1994"

Quel peschereccio somalo

**La nave
21 Ottobre II
che
apparteneva
alla flotta
Shifco:
la pista
del traffico
di armi**

L A TRAGEDIA DEL MOBY PRINCE è uno dei misteri d'Italia. Una storia che porta alle stragi del 1992-93 e al delitto Alpi Hrovatin.

Tutto comincia da una perizia, di Alessandro Masari, chimico della Criminalpol, consulente del pm Luigi De Franco, che scopre a bordo del Moby Prince tracce di esplosivi ad alto potenziale. Sette esplosivi, in tracce concentrate sotto i resti di un camion che trasporta una grossa barca: una tremenda deflagrazione ha distrutto i due mezzi scagliandoli contro il soffitto del garage. Viene identificato anche il T4, esplosivo al plastico militare. Oggi sappiamo che si tratta di un dato inquietante: il T4 è l'unico esplosivo sempre presente nelle miscele delle bombe di mafia del 1992 e 1993, una firma anche per gli attentati a Falcone e Borsellino, di provenienza ignota. Quella dell'esplosivo sul traghettino è una pista che porta lontano, in Spagna. Tra la fine del 1990 e il gennaio '91, la società polacca Cenrex Trading Corporation, di Varsavia acquista un enorme carico di T4. Il contractor dell'affare è Monzer Al Kassab, uno tra i più famosi trafficanti d'armi. Il carico, prodotto dalla "Unión Española de Explosivos", venduto dalla "Explosivos de Alicante", lascia la Spagna nel gennaio 1991 con false certificazioni della Repubblica Democratica dello Yemen, Stato inesistente dal gennaio 1990.

IL RAPPORTO

INEDITO DELL'ONU

Secondo il rapporto del presidente del Comitato di controllo sui servizi segreti polacchi (Wsi), Antoni Macierewicz, del 2006, il traffico d'armi della Cenrex è stato "coperto" dai servizi segreti militari, e lo stesso direttore della Cenrex Jerzy Dembrowski, alias "agente Wirakocza", sodale di Al Kassab, è stato un colonnello del Wsi. Si scopre così che il Wsi ha protetto dalle indagini della polizia "l'agente Wolfgang Frank" nel riciclaggio dei proventi di traffici d'armi. Realizzati con chi? Con la "mafia italiana" - dice il documento - e con Monzer Al Kassab per circa cento milioni di dollari, tra il 1990 e il 1992. Una cifra enorme.

La Direzione investigativa antimafia italiana, nel 1995, ha segnalato "l'inserimento di persone collegate al clan Santapaola" in "affari che venivano conclusi con alti personaggi, tra cui Monzer Al Kassab". Insomma, questa pista porta in Italia, in Sicilia e nei pressi del Moby Prince. Stando ai dati di inchieste giudiziarie svolte in Polonia, Lettonia, Svizzera, Spagna e Argentina, tra il 1990 e il '92, gli affari polacchi di Cenrex, Al Kassab e della mafia siciliana sono un tutt'uno, compreso il mega traffico di T4, e appartengono alla medesima operazione. Ma c'è di più: un "rapporto", del tutto inedito in Italia, degli ispettori

dell'Onu, sul commercio delle armi in Somalia, tra il 1991 e il 2003, rivela fatti clamorosi, importanti per le indagini sul Moby Prince, sull'esplosivo e sull'omicidio dei giornalisti Ilaria Alpi e Miran Hrovatin, assassinati a Mogadiscio il 20 marzo del 1994.

Per l'Onu i traffici illegali della Cenrex e di Al Kassab hanno avuto un partner di eccezione: la compagnia italo-somala Shifco, vicinissima all'entourage di Bettino Craxi. La stessa su cui indagava Ilaria Alpi prima di essere uccisa.

Ecco un passaggio del documento. "In una serie di affari Al Kassab e i suoi soci riuscirono a organizzare l'imbarco di armi e munizioni polacche verso Croazia e Somalia (...). Il primo di questi imbarchi di armi, destinato alla Croazia, era formalmente indirizzato allo Yemen. In applicazione di una licenza di esportazione (del maggio 1992, ndr), Jerzy Dembrowski aveva presentato un contratto firmato da "Menzer Gaulion" (lo stesso alias di Monzer Al Kassab utilizzato per l'acquisto dell'esplosivo nel gennaio del 1991, ndr)".

Cose lontane dal nostro Paese? Tutt'altro. Stando ad alcune note riservate del Viminale proprio il 20 maggio 1992 sarebbero partiti da Fiumicino per Varsavia (sede della Cenrex) due singolari personaggi somali, con un volo della Compagnia Lot: "Mohamed Hillowle Mohamed addetto militare navale e aeronautico presso ambasciata Somalia Roma e Mohamed Moalim Yusuf...". Un dato che conduce ancora in Italia: secondo il rapporto Onu "il 14 giugno del 1992 la motonave Nadia attraccò a Liepaja, Lettonia", piena di armi, ma di fatto "ripartì con la maggior parte del carico ancora a bordo per un appuntamento fuori dalle coste della Somalia. Là, Mohamed Moallim (lo stesso partito da Roma per Varsavia, ndr), ufficiale somalo, supervisionò il trasferimento del carico durante parecchie notti in un'altra nave", ecco il punto cruciale, "apparentemente da pesca e di proprietà della Shifco".

IL CORNO D'AFRICA

E I SOCIALISTI

Al Kassab, la Cenrex di Varsavia e la Shifco di Omar Mugne sono impegnati nella realizzazione di un traffico che, stando all'uso degli stessi falsi certificati di destinazione finale e a movimentazioni finanziarie dei conti della Cenrex e di Al Kassab, sembra un tutt'uno col trasporto di containers di T4 messo in atto nel 1991. Per l'Onu si tratta della medesima cordata usata per i traffici di armi dello scandalo Cia-Iran-Contras, della fine degli anni '80.

Ebbene, la notte della strage l'ammiraglia della flotta Shifco, la XXI Ottobre II, è a Livorno. Nel porto toscano, poco prima, arrivano anche Omar Said Mugne, il capo della Shifco, e il suo braccio destro, Florindo Mancinelli, che vi rimarrà sino al 10 aprile e che, secondo la testimonianza del timoniere della nave italo-somala - scrivono i carabinieri di Gaeta - avrebbe diretto un trasporto di "container di esplosivo" sulla 21 Ottobre II, proprio come quelli di Al Kassab. Un viaggio cominciato a Fomina a gennaio 1991 e finito a Livorno, alla vigilia della strage del traghettino e al termine del quale Omar Mugne, un addetto militare e un ambasciatore somali cercano di incontrarsi a Reggio Emilia, il 6, 7 e 8 aprile, col mediatore d'armi per la Croazia, Giorgio Giovannini, che in quei giorni ospita a casa sua il generale somalo Anaghel, accolto pochi giorni prima, al suo arrivo in Italia, dal responsabile di una divisione del Sismi. È lo stesso Anaghel coinvolto negli '80, col fratello del generale Santovito e l'ala piduista del Sismi, in indagini sui traffici d'armi con la Somalia. Ancora con l'entourage di Bettino Craxi.

LS e LG

