

L'USTICA DEL MARE
INCHIESTA-BISDopo quattro anni di indagini la procura
di Livorno ha concluso: fu un incidente

Il relitto del traghetto Moby Prince, distrutto dalle fiamme, due giorni dopo la tragedia; sotto, il penoso recupero dei corpi carbonizzati

Moby Prince, le parti civili dicono no all'archiviazione

«Noi vogliamo la verità»

di Piero Mannironi

LIVORNO. L'illusione di penetrare nel buio groviglio dentro il quale è nascosta la verità sul rogo del traghetto Moby Prince è durata quattro anni. Poi, il 5 maggio scorso, l'inattesa decisione della procura della Repubblica di Livorno di chiedere al Gip l'archiviazione dell'inchiesta, consegnandola alla tre-

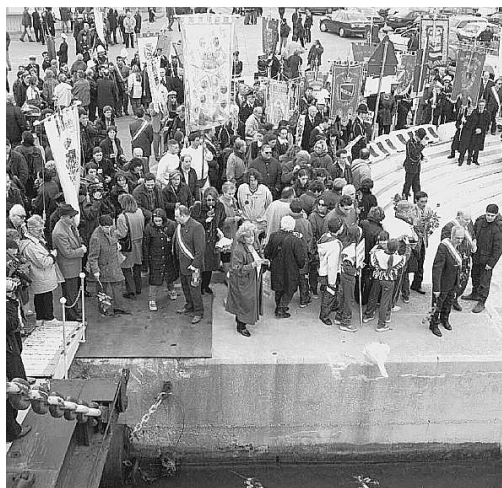
menda banalità di un incidente navale provocato «dall'errore umano» e da una «concatenazione casuale di eventi». I familiari delle 140 vittime della più grave tragedia della marineria civile italiana hanno vissuto la delusione bruciante della conclusione delle indagini quasi come un tradimento.

La fine di una speranza forte di poter dissipare la nebbia che, dal 10 aprile 1991, avvolge la storia tragica del traghetto partito da Livorno per Olbia e mai approdato in Sardegna. Un carico umano di gente comune, di piccoli sogni e di quotidianità, di ritorni e di speranze, divorato dalle fiamme. Incredibilmente annientato a poche miglia dal molo dopo la collisione con la petroliera Agip Abruzzo poco prima delle 22,30.

Le parole di Luchino Chessa, il figlio del comandante del Moby Prince, sono dolenti e amare: «L'inchiesta-bis è stata chiusa con la richiesta di archiviazione al Gip. Lo scenario che si profilava nella richiesta di riapertura presentata dall'avvocato Carlo Palermo metteva in evidenza chiare e inequivocabili prove di un traffico di armi tra una delle sette navi militarizzate americane e altre imbarcazioni sconosciute. Ma le pagine, oltre 150, scritte dal pool di magistrati incaricati, sono un pugno nello stomaco di chi credeva finalmente in una nuova stagione della giustizia».

Carlo Palermo, il magistrato che per primo indagò sui traffici d'armi in Italia e che sfuggì miracolosamente a un'auto-bomba fatta esplodere da Cosa Nostra, è oggi l'avvocato di alcuni dei familiari delle vittime del Moby Prince.

Il 12 ottobre del 2006 Palermo presentò un'istanza di riapertura delle indagini sul disastro. E puntellò questa sua richiesta non su fantasiose deduzioni, ma cucendo con pignoleria e con infinita pazienza testimonianze dimenticate, atti incongruenti o addirittura misteriosamente scomparsi. In estrema sintesi, diede un ordine nuovo ai capitoli dei due processi conclusi senza col-



pevoli e mise in discussione vuoti di indagine incomprensibili e colpevoli omissioni. E infine calò sul tavolo della procura le cinque fotografie satellitari, che erano state dimenticate negli uffici giudiziari.

Lo scenario ipotizzato da Palermo è semplicemente agghiacciante. La sera del 10 aprile 1991 il traghetto Moby Prince finì dentro un frenetico traffico di armi che animava il porto di Livorno. Un traffico "coperto", cioè segreto, ma probabilmente organizzato dalle autorità militari statunitensi e autorizzato da quelle italiane. E così, quella sera limpida e mite di primavera di quindici anni fa, 140 persone andarono incontro al loro destino. Trenta erano sardi.

Ebbene, l'avvocato Palermo introdusse un dato nuovo che era stato completamente ignorato dalle prime inchieste e dai due processi: nella rada di Livorno erano alla fonda in quei giorni sette navi mercantili militarizzate americane. Cioè navi affittate dal governo statunitense per trasportare armi e munizioni. Quel 10 aprile era l'ultimo giorno di "Desert Storm", la prima guer-

ra del Golfo, e dall'Iraq tornava in Europa l'arsenale americano. Le armi, infatti, erano ufficialmente destinate alla base di Camp Darby, tra Livorno e Pisa. Nell'opposizione alla richiesta di archiviazione della procura, l'avvocato Palermo mette in evidenza una serie di elementi che inseriscono forti elementi di dubbio nelle conclusioni della procura.

La nebbia. «La nebbia — scrive Palermo — come nel primo processo viene considerata causa (o concausa essenziale) della collisione». L'avvocato delle vittime del rogo pone alcuni punti insuperabili. Il primo: «non c'è mai stata un'indagine meteorologica». C'è poi un documento, il "Registro avvisatore marittimo", che esattamente riporta: *10 aprile: condimeteo. Alle 22,27: cielo sereno, mare calmo, visibilità 5-6 miglia.* «Un documento — scrive Palermo — incredibilmente non sequestrato né esaminato nel primo processo, e che, ancora più incredibilmente, viene del tutto ignorato nella richiesta di archiviazione».

Altra contraddizione: Palermo sottolinea che «sono stati ascoltati alcuni uomini che hanno partecipato ai soccorsi. Sulla questione nebbia tutti hanno riferito di una generale buona (o addirittura ottima) visibilità quando le motovedette sono uscite dal porto». E infine, il cosiddetto "video D'Alesio" da cui «emerge inequivocabilmente l'assenza di nebbia».

Il capitano

Gentile. L'ufficiale della Finanza è uno dei primi a uscire sulla motovedetta delle Fiamme gialle dopo la collisione tra il Moby Prince e l'Agip Abruzzo. La procura lo ha risentito nel 2006 e Gentile, oggi in pensione, ha annacquato le sue precedenti dichiarazioni. Ma Palermo le riprende in mano, ricordando che si tratta di rapporti redatti nell'immediatezza dei fatti e di testimonianze rese in dibattimento. Disse



Gentile: «... alle 22,40 sono uscito dall'imboccatura sud del porto di Livorno. C'era una giornata chiarissima e ho constatato la posizione delle varie navi in rada. Ho visto a nord una barca che imbarcava armi... sul lato diritto, per 235 gradi, c'erano alla fonda quattro navi, mentre a nord c'era una nave grossa illuminata che era quella che stava facendo il carico delle armi. Questo lo ricordo con precisione». Dunque, non solo c'è la conferma che non c'era nebbia, ma viene introdotto un fatto sempre occultato. E cioè che era in corso un traffico d'armi che coinvolgeva le navi americane. L'ipotesi che qualcosa abbia costretto il Moby Prince a un brusco cambiamento di rotta, e quindi alla collisione con la Agip Abruzzo, è quindi molto seria.

Nascondimenti e depistaggi.

È il punto più delicato, perché costituisce una sorta di prova implicita: se si è depistato è perché si è voluta nascondere una verità scomoda. Palermo parte dall'assunto della procura che «non sia sussistita alcuna attività di depistaggio nel processo e nemmeno di intenzionali sparizioni o sottrazione di atti». Risponde a questa conclusione con una pignola elencazione di fatti. Prima di tutto la sparizione di telex e comunicazioni radio dai registri della capitaneria di Livorno. Ma è soprattutto l'occultamento della presenza delle navi americane, che pure erano indicate nell'Avvisatore marittimo, a porre pesanti interrogativi. Di quelle sette navi cariche di armi che arrivavano dall'Iraq non si è parlato per anni e la loro presenza era addirittura sconosciuta nel corso della celebrazione del primo processo sul disastro. Ne aveva parlato il capitano Gentile, ma il suo rapporto era andato perduto ed era stato sostituito con comunicazioni più "neutrali".

L'elenco continua con la sparizione del registratore KaMeWa (una sorta di scatola nera) dal Moby Prince e la misteriosa scomparsa del registro di bordo della Agip Abruzzo.

Impazzimento dei radar. «Nell'accertamento peritale

I PARENTI DELLE VITTIME

«Il caso non è ancora chiuso»

LIVORNO. «Spero nonostante tutto che la parola giustizia abbia qualche senso per lei». Lo ha scritto il procuratore di Livorno, Francesco De Leo, in una lettera indirizzata a Loris Rispoli, presidente dell'associazione 140, che raccoglie decine di familiari delle vittime della tragedia del Moby Prince. De Leo ha anche sottolineato: «Capisco il suo bisogno di giustizia quando chiedeva un'ulteriore perizia sui tempi di sopravvivenza, ma nulla avrebbe giustificato un nuovo incarico, anche se avesse raggiunto le stesse conclusioni dei periti di parte, perché quei reati sono prescritti. Sarebbe stata un'attività penalmente inutile».

Rispoli a sua volta ha risposto con un'altra lettera a De Leo nella quale ha ricordato che «la parola giustizia per i familiari delle vittime ha un valore altissimo proprio perché l'abbiamo sentita calpesta». Ha poi aggiunto che alla prescrizione dei reati si è arrivati «perché la giustizia degli uomini si è arresa di fronte al potere» e ha accusato di scarsa umanità il precedente magistrato che coordinò le indagini. «Disse al nostro avvocato che l'avrebbe incontrato volentieri, purché andasse da solo agli appuntamenti, perché, aggiunse, "non gradisco incontrare i familiari delle vittime"». Infine, Rispoli nella lettera a De Leo ha auspicato che «i reati cancellati dal tempo e resi impuniti» non si ripetano perché «la giustizia che è mancata a noi deve essere assicurata a coloro che seguiranno e il mio pensiero va a processi come quelli della Thyssen e della strage di Viareggio».

«Questa non è una sentenza, sarà il Gip a stabilire se ci dobbiamo fermare qui o se invece serviranno ulteriori approfondimenti». Parla così Angelo Chessa, figlio del comandante del Moby Prince, commentando la richiesta di archiviazione depositata dalla procura di Livorno sull'inchiesta-bis scattata quasi quattro anni. «Prima di fare valutazioni più precise - ha aggiunto - dovremo comunque leggere in modo approfondito la corposa documentazione depositata dai magistrati. L'impressione è che abbiamo ragione noi e che la vicenda Moby Prince non è affatto conclusa».

— scrive Palermo al Gip — effettuato dalla procura (senza alcun contraddittorio) si sostiene, in sostanza, che l'impazzimento radar constatato da tanti testi sarebbe stato una semplice conseguenza del calore sprigionatosi con la collisione». L'avvocato contesta la conclusione con una valutazione che appare abbastanza logica: «Se così fosse, i radar non potrebbero essere utilizzati nelle operazioni militari, dove è normale la verifica di incendi di navi, ma non per questo esclusa l'utilizzabilità dei radar».

La Theresa. È un'imbarcazione che si allontana velocemente dal luogo del disastro. Palermo sospetta che sia il natante che stava caricando le armi. E perfino i pm qui hanno dei dubbi. «Una traccia radar — dice il procuratore De Leo — si allontana a fortissima velocità nell'imminenza della collisione. Una circostanza da approfondire».



Per l'avvocato
Carlo Palermo
il 10 aprile del 1991
il traghetto finì in mezzo
a un traffico d'armi

Qui sopra,
l'avvocato
Carlo Palermo;
in alto,
manifestazione
dei parenti
delle vittime
nel porto
di Livorno



Il comandante
del Moby
Prince
Ugo Chessa,
ritenuto
da tutti
un ufficiale
esperto
e competente