

Disastro Moby Prince: dopo 31 anni si scopre che la nave fantasma c'era davvero

La nave fantasma c'era davvero, allora. Ci sono voluti 31 anni e forse l'unica Commissione d'inchiesta che ha cavato il ragno dal buco, certamente l'unica che ha finito i propri lavori in anticipo, ma c'è una svolta sulla strage del Moby Prince. Un colpo di scena ben più grande e importante della virata che ha dovuto - inutilmente - compiere il traghetto della Navarma per evitare appunto **l'imbarcazione senza nome né bandiera**, sbucata dal nulla quella notte del 10 aprile 1991 nella rada del Porto di Livorno. A Palazzo San Macuto, all'esito dei lavori della commissione in chiusura per fine legislatura, la conclusione delle indagini ha illuminato alcune zone d'ombra sul più grave disastro marittimo italiano dell'epoca moderna. Una strage, appunto, senza colpevoli ma con 140 vittime, oltre ad una cicatrice ancora molto profonda sulla coscienza di questo Paese.

Per cominciare, la Commissione ha spazzato via una volta per tutte i depistaggi e le fumose ipotesi che hanno contribuito a tenere sommersa la verità del rogo del traghetto: nella rada labronica, quella notte di primavera, il mare era calmo e il tempo sereno. Non c'era nebbia, non c'era agenti atmosferici a complicare l'uscita dal porto della Moby Prince, o a ridurre la visibilità durante le sue manovre terminate poi col **fragoroso e terribile impatto con la petroliera Agip Abruzzo**, che si trovava in una posizione dove non avrebbe dovuto trovarsi e che era avvolta da vapori, lei sì, dovuti ad un'avaria. Che invece non ha avuto la Moby Prince, perfettamente efficiente sia nel motore che nelle eliche: i lavori della Commissione hanno tolto anche questa ipotesi dal tavolo, secondo la quale appunto la sala comando del traghetto non sarebbe riuscita a impedire l'impatto con la petroliera a causa di guasti tecnici.

Con la collaborazione di Cetena, società di ingegneria navale del gruppo Fincantieri che dal 1962 si occupa di consulenze e ricerca in campo nautico (tra le sue skills, simulazioni, fluidodinamica, prototipazione virtuale, analisi di ormeggio e ship survivability), la Commissione d'inchiesta ha però aggiunto un elemento fondamentale nella ricostruzione della tragedia. La causa dell'impatto tra la Moby e la petroliera è stata la presenza e le **manovre fin troppo disinvolute di una nave, un terzo scafo, della cui presenza quella notte si è fin qui molto parlato**, ma di cui appunto non c'era certezza. Una nave che si è trovata improvvisamente sulla rotta della Moby Prince in manovra per uscire dal porto, diretta in Sardegna, e che il traghetto ha cercato di evitare compiendo una virata di 15 gradi a sinistra nello spazio ristrettissimo di trenta o quaranta secondi. Una **disperata sterzata** del timone a bordo della nave del comandante Chessa **e un brusco cambio di rotta che hanno provocato poi la tragica collisione con la petroliera**: per evitare un ostacolo, secondo le indagini della Commissione, la Moby Prince è andata semplicemente a sbattere contro un altro.

Il problema è che **il sipario calato sui lavori della Commissione**, senza dimenticare i due

Disastro Moby Prince: dopo 31 anni si scopre che la nave fantasma c'era davvero

processi celebrati nel frattempo e conclusi con un pugno di mosche, **non ha permesso di dare un nome e una targa alla nave fantasma che ha provocato il disastro di 31 anni fa**. La rosa dei sospetti, però, non è infinita. La sagoma che la Moby si è trovata improvvisamente davanti quella notte potrebbe essere quella di qualche bettolina impegnata nel contrabbando di petrolio (bunkeraggio) dalla Agip Abruzzo, e questo spiegherebbe forse anche il fatto che la petroliera fosse ormeggiata fuori posto nella rada. Oppure, e questo forse è il sospetto più concreto che ci lascia l'inchiesta della Commissione, l'ombra più grande, potrebbe trattarsi della **"21 Oktober II"**, una nave al centro di parecchie torbide trame riconducibili al **traffico di armi e di rifiuti tossici**. Si trattava di un peschereccio battente bandiera somala, ma in realtà nella sua stiva pare ci fosse tutt'altro che gamberetti e tonni, e che si trovava ufficialmente nel porto di Livorno per riparazioni, dimezzata nell'equipaggio (in parte aveva chiesto asilo politico in Italia). Fu anche vista da un testimone mentre quella sera lasciava l'ormeggio, pur essendo impossibilitata a farlo dai guasti per cui si trovava all'ancora in quel porto: come poteva navigare lo stesso? Non è l'unico punto interrogativo su quella nave che faceva parte della Shifco, una società di diritto somalo titolare di sei imbarcazioni, tra pescherecci e navi frigo, donate al governo africano da quello italiano. Ufficialmente, quelle navi dovevano servire per il trasporto e il commercio di pesce dall'Oceano Indiano a Gaeta, nel Lazio, ma ricostruendo le rotte della **"21 Oktober II"**, si è scoperto poi che toccava Beirut, il Golfo Persico e perfino le coste irlandesi.

Su quella nave, soprattutto, e sulle triangolazioni pericolose tra Somalia, Italia e Medio Oriente, **si era concentrata l'attenzione di Ilaria Alpi e Miriam Hrovatin**, prima di essere uccisi in un'imboscata a Mogadiscio nel 1994, tre anni dopo il disastro della Moby Prince. Il nome **"21 Oktober II"**, unito a Shifco, era finito del resto anche sotto la lente del Sismi che ha monitorato un summit dei vertici della compagnia tenutosi proprio nei giorni della strage di Livorno, a bordo del peschereccio e poi proseguito in un hotel alle porte di Reggio Emilia. Di certo, fino adesso nessuno ha realmente approfondito e indagato i movimenti di quella nave somala quella notte di aprile, in una rada che pullulava peraltro di altre imbarcazioni, a cominciare dalle **sette navi militari americane** (in principio erano ufficialmente tre, poi Washington ha dovuto ammettere la verità) **che hanno scaricato proprio la notte del 10 aprile 1991 migliaia di tonnellate e munizioni**: per la base di Camp Darby, dissero gli americani, anche se in realtà in quella base non sarebbe arrivata nemmeno una pallottola. C'era molto movimento di cui sappiamo ancora troppo poco, insomma, nella rada del porto di Livorno la notte in cui la Moby col suo carico di 140 persone è andata a fuoco, e i familiari delle vittime anche davanti alla Commissione, a Palazzo San Macuto, hanno usato a chiare lettere le parole che vergano ormai da anni: **"depistaggio da parte di pezzi dello Stato"**.

Disastro Moby Prince: dopo 31 anni si scopre che la nave fantasma
c'era davvero

[di Salvatore Maria Righi]