

Il mistero Moby Prince



Il 10 aprile '91 la collisione fra il traghettone e l'Agip-Abruzzo. I familiari delle vittime oggi tornano a chiedere verità. Ipotesi su ipotesi, e mille domande ancora senza risposta. Il violento impatto, le fiamme, le urla: un solo superstite.

Un anno fa la tragedia di Livorno. Centoquaranta persone morirono in un inferno di fuoco

Un anno, un anno da quell'orrore e non ci sono ancora risposte certe. Morirono in 140 tra le fiamme e il fumo, trascinandosi nei corridoi e nei saloni, alla disperata ricerca di una boccata d'aria o tentando di staccarsi le fiamme dal corpo e dai vestiti con i gesti dettati dal terrore. La tragedia della Moby Prince è ancora nel cuore di tutti. I familiari delle vittime continuano a chiedere l'accertamento della verità.

WLDIMIRO SETTIMELLI

ROMA. Una manciata di secondi, un urto terribile, una immane vampata ed è la fine per 140 persone. Tutta gente tranquilla, «normale», che si apprestava ad un banalissimo viaggio da Livorno ad Olbia, sul traghettone Moby Prince. Nella sala Tv, sui ponti e nelle cabine, una coppia di sposi, una famiglia con due bambini, uomini che tornavano a casa dal «Continente», qualche anziano stanco e distratto, due giovani amiche e poi i marinai, gli addetti alle cabine, al bar, gli addetti allo stivaggio delle auto e quelli delle manovre in porto, le cameriere e gli elettricisti. Ai comandi, sul grande ponte della Moby Prince, il capitano Ugo Chessa, un «lupo di mare», noto in tutto il Mediterraneo. La tragedia, proprio mentre la Tv trasmette Jue-Barcellona.

È passato un anno, un anno di angoscia, un anno di dolore inconfondibile, alla ricerca di un perché, di una spiegazione logica, razionale, di una spiegazione che permetta almeno il recupero di un po' di tranquillità. È stata una bomba? Un attentato? C'era o non c'era la nebbia? Si è trattato di un errore umano, di una disattenzione? Oppure non hanno funzionato gli strumenti di bordo? C'è una storia misteriosa che circonda i motivi del disastro e qual è questa storia? I soccorsi sono partiti in ritardo o subito dopo la chiamata? Qualcuno non ha fatto quello che doveva fare? È possibile morire così, a due passi dal porto di Livorno, con le luci di Montenero che incombono sul traghettone e il mare piatto e calmo come non mai? E perché si è salvato solo un mozzo? Nessuno ha davvero avuto il tempo di buttarsi in mare o di cercare una qualsiasi via di fuga? È ragionevole, è logico? Davvero la petroliera Agip Abruzzo, ancorata in rada, era al posto assegnato dalla Capitaneria?

Sono tutte domande che da dodici mesi corrono come un incubo nella testa e premono sul cuore di chi ha perso un figlio, un marito, una moglie, una parente. Certi giorni, qualcuno spiega che le cose sono andate in un modo. La setti-

ma successiva, tutto cambia e si ricomincia da capo. Tante ipotesi e alcune quasi-cerchezze, dunque. La «Navarma» c'entra qualcosa? È stata una tragedia voluta dalla concorrenza o la Moby Prince era una carezza rivincitata? Qualcuno ha messo a bordo del traghettone tutto quell'esplosivo per ammazzare chi o «dimostrare» che cosa? Oppure, tutto è accaduto perché «qualcuno» voleva dare di nuovo inizio ad una strategia destabilizzante? A Livorno? E perché nella città più «rossa» della Toscana? In dodici mesi, le domande sono diventate un ulteriore atto di crudeltà, perché risposte chiare e univoche, appunto, non ne sono state date e i parenti delle vittime di quella tragedia ancora aspettano, aspettano, aspettano...

Ripercorriamo insieme il dramma di Livorno, così come venne ricostruito in quelle ore, quando la città attonita si strinse compatta intorno ai familiari delle vittime, con ansia, con grande pena e con il desiderio umanissimo di spiegare e cercare i motivi della tragedia.

È un mercoledì tranquillo e soleggiato. Al porto, un gruppetto di persone, nel primo pomeriggio, è già in attesa. Alcuni hanno, da tempo, i biglietti in tasca. Altri si presentano al botteghino della «Navarma», pagano e si siedono nella sala d'attesa pronti a partire. Scende il sole e la sera, verso le 22, tutti salgono sulla Moby. I grandi portelloni del traghettone sono aperti sul molo per accogliere le auto e i Tir. Insomma, tutto si svolge come al solito. La partenza: tutto normale, tutto tranquillo come gli altri giorni. Gli addetti liberano le «cime» che tengono il traghettone al molo, i portelloni vengono chiusi e a bordo ognuno cerca il proprio posto. C'è, ovviamente, chi si presenta dal commissario per i posti in cabina e chi, invece, si sistema nelle sale con le poltrone. Altri scendono direttamente nella sala della televisione per seguire la partita Italia-Barcellona. Intanto il traghettone si è già avviato nel porto, ha superato il molo medico e si è avviato verso la diga foranea, per costeggiare le secche della Melo-

liero. Tutto è ancora tranquillo. Le luci di Livorno sono ancora visibilissime. Il Moby Prince passa tra alcune petroliere ancorate in rada in attesa dell'ingresso in porto. Al largo, come racconteranno dopo i «pilotti», ci sono alcuni grossi banchi di nebbia. Poi il dramma, fulmineo, inspiegabile e per motivi misteriosi. Non si sa bene chi è al timone in quel momento. Secondo i racconti successivi, il grande traghettone colpisce in pieno una delle fiancate della petroliera «Agip Abruzzo», con quasi novantamila tonnellate di greggio nelle taniche. È la tragedia e tutto si consuma nel giro di pochi secondi. Il traghettone urta, torna indietro e si «sfila» dalla petroliera. Questo movimento provoca un attrito terribile ed è proprio quell'attrito la causa dell'accensione della colossale ondata di petrolio che fuoriesce dalle taniche della nave «Agip». Quell'ondata di fiamme, una «lingua» orenda con un calore di centinaia e centinaia di gradi, spazza i ponti, le cabine e i saloni del traghettone distruggendo centinaia di corpi. Poi accade ancora l'incredibile. Il traghettone si allontana nella nebbia, ormai ridotto ad una palla di fuoco e con il suo carico di morti.

Dalla petroliera viene lanciato il Sos. Tutti sono convinti che la fiancata è stata urtata da una «bottolina» che si aggirava nella zona. Del traghettone, a lungo, sembra non accorgersi nessuno. Dalla città si vedono fiamme altissime, ma ancora non si percepisce bene quello che è accaduto. Capitaneria e vigili del fuoco partono per soccorrere la sola petroliera. Dagli stessi messaggi radio appare chiaro che nessuno ha ancora capito che il Moby Prince, semidistrutto, sta andando alla deriva con centinaia di persone a bordo. Anzi con centinaia di corpi bruciati e «mangiati» dal fuoco.

È una tragedia immane. Ci vorrà ancora del tempo prima che la verità sul disastro venga alla luce. Alla fine si scopre il massacro orrendo. C'è un unico superstite su quella nave maledetta: è il mozzo Alessio Bertrand che è riuscito a tuffarsi in mare, dopo essere stato incitato dai vigili del fuoco di una «lancia», arrivata sotto bordo al Moby Prince. Farà un racconto terribile e angoscioso, un racconto che, però, non chiarirà nulla. Da quel momento, il solito calvario per i parenti delle vittime, in una città attonita e in un Paese sgomento. Nel salone del porto la lettura dei nomi delle vittime, con scene terribili di dolore da parte delle madri, dei fratelli, dei mariti e delle mogli. Poi il «riconoscimento» dei corpi. Anzi di quei poveri mozziconi bruciati appoggiati su un lenzuolo bianco, dentro un grande capannone. Una agghiacciante «finzione» tra i mari, urla, gente che sviene e vomita. Appena 365 giorni fa. Ai tanti perché, ancora nessuna risposta certa. La gente «qualunque» ha, come sempre, tantissimi doveri e pochi diritti. È davvero la solita e terribile vecchia storia.

La nebbia, innanzitutto. È stata la grande protagonista della tragedia. Se ne parlò subito dopo la collisione della Moby Prince con l'Agip Abruzzo. Poi, molte altre ipotesi e le indagini, con il passare del tempo, diventano sempre più complicate. Il perito della Criminalpol «mentito» da una commissione ministeriale, tre «possibili» sabotaggi, il ruolo dei satelliti italiani o Usa... tanti dubbi mai chiariti.

Fin dall'inizio, la nebbia è stata la grande protagonista della tragedia. Nelle ore immediatamente successive alla collisione della Moby Prince con l'Agip Abruzzo, in un banco improvviso è stata individuata la causa della morte di quelle 140 persone. Questa ipotesi fu suffragata dalle parole di Sergio Albanese, l'allora comandante della capitaneria di porto, oggi promosso contrammiraglio, che disse: «la nebbia potrebbe aver oscurato il radar». Poi, in questi dodici mesi, alla nebbia si sono aggiunti i sabotaggi, la scoperta di una miscela esplosiva che contiene sostanze «militari» come il Semtex ed il T4, le polemiche sulle perizie, i tentativi di insabbiare le indagini della Commissione d'inchiesta, nominata con qualche mese di ritardo dal ministro della Marina Mercantile, la scoperta che era stato lanciato il «may day» e che non era stato sentito dall'operatore della stazione di Livorno Radio.

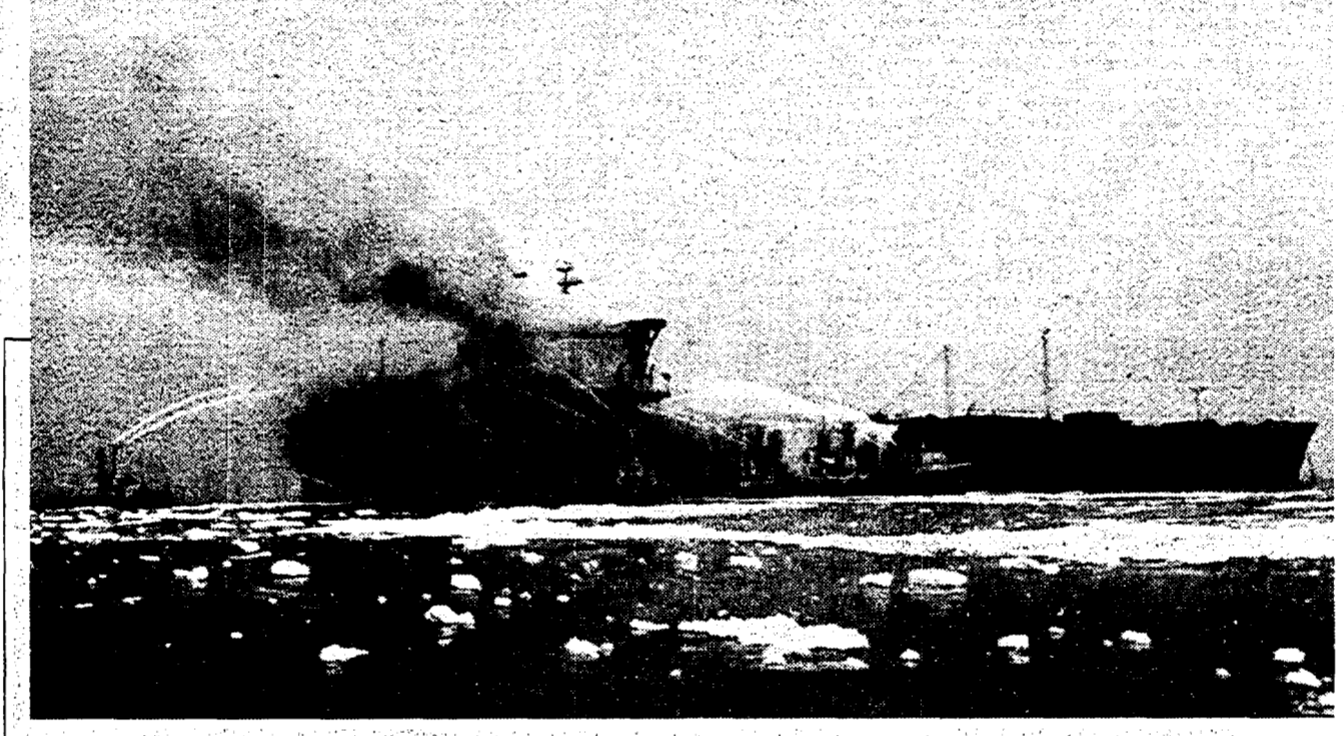
Sabotaggi. Sarebbero stati ben tre. Il primo salì a fuori all'inizio di ottobre. Il nostromo della Moby Prince, Ciro di Lauro, che la notte della tragedia non si trovava a bordo perché il treno che lo riportò a Livorno giunse in ritardo, racconta al magistrato di essere salito sul traghettone pochi giorni dopo la tragedia, in compagnia di altri uomini della Navarma, ed un «ispettore» della compagnia di navigazione gli avrebbe ordinato di manomettere il pilota automatico. Un altro tentativo di sabotaggio sarebbe poi stato scoperto nel locale di controllo della sala macchine. Anche in questo caso qualcuno ha tentato, maldestramente, di far credere che il pilota automatico era inserito al momento dell'urto con la petroliera. Ciro Di Lauro deve ora rispondere di frode processuale. Un altro tentativo di depistare le indagini è stato scoperto più recentemente. Una delle bussole «laterali» collegate con quella principale da una plancia di comando è stata divelta e segnalava una rotta «impossibile».

Satelliti. Fin dall'inizio il sostituto procuratore della repubblica, Luigi De Franco, ha cercato di acquisire agli atti le eventuali foto che avrebbero potuto scattare satelliti italiani o stranieri. La guerra del Golfo era finita da poco e le misure antiterrorismo erano ancora attive per paura di attentati e quella notte nella rada del porto di Livorno erano presenti ben tre navi militarizzate americane con esplosivi a bordo. Era quindi presumibile, vista anche la vicinanza della base militare Usa dalla quale erano partiti molti materiali bellici per l'Irak, che i satelliti Nato e Usa controllassero la zona. Molte voci, oltre che la logica, davano quasi per certo che il governo americano fosse in possesso di foto scattate da satelliti geostazionari. Sarebbero state fondamentali per chiarire la dinamica del disastro. Ma il governo Usa, tramite i canali diplomatici, dopo molte insistenze ha negato l'esistenza di queste foto, non fu quindi comunque i dubbi.

Bomba. Dieci mesi dopo il disastro, il perito della Criminalpol, Alessandro Massari, scopre nei locali del vano motori delle eliche di prua tracce di una miscela esplosiva composta di sette sostanze: i due cosmopolitici base del palestese e ceoslovacco «Semtex H», il T4 e la pentrite, e cinque composti di uso civile: nitroglicerina, tritolo, nitrato di ammonio, Egdh e Dnt. Il Semtex è lo stesso tipo di esplosivo utilizzato per l'attentato al rapido 504 per il quale la magistratura fiorentina ha condannato esponenti della mafia e del terrorismo nero.

La commissione d'inchiesta ministeriale. Senza neppure leggere i risultati della perizia dell'esperto della Criminalpol i membri della commissione d'inchiesta ministeriale hanno subito sparato a zero contro l'ipotesi che una bomba possa essere esplosa a bordo della Moby Prince. «È da escludere» hanno sentenziato — perché non vi sono tracce del «cratere» dell'ordigno. L'esplosione è stata causata da una sacca di gas». Sulla stessa lunghezza d'onda si sono sintonizzati anche alcuni periti delle parti civili. Ma i maggiori attoniti all'interno della commissione si sono avuti quando si è incominciato ad esaminare il comportamento degli ufficiali della capitaneria di porto di Livorno che dovevano coordinare i soccorsi (mar-ati). Il comandante Albanese ha sollevato riserve sulla presenza di un ufficiale, che ben conosceva il funzionamento della Capitaneria di porto di Livorno. E quando sarebbero incominciate ad emergere alcune responsabilità si è tentato di congelare la commissione. Lunedì prossimo, i membri della commissione dovrebbero riprendere i lavori dopo le proteste del presidente della Regione Toscana, Vannino Chiti.

Luccio. È il nome in codice di un radioamatore, che avrebbe assistito, dal mare, alla collisione. Di questo testimone parla il presidente dell'Ala Cb, un'associazione che si interessa di interventi di protezione civile. Ma «Luccio» non si è mai fatto vivo, né gli inquirenti sono stati in grado di rintracciarlo. Nel racconto del presidente dell'Ala Cb, Marco Cignetti, l'amico radioamatore, che farebbe il pescatore di frodo, gli avrebbe raccontato di aver visto dei «sacchi scuri» lanciati fuori bordo dal traghettone prima della collisione. Un racconto al quale gli inquirenti non hanno mai dato molto credito.



Quello che segue è il testo della lettera aperta scritta dal «Comitato familiari delle vittime Moby Prince 140».

«Per non dimenticare»

È passato un anno dalla tragica data del 10 aprile. Un anno difficile per molte famiglie italiane divise tra il dolore della morte e il bisogno di superare le difficoltà economiche, un anno vissuto intensamente nella ricerca della verità. Molte cose sono state dette sulla tragedia, ma niente è stato fatto affinché la sicurezza del mare e la salvaguardia della vita umana diventino patrimonio collettivo.

Per questi mesi, più volte abbiamo chiesto al governo, ai parlamentari e all'esecutivo, di ricordarsi della Tragedia del Moby Prince e di legiferare in questo senso. La data del 10 aprile deve essere un monito e un appuntamento di battaglia civile, ecco perché facciamo appello alle organizzazioni di massa affinché, a Livorno, oltre che ai familiari e all'Amministrazione colpite, siano presenti i cittadini e i lavoratori delle città toscane.

Livorno non dimentica e per non dimenticare abbiamo dato vita ad una serie di iniziative. Ma perché nessuno dimentichi e il ricordo diventi memoria di massa, è necessario il contributo di ognuno. Un anno di indagini non ha dato ancora i risultati sperati, il magistrato che le coordina non è stato messo in condizioni di lavorare al meglio; la commissione ministeriale è stata più volte vicina ad essere sciolta, noi chiediamo che sia il magistrato a dare vita ad una serie di iniziative. Ma perché nessuno dimentichi e il ricordo diventi memoria di massa, è necessario il contributo di ognuno. Un anno di indagini non ha dato ancora i risultati sperati, il magistrato che le coordina non è stato messo in condizioni di lavorare al meglio; la commissione ministeriale è stata più volte vicina ad essere sciolta, noi chiediamo che sia il magistrato a dare vita ad una serie di iniziative. Ma perché nessuno dimentichi e il ricordo diventi memoria di massa, è necessario il contributo di ognuno.

La nebbia, innanzitutto. È stata la grande protagonista della tragedia. Se ne parlò subito dopo la collisione della Moby Prince con l'Agip Abruzzo. Poi, molte altre ipotesi e le indagini, con il passare del tempo, diventano sempre più complicate. Il perito della Criminalpol «mentito» da una commissione ministeriale, tre «possibili» sabotaggi, il ruolo dei satelliti italiani o Usa... tanti dubbi mai chiariti.

Fin dall'inizio, la nebbia è stata la grande protagonista della tragedia. Nelle ore immediatamente successive alla collisione della Moby Prince con l'Agip Abruzzo, in un banco improvviso è stata individuata la causa della morte di quelle 140 persone. Questa ipotesi fu suffragata dalle parole di Sergio Albanese, l'allora comandante della capitaneria di porto, oggi promosso contrammiraglio, che disse: «la nebbia potrebbe aver oscurato il radar».

La miscela esplosiva trovata a bordo del traghettone simile a quella usata per il fallito attentato sulla linea Lecce-Brindisi. C'era una bomba? Allora, il movente è l'estorsione...

Un anno di indagini, tra piste scovate e abbandonate, ipotesi più o meno credibili, più o meno probabili. Infine: la miscela esplosiva trovata a bordo del traghettone sarebbe simile a quella usata per il fallito attentato sulla linea Lecce-Brindisi. Il sostituto procuratore livornese, Luigi De Franco: «Se verrà accertato che a bordo della nave è scoppiata una bomba, quella dell'estorsione sembra la pista più probabile».

DAL NOSTRO INVIATO PIERO BENASSAI

LIVORNO. «Perché?», ipotesi. Solo ipotesi. Nessuna risposta certa alla domanda che da 365 giorni ossessiona i familiari delle 140 vittime della Moby Prince. Quei familiari che oggi — ad un anno esatto dalla sciagura — chiederanno per l'ennesima volta, con una serie di iniziative, l'accertamento della verità. L'inchiesta, però, andrà ancora per le lunghe. Le uniche informazioni di garanzia inviate dal magistrato inquirente riguardano l'armatore della Navarma, Achille Onorato, ed il comandante della petroliera Agip Abruzzo, Renato Superina, per i quali è stato ipotizzato il reato di omicidio plurimo colposo. Solo il

prossimo 9 maggio, se tutto filerà liscio, il sostituto procuratore della repubblica di Livorno, Luigi De Franco, potrà affidare una perizia supplementare all'esperto della Criminalpol, Alessandro Massari, per accertare se il tipo di miscela esplosiva, trovata a bordo del traghettone della Navarma, può essere esplosa a causa dell'urto con la petroliera Agip Abruzzo o per l'alta temperatura sviluppatasi dopo la collisione. «Se queste due ipotesi — insiste il magistrato — dovessero essere escluse non resterebbe che quella di un innescio. Si avrebbe almeno una certezza: qualcuno ha depositato un ordigno a bordo della nave e vo-

lontano a spiegare il disastro. L'unica ipotesi — continua il dottor De Franco — è che la nave fosse già in rotta di collisione con la petroliera e che lo scoppio della bomba abbia creato un momento di sbandamento in plancia. Potrebbero essere stati persi attimi, 30-40 secondi, preziosi, per correggere la rotta. Ma questa è solo un'ipotesi. Non abbiamo per ora alcun elemento che possa suffragare questa ricostruzione. È certo comunque che il comandante Chessa era un uomo molto scrupoloso, con alle spalle una lunga esperienza e conosceva bene quel tratto di mare. Per approfondire le indagini tecniche anche sulla struttura della nave è stato deciso, su richiesta di quasi tutti i periti, sia quelli del pubblico ministero che quelli di parte, di trarre in secca la nave per poter esaminare meglio la chiglia». Dalle perizie finora eseguite sembra da escludere il non funzionamento dell'albero del timone, ma qualcosa potrebbe essere successo ai motori che l'azionano.

Ancora si sa ben poco di cosa effettivamente avvenne a poche miglia dal porto di Livorno quella notte. Il radar dell'Accademia Navale, proprio di fronte al braccio di mare dove si verificò la collisione tra la Moby Prince e l'Agip Abruzzo, era spento. Ufficialmente sarebbero state determinati i satelliti meteorologici italiani e francesi e quelli geostazionari militari degli Usa, nonostante quella notte nella rada del porto toscano ci fossero alla fonda (a poche centinaia di metri di distanza dal luogo della tragedia) ben tre navi militarizzate americane con a bordo tonnellate di bombe. Ma l'ambasciata americana ha smentito che i suoi satelliti abbiano potuto fotografare le fasi del disastro.

«Quelle foto — continua il sostituto procuratore De Franco — sarebbero state determinati per l'inchiesta, ma le autorità competenti hanno negato la loro esistenza». In questa tragedia resta ancora da spiegare perché il «may day», lanciato dal marconista della Moby Prince pochi attimi dopo la collisione, fu captato dalla stazione costiera di Livorno Radio in maniera molto affievolita e coperto dalle



Il dolore dei familiari dopo la tragedia del «Moby Prince», in basso il relitto del traghettone

Nebbia, satelliti e sabotaggi: un intrico di piste

La nebbia, innanzitutto. È stata la grande protagonista della tragedia. Se ne parlò subito dopo la collisione della Moby Prince con l'Agip Abruzzo. Poi, molte altre ipotesi e le indagini, con il passare del tempo, diventano sempre più complicate. Il perito della Criminalpol «mentito» da una commissione ministeriale, tre «possibili» sabotaggi, il ruolo dei satelliti italiani o Usa... tanti dubbi mai chiariti.

DAL NOSTRO INVIATO

LIVORNO. Fin dall'inizio, la nebbia è stata la grande protagonista della tragedia. Nelle ore immediatamente successive alla collisione della Moby Prince con l'Agip Abruzzo, in un banco improvviso è stata individuata la causa della morte di quelle 140 persone. Questa ipotesi fu suffragata dalle parole di Sergio Albanese, l'allora comandante della capitaneria di porto, oggi promosso contrammiraglio, che disse: «la nebbia potrebbe aver oscurato il radar».

Sabotaggi. Sarebbero stati ben tre. Il primo salì a fuori all'inizio di ottobre. Il nostromo della Moby Prince, Ciro di Lauro, che la notte della tragedia non si trovava a bordo perché il treno che lo riportò a Livorno giunse in ritardo, racconta al magistrato di essere salito sul traghettone pochi giorni dopo la tragedia, in compagnia di altri uomini della Navarma, ed un «ispettore» della compagnia di navigazione gli avrebbe ordinato di manomettere il pilota automatico. Un altro tentativo di sabotaggio sarebbe poi stato scoperto nel locale di controllo della sala macchine. Anche in questo caso qualcuno ha tentato, maldestramente, di far credere che il pilota automatico era inserito al momento dell'urto con la petroliera.

Satelliti. Fin dall'inizio il sostituto procuratore della repubblica, Luigi De Franco, ha cercato di acquisire agli atti le eventuali foto che avrebbero potuto scattare satelliti italiani o stranieri. La guerra del Golfo era finita da poco e le misure antiterrorismo erano ancora attive per paura di attentati e quella notte nella rada del porto di Livorno erano presenti ben tre navi militarizzate americane con esplosivi a bordo. Era quindi presumibile, vista anche la vicinanza della base militare Usa dalla quale erano partiti molti materiali bellici per l'Irak, che i satelliti Nato e Usa controllassero la zona. Molte voci, oltre che la logica, davano quasi per certo che il governo americano fosse in possesso di foto scattate da satelliti geostazionari.

Bomba. Dieci mesi dopo il disastro, il perito della Criminalpol, Alessandro Massari, scopre nei locali del vano motori delle eliche di prua tracce di una miscela esplosiva composta di sette sostanze: i due cosmopolitici base del palestese e ceoslovacco «Semtex H», il T4 e la pentrite, e cinque composti di uso civile: nitroglicerina, tritolo, nitrato di ammonio, Egdh e Dnt. Il Semtex è lo stesso tipo di esplosivo utilizzato per l'attentato al rapido 504 per il quale la magistratura fiorentina ha condannato esponenti della mafia e del terrorismo nero.

La commissione d'inchiesta ministeriale. Senza neppure leggere i risultati della perizia dell'esperto della Criminalpol i membri della commissione d'inchiesta ministeriale hanno subito sparato a zero contro l'ipotesi che una bomba possa essere esplosa a bordo della Moby Prince. «È da escludere» hanno sentenziato — perché non vi sono tracce del «cratere» dell'ordigno. L'esplosione è stata causata da una sacca di gas». Sulla stessa lunghezza d'onda si sono sintonizzati anche alcuni periti delle parti civili. Ma i maggiori attoniti all'interno della commissione si sono avuti quando si è incominciato ad esaminare il comportamento degli ufficiali della capitaneria di porto di Livorno che dovevano coordinare i soccorsi (mar-ati). Il comandante Albanese ha sollevato riserve sulla presenza di un ufficiale, che ben conosceva il funzionamento della Capitaneria di porto di Livorno. E quando sarebbero incominciate ad emergere alcune responsabilità si è tentato di congelare la commissione.

Luccio. È il nome in codice di un radioamatore, che avrebbe assistito, dal mare, alla collisione. Di questo testimone parla il presidente dell'Ala Cb, un'associazione che si interessa di interventi di protezione civile. Ma «Luccio» non si è mai fatto vivo, né gli inquirenti sono stati in grado di rintracciarlo. Nel racconto del presidente dell'Ala Cb, Marco Cignetti, l'amico radioamatore, che farebbe il pescatore di frodo, gli avrebbe raccontato di aver visto dei «sacchi scuri» lanciati fuori bordo dal traghettone prima della collisione. Un racconto al quale gli inquirenti non hanno mai dato molto credito.

Bomba. Dieci mesi dopo il disastro, il perito della Criminalpol, Alessandro Massari, scopre nei locali del vano motori delle eliche di prua tracce di una miscela esplosiva composta di sette sostanze: i due cosmopolitici base del palestese e ceoslovacco «Semtex H», il T4 e la pentrite, e cinque composti di uso civile: nitroglicerina, tritolo, nitrato di ammonio, Egdh e Dnt. Il Semtex è lo stesso tipo di esplosivo utilizzato per l'attentato al rapido 504 per il quale la magistratura fiorentina ha condannato esponenti della mafia e del terrorismo nero.