

MOBY PRINCE - Sentenza del 31/10/1998

Alcune osservazioni

Terminata la lettura delle 813 pagine della suddetta sentenza, mi sono chiesto: questo è il risultato di ben 7 anni di lavoro della Procura di Livorno con decine e decine di esperti, investigatori, testimoni oculari non professionisti, consulenze e pagine intere di perizie che nulla dimostrano?

A me sembra, a fine lettura, che la mente di chi legge non può evitare di trarre una sola conclusione: tanto scrivere, tanta scienza giuridica, tante deduzioni, per concludere che al solo Comandante Chessa, peraltro deceduto e quindi impossibilitato a difendersi, vada ascritta tutta la responsabilità di quanto accaduto nella notte del 10 Aprile del '91 per la morte di 140 persone. Se si stabilisce che il Comandante è, a prescindere, il solo responsabile di qualsiasi incidente che può succedere su una nave, beh mi sembra che la scienza giuridica atta a giudicare le cose di mare sia alquanto lacunosa ed in ultima analisi in urto con la verità, visto che tutte le concause che hanno contornato la vicenda, vengono man mano eliminate o meglio scartate tenendo in mente un scopo solo: l'incriminazione del Comandante. Comodo, la morte prescrive ogni reato e l'incendio ha cancellato purtroppo ogni eventuale anomalia del traghetto che avrebbe potuto scagionarlo. Come ad un carciofo si eliminano tutte le foglie esterne appuntite e quindi fastidiose così nello svolgimento del processo si arriva passo passo e con massima naturalezza, annullando progressivamente le eventuali fastidiose cause del disastro, al cuore: Quello di colpire il solo Comandante.

CAPITOLO PRIMO. A questo punto vorrei soffermarmi prima di tutto sulla descrizione sommaria del traghetto coinvolto nel disastro ed in seguito sulle cause esterne che possono avere influito sulla tragica notte sul disastro. Tenendo conto che il Moby fu costruito nel 1986 ed adattato vent'anni dopo nei cantieri di Genova per ottemperare ai nuovi standards di sicurezza, descriviamo il suo interno partendo dalla plancia di comando. Sul ponte v'erano due radars (il terzo era fuori servizio), da 3 e 10 cm senza dubbio in buon stato. Nel centro del ponte v'era una consolle sulla quale erano sistemate le seguenti apparecchiature:

- 1) partendo da sinistra a destra, una cicalina con spia luminosa e sistema diretto viva voce per comunicare con la controll room della sala macchina.
- 2) al di là della ruota del timone, posta nel centro, due leve di comando delle macchine utili solo in manovra.
- 3) due indicatori dei giri delle macchine.
- 4) una ruota di circa 20 centimetri di diametro con indice di posizionamento. Sulla base di questa ruota v'erano incise 5 tacche. A tacca zero passo zero, aumentando le tacche col ruotare la ruota in senso orario, il passo delle due eliche aumentava fino al massimo. A lato della ruota i due indicatori dei giri delle due macchine motrici. Sotto i finestrini un VHF da 25 Watt, un telefono per sala macchine e per altri locali come la timoneria d'emergenza, l'agghiaccio, la cabina del Comandante, la dinamo d'emergenza ecc. Fuori dal porto e dopo il F.M. (finito in macchina) incominciavano le manovre per mettere le macchine ed il passo in posizione ottimale. Tale manovra durava circa 8/9 minuti perché era necessario, ruotando sulle tacche della ruota sopracitata, calibrare la potenza dei motori col passo fino a terminare con l'ultima delle 5 tacche. Manovra delicata che assolutamente non poteva essere fatta che tra il Comandante ed il direttore di macchina, non certo da un terzo ufficiale, giovane ed inesperto. Se il F.M. quella sera fu

dato alle 22.15 (deducibile dal suono della cicalina, in sottofondo sulla registrazione del canale 16 della Capitaneria di Livorno) è matematicamente sicuro che quella sera alle 22.22/22.23 il Comandante era ancora sul ponte. L'Agip Abruzzo in quell'istante era ad una distanza inferiore ai 1000 metri. (0.6 di miglia). Il Moby Prince aveva già lasciato sulla sua sinistra l'Agip Napoli, il Gallant, il Cape Breton. Mi chiedo come può essere accettata la teoria dei periti del tribunale che sostiene il cambio di rotta a sinistra, giusto in quel momento. (da 220/230 gradi a 192 gradi). Un uomo dell'esperienza del Comandante Chessa, che senz'altro aveva memorizzato già all'uscita dalla Vegliaia le navi posizionate nella zona a sud cioè lungo la sua rotta, non poteva dimenticare l'ultima, proprio quella più grossa e illuminata. E' una teoria fuorviante, artefatta giusto per collimare la rotta del Moby Prince con quella del banco di nebbia che muovendo da sud avrebbe avvolto e nascosto l'Agip Abruzzo.

Invece di formulare simile teoria, forse gli stessi periti avrebbero dovuto sapere della singolare anomalia del Moby Prince, e cioè quella che vietava a chi era in plancia di avere un controllo diretto sulla condotta dei motori. Il personale di guardia sul ponte era impossibilitato sia a fermare sia a mettere indietro tutta, ridurre o al limite, aumentare la velocità della nave in caso di pericolo o ostacolo improvviso. Su una nave moderna, sempre ed ovunque, chi sta di guardia sul ponte ha la possibilità di agire immediatamente senza preoccuparsi d'avvisare il personale di macchina. Se c'è pericolo, in una frazione di secondo si può rallentare o persino mettere indietro tutto. Sul Moby Prince invece, in caso di un ostacolo avvistato all'improvviso sotto la prua, v'erano due sole alternative. La prima: precipitarsi su i due telegrafi e smanettare violentemente sul indietro tutta ed aspettare e sperare che chi era in macchina eseguisse l'ordine. Seconda alternativa, precipitarsi sulla cicalina, posta a sinistra della consolle, accenderla e urlare al personale di macchina l'indietro tutta, perdendo così in ambedue i casi secondi preziosi.

Ho avuto l'impressione, leggendo le perizie, che sul loro verdetto ha influito molto l'aver trovato, nel locale di macchina, la valvola pneumatica dello sprinkler sul manuale e non sull'automatico. Quindi in tale situazione il Comandante non avrebbe dovuto accettare di partire fino a quando il sistema non fosse stato messo sull'automatico. Però mi chiedo chi ha mai dato per scontato che il Comandante era a conoscenza di questo difetto palesato per altro dai periti solo dopo giorni e giorni dalla disgrazia? Siamo certi che il direttore di macchina ha avvisato il Comandante di questa anomalia? Vorrei che i giudici me lo dimostrassero. Vorrei aggiungere inoltre che dopo più di venti anni di servizio e centinaia anzi migliaia di manovre, il vecchio traghetto era un pò stanco, quindi perché escludere a priori il cedimento di qualche importante apparecchiatura?. Le continue vibrazioni potrebbero aver causato danni a tubolature idrauliche e/o elettriche, junction-boxes ecc. Sono mie fantasie? Non credo. Su un'altra nave della Navarma, il Moby Fantasy, più moderna del Prince, anni dopo, a un paio di ore all'arrivo a Livorno, con rotta circa 29, all'improvviso avvertii improvvise vibrazioni dello scafo. Giunto sul ponte mi accorsi che la macchina di sinistra era sull'indietro tutta, mentre quella di destra era rimasta sull'avanti tutta. In 30 secondi la rotta da 29 era cambiata per sud a 180 gradi. La pompa idraulica del Kamewa di sinistra, si era fermata e le molle avevano spinto le pale variabili sull'indietro tutta. Un'altra volta, sempre su una nave della Moby Line, nell'entrare all'imboccatura del porto di Livorno, nell'avviare l'elica di prua o di manovra, il sovraccarico fermò i generatori della nave. Mi trovai, in piena accostata a sinistra, senza macchine e senza possibilità alcuna di manovra. Misi a fondo le due ancore. Fortuna volle che un'ancora facesse presa su un grosso cavo sottomarino. E così il traghetto con passeggeri a bordo, si fermò a pochi metri dagli scogli.

In teoria, si potrebbe ipotizzare, per qualsiasi nave, che se il solo Comandante, come capo della spedizione, ha titolo di partire o meno qualora a conoscenza di avarie o fatti che possono inficiare la sicurezza della navigazione, perché negare a priori che persone terze,

interessate alla partenza del traghetto, si siano trattenute dall'avvisarlo per non costringerlo a una rigida interpretazione del codice di sicurezza della navigazione e ad annullare così la crociera, con tutti gli interessi ad essa connessa? In conclusione sarebbe persino impietoso raccontare altri episodi simili che ho vissuto, ma voglio concludere che dare per scontato che il solo Comandante sia sempre e comunque il colpevole è una aberrazione giuridica per non dire peggio.

Nella ultime pagine della sentenza il Prof. Douglas Faulker, per sostenere che la teoria degli errori umani in mare, cita il caso di quel traghetto della Tirrenia che riuscì a centrare un'isolotto lungo la costa orientale della Sardegna. Ci mancherebbe altro. In pieno giorno, un ufficiale distratto non controlla la carta nautica e chiaramente sarà il Comandante a risponderne per non avere saputo valutare la capacità del suo ufficiale. Anni dopo un altro traghetto, il Moby Magic (12 Settembre 2003) andò ad urtare sull'imbrunire uno scoglio al nord della costa sarda. Anche qui non v'è dubbio sulla responsabilità del Comandante. Ma questi sono esempi che nulla hanno a che vedere con quanto successo quella notte.

CAPITOLO SECONDO. Chi scrive fu al comando del Moby Prince dall'estate del '90 fino al 23 Marzo del '91, quindi fino a 18 giorni dalla tragedia. Conoscevo bene sia la nave che l'equipaggio. Nel mese di Febbraio e Marzo del '91 a Portoferraio, assistetti l'Ing. Drago per la verifica annuale di tutti i sistemi di sicurezza.. I relativi certificati rilasciati dal RINA provavano che la nave apparentemente non aveva alcun difetto per quanto concerne la sicurezza. Ricordo benissimo che la prova dello sprinkler. fu effettuata mediante fiamma avvicinata ad una ampolla tarata a 74 gradi C posta in un locale passeggeri. In sala macchina vi era un bombolone a forma cilindrica pieno a metà nella sua parte inferiore acqua dolce (circa 500 litri) e sovrastante aria in pressione a 7 atmosfere. Alla rottura dell'ampolla la pressione dell'aria scese a 5 atmosfere. Automaticamente l'acqua dolce partì verso l'ampolla rotta ed appena avvertimmo l'arrivo dell'acqua, avvisammo la sala macchina d'interrompere la prova, onde evitare di intasare le condutture d'acqua salata..Stessa prova positiva fu fatta per l'impianto dell'acqua spruzzata nei locali del garage. Anche l'impianto dell'acqua spruzzata in quella notte non fu messo in funzione, pur essendo il pulsante di attivazione per l'aspirazione acqua di mare situato due metri sotto il Posto Riunione dove furono trovate la maggior parte dei deceduti. Che dire?

Essendo stato l'ultimo Comandante del Prince prima della tragedia fui chiamato in tribunale diverse volte come persona informata dei fatti. La notte della tragedia ero ormeggiato al molo 54 con il Moby Vincent, in attesa di partire per Bastia la mattina dopo. Vidi passare sulla mia dritta il Moby Prince diretto al largo verso le ore 22.05. Alle ore 22.15/22.30 mi recai sull'aletta di Sinistra per osservare le condizioni meteo. Era una calma serata di primavera. Notte nera e serena senza vento. Notai solamente le luci giallognole poste alte sulla diga foranea chiare e senza segni di foschia. Verso le 23.15 un marinaio di guardia in garage al portellone di poppa mi avvisò col telefono che alcuni pescatori di rientro dalla pesca già parlavano del Moby Prince in fiamme. Mi recai al molo Mediceo e da lì potei seguire de visu e col VHF portatile quanto successe quella notte: l'arrivo dell'equipaggio della Agip Abruzzo, partenze ed arrivo dei rimorchiatori, brandelli di lance del Moby Prince anneriti dal fumo che venivano depositati sulla banchina, l'intervista alla televisione del Comandante Superina dell'Agip Abruzzo e le luci della Capitaneria accendersi man mano in tutte le stanze, l'arrivo del Comandante Albanese e persino persone terze. All'alba verso le 7 osservai pure il nostromo Ciro di Lauro che passeggiava sulla banchina. Non avrebbe dovuto essere a Torre del Greco? Riferii alle autorità quanto sapevo. In tribunale riportai pure la notizia che nel porto di Livorno già alle 23.15 si dava per certo che il Moby Prince era in fiamme al largo. Non fui creduto.

Avendo seguito il processo dal primo giorno fino alla conclusione finale, pur non essendomi fatto un'idea certa di quanto successe quella notte, voglio esprimere la mia opinione di come si svolse il processo. Nei primi due/tre anni il pubblico ministero, con tanta volontà di dare il meglio, raccolse una sterminata biblioteca di testimonianze a volte anzi spesso contraddittorie, perizie contro perizie anche loro spesso contraddittorie. Penso all'udienza del 2003 allorché il Comandante Pollastrini, consulente di parte per la Capitaneria, affermava che nel 1991 non era uso comunicare alle autorità (Capitaneria, Piloti, Avvisatore marittimo) la posizione di ancoraggio del Agip Abruzzo in rada a Livorno. Al che il Giudice Lamberti saltava su inorridito ed esclamava "Lei ci vuol fare credere che una nave lunga oltre 250 metri poteva dare fondo dove gli pareva senza avvisare nessuno?". Se due anni dopo quella tragica notte non era stata ancora confermata ufficialmente la posizione dell'Agip Abruzzo, come possiamo credere all'esattezza delle posizioni d'ancoraggio di tutte le altre navi, compreso l'Agip Napoli, il Gallant, il Cape Breton? Sappiamo solo che erano all'ancoraggio sud e lì si fermano le nostre certezze.

In tribunale davanti ad una carta della baia di Livorno dove erano posizionate le navi poste a sud dell'imboccatura, mi fu chiesto se era plausibile la rotta in uscita del Moby Prince così come tracciata dai periti. Risposi che solo un pazzo poteva permettersi di fare slalom fra tante petroliere e navi piene di armi e munizioni. Suggerii che il Comandante Chessa, una volta libero dalla. Vegliaia, non poteva che assumere una rotta come minimo di 220/230 e non 192 gradi come tracciato dai periti. Fui liquidato in pochi istanti. In seguito il collegio giudicante fece propria la teoria di Ricci, l'avvisatore marittimo, che a suo dire la rotta del Prince era all'incirca di 200 gradi. Chi può escludere che non fosse anche 230?

Dopo tre anni di indagini, perizie, testimonianze, fu chiaro che da quella montagna di carte e verbali mai sarebbe venuta fuori la verità. Era necessario imprimere una svolta. Così lentamente vennero scartate tutte le ipotesi che non erano portatrici di certezze. Fu avvalorata l'ipotesi del famoso banco di nebbia che vagando per la rada di Livorno quella sera si accanì a colpire solamente l'Agip Abruzzo. Fu chiamata nebbia d'avvezione. quella che oscurò la grande petroliera nel momento che il Moby Prince avrebbe alterato la sua rotta. Non credo a questo banco di nebbia dal momento che sia il filmato del figlio di D'Alessio, girato a 5/7 chilometri dalla terraferma sia la chiamata fatta dal Cape Breton alle ore 22.44 dimostrano che l'Agip Abruzzo ed il Moby Prince erano ben visibile. Vengono così scartate tutte le ipotesi che erano sul tappeto dai primi giorni. Una bettolina adibita al rifornimento in rada di bunker che già nera di sua natura ed a luci spente potrebbe essere stata avvistata troppo tardi. Cinque navi piene di materiale bellico che non erano alla fonda solo per passare il tempo o pescare, ma certamente erano intente a operazioni di carico e scarico con relative chiatte ed altri natanti che facevano spola con Camp Darby. Possibile che quella notte nessun aereo spia o satellite non controllasse la rada.? Dove sono i tracciati? Che fine hanno fatto?

E qui veniamo al dunque: Che il nostromo Ciro di Lauro non fosse uno stinco di santo era noto a tutti. Perché furono assolti lui e il suo diretto superiore, il signore D'orsi, da cui venne l'ordine di manomettere il mozzicone di leva del timone rimasta sulla plancia dalla posizione manuale a quella in automatico? Sarà stata pure un'azione stupida ed inutile (come dicono i periti) perché non poteva influire minimamente sulle valvole di apertura e chiusura dell'agghiaccio, ma non è questo che conta. Conta solo la nascosta volontà, nella tensione di quei giorni, di voler manomettere la leva per dimostrare che il Comandante Chessa navigava con la nebbia ed in mezzo a tanti natanti in automatico ed avvalorare vieppiù la colpa del disastro per negligenza. Chi scrive non crede in quel famoso banco di nebbia d'avvezione, ma che l'unica abnorme di riduzione della visibilità quella sera fu causata dal fumo nero e denso e/o dalle particelle incombuste delle 2.600 tonnellate di Iranian crude oil fuoriuscite dall'Agip Abruzzo. Come un cono il cui vertice basso partiva

dall'Agip Abruzzo questa massa si allargava sospinta dal vento verso Nord fino ad arrivare all'ingresso del porto ed oltre. Alta circa trenta metri fu di enorme ostacolo per i soccorsi. I rimorchiatori usciti dalla Vegliaia non vedevano che a pochi metri e stentavano a raggiungere la nave in fiamme per il semplice motivo che dovevano attraversare questa zona

ROMA: 16/2/99: La cassazione ha fissato per giovedì la data per il giudizio sulla manipolazione della timoneria del traghetto Moby Prince. Lo rende noto in un comunicato il Comitato " Moby Prince 140 ", rivelando che il terzo grado sarà celebrato a reato prescritto. Ancora una volta si è leso il diritto alla giustizia, del comitato Moby Prince. Una manomissione che poteva e doveva essere la chiave di volta per spiegare i motivi della tragedia viene archiviata da chi aveva interesse a manomettere gli impianti di bordo, mentre ancora si recuperavano i corpi delle vittime. Chi scrive era in tribunale al momento del verdetto che assolveva sia l'ispettore D'Orsi che il nostromo Ciro di Lauro. Non potrò mai dimenticare le urla ed i commenti dei parenti delle vittime. Però permettetemi un'ultima inquietante domanda:

il terzo ufficiale dell'Agip Abruzzo, il signore Rolla, vide veramente accesi i due fari d'illuminazione del castello di prua del Moby avvicinarsi alla sua petroliera pochi istanti prima della collisione? Se è vero, se dice la verità, beh tutto quanto scritto sopra sembra inutile. Nessuna nave, dal transatlantico di lusso all'umile carretta, accende le luci prodiere nella nebbia. Assolutamente no! Perché queste luci annullano totalmente la visuale oltre la prua. I due fari a cui fa cenno il signor Rolla in effetti erano di facile accensione dalla plancia. Erano posti sul ponte sopra la timoniera sui due lati e rivolti verso il basso in direzione dei verricelli di prua. Vi era un interruttore a prua del ponte lato dritto. Venivano normalmente usati a fine manovra d'arrivo o di partenza per facilitare il lavoro dei marinai sul castello di prua. Appena possibile venivano spente. Se veramente erano accesi pochi istanti prima della collisione, dobbiamo ritornare alla teoria dell'esplosione nel locale elica di prua o di manovra. Questo spiegherebbe il taglio netto della lamiera sul castello di prua.

Riepilogando, in questa vicenda ci sono solo dubbi, nessuna certezza. In dubbio assolvevi !'?!!!!

Termino ricordando la vicenda dell'Andrea Doria del 25 Luglio 1956. La colpa del disastro fu addebitata al Comandante Piero Calamai che fu posto subito in pensione e che si spense nell'oblio e nella vergogna dopo pochi anni. Le assicurazioni (I Lloyd di Londra) si misero d'accordo poiché entrambe le navi, L'Andrea Doria e lo Sockholm erano assicurate da loro. Nel 1980 furono recuperate le carte processuali che giacevano presso la Federal District Court di New York e l'ingegnere della Marina Usa, Jhon Carrothers, studiando a fondo i rapporti e i tracciatori di rotta, disculpò il povero Calamai. Mi chiedo allora come mai sui nostri traghetti non sono obbligatori i tracciatori di rotta, così come le scatole nere sugli aerei. Protetti sia dagli urti che da un eventuale incendio in speciali box, una volta recuperati, sarebbero in grado di evitare congetture, ipotesi ma dare solo certezze. Già, perché non sono obbligatori sulle navi di bandiera italiana ?

Firmato

Comandante Superiore Mario d'Ambrosio

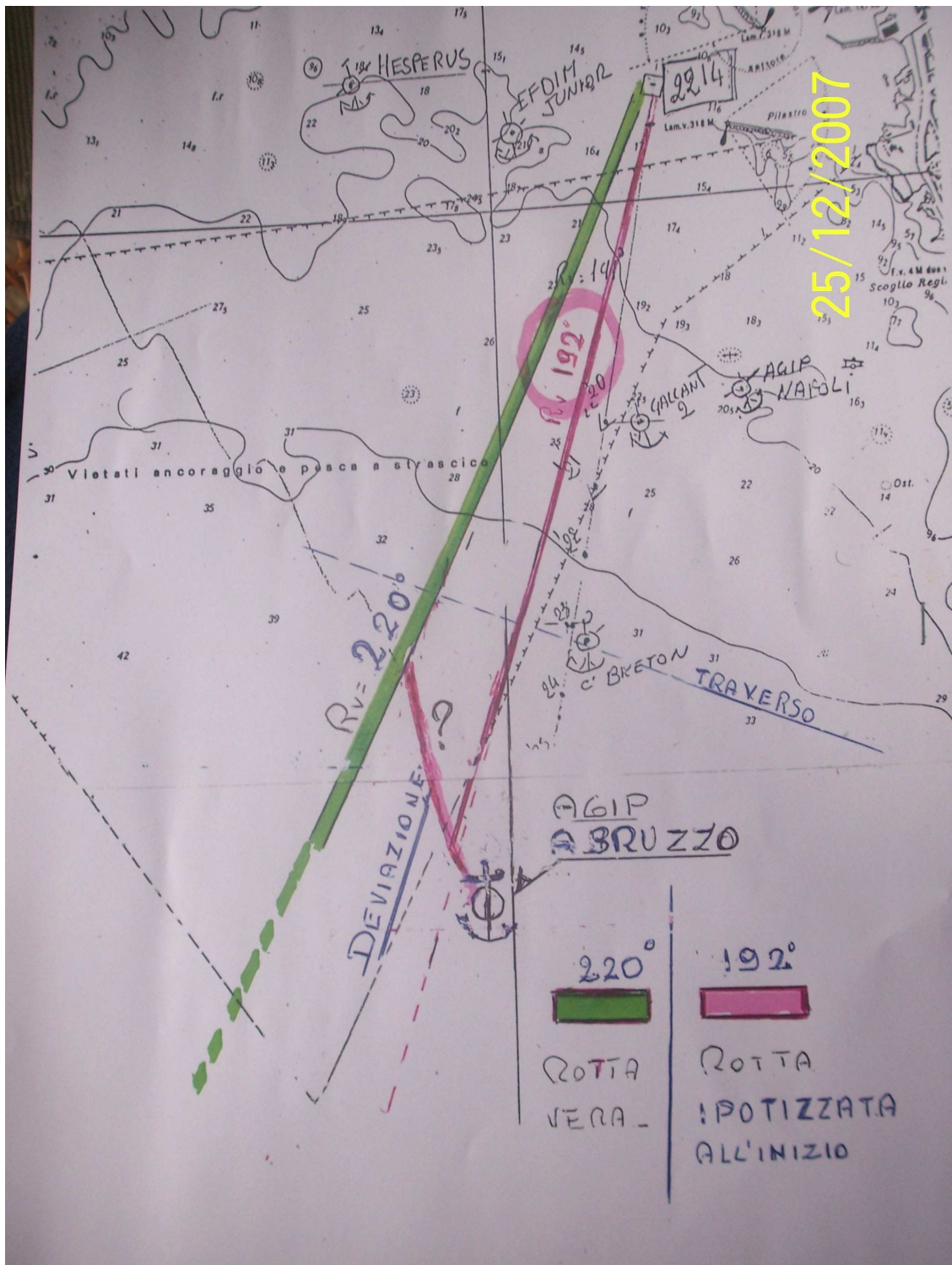


Figura 1 Rada di Livorno: le rotte del Moby Prince