

MOBY È SEMPRE CON TE

di Adele Grossi

collaborazione di Norma Ferrara

immagini di Tommaso Javidi e Dario D'India

grafica di Michele Ventrone

montaggio di Orazio Danza

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Bentornati, torniamo a una storia di una notte di 30 anni fa. Un traghetto salpa dal porto di Livorno, direzione Sardegna, il suo nome è Moby Prince. Appartiene ad una piccola compagnia di navigazione, la Navarma, che fa riferimento all'imprenditore Vincenzo Onorato. Ecco quel traghetto da mesi sta navigando con il mozzo delle eliche difettoso, questo perché sia il controllore che il controllato avevano continuamente rinviato la sostituzione. Poco dopo aver lasciato il porto viene coinvolto in un incidente con una petroliera dello Stato, l'Agip Abruzzo, entrambe prendono fuoco solo che i soccorsi si dirigono solo sulla petroliera dello Stato. Il Moby Prince può continuare a bruciare e con lui 140 persone a bordo. La nostra Adele Grossi.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

E' il 10 aprile del 1991. il traghetto Moby Prince parte dal porto di Livorno diretto ad Olbia. sono le 22.00.

MOBY PRINCE – REGISTRAZIONI FREQUENZE LIVORNO RADIO 10 APRILE 1991

Buonasera, Moby Prince, Moby Prince.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Dopo circa mezzora, alle 22.25.27 secondi, si schianta contro una petroliera ferma all'ancora, l'Agip Abruzzo. Scoppia un incendio.

MOBY PRINCE – REGISTRAZIONI FREQUENZE LIVORNO RADIO 10 APRILE 1991

Moby Prince, Moby Prince, May Day, May Day. Siamo incendiati. Siamo in collisione, prendiamo fuoco.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

A bordo del traghetto ci sono 140 persone, ma i mezzi di soccorso vengono dirottati solo verso la petroliera dell'Agip, il cui equipaggio viene salvato. Solo dopo più di un'ora, due ormeggiatori si accorgono che c'è anche il Moby Prince, in fiamme, e lanciano l'allarme.

ORMEGGIATORI – REGISTRAZIONI FREQUENZE LIVORNO RADIO 10 APRILE 1991

La nave è la Moby Prince, la Moby Prince, c'è un sacco di gente sopra. Abbiamo raccolto un naufrago, ci dice che ci sono ancora persone sulla nave. Capitaneria, mi stai ascoltando? Avvisatore, avvisatore?! Qualcuno mi deve rispondere, ma cos'è successo?!

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

I mezzi di soccorso sono concentrati sulla petroliera della compagnia petrolifera di Stato. Nessuno si avvicina al Moby Prince. Muoiono 140 persone. Si salva solo il mozzo dell'equipaggio.

FRANCESCO SANNA - GIORNALISTA

Per 80 minuti, il Moby Prince sparisce dalla scena. Nessuno lo soccorre ed era lì, attaccato alla petroliera.

ANGELO CHESSA – FIGLIO COMANDANTE MOBY PRINCE

La cosa agghiacciante è che Livorno Radio chiama il Moby Prince: "Moby Prince da Livorno, mi ricevi?". Quindi loro sanno che c'è una collisione, chiamano il Moby Prince, il Moby Prince non risponde e non si fanno neanche una domanda?

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Sulla più grande tragedia navale del nostro Paese non sono bastati 3 processi per chiarire le responsabilità. I magistrati hanno imputato la strage a un errore umano, causato dalla scarsa visibilità per una nebbia calata improvvisamente sulla petroliera.

ANGELO CHESSA – FIGLIO COMANDANTE MOBY PRINCE

Era impossibile che un banco di nebbia avesse avvolto la petroliera, dopo che il traghetto era uscito dal porto.

Le pale del timone in acqua erano a 30 gradi a dritta: quindi questo vuol dire che il timoniere cercava di andare a sinistra, ha iniziato la manovra a sinistra, ma il timone non è andato... Ma si capiva perfettamente che l'intenzione era quella di dire che era stato un incidente dovuto alla nebbia.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

La stessa nebbia con cui sono rimaste avvolte alcune contraddizioni emerse dagli ultimi atti dei processi. Troppi, 30 anni, per andare a cercare nuove prove, eppure nel 2018 una Commissione parlamentare d'inchiesta scopre che quella che doveva essere la principale causa dell'incidente non c'era.

SILVIO LAI – PRESIDENTE COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA MOBY PRINCE

La nebbia non c'era. Quello che noi pensiamo è che possa esserci stato o un ostacolo improvviso sulla rotta del Moby Prince, o un'avaria che ha deviato la direzione di marcia del Moby Prince.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Questo video è stato registrato da uno dei passeggeri poco prima della strage: viaggiava con la moglie e le due bambine. Giocano a bordo, poi in cabina, poi un rumore sordo e la registrazione si interrompe. Il nastro della registrazione fu reciso: le indagini non riuscirono ad appurare né perché, né da chi.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Per anni, tutti i processi conclusero che i passeggeri erano morti nel giro di 30 minuti dalla collisione. La commissione ha accertato che la vita sul traghetto andò avanti per ore, in attesa dei soccorsi che non arrivarono.

ANGELO CHESSA – FIGLIO COMANDANTE MOBY PRINCE

Nessuno ci ha mai contattato dalla società armatrice né nella notte, né nei giorni successivi. La mattina accesi la televisione e c'era il Moby Prince bruciato all'esterno e la prima cosa che mi colpì è che nessuno buttava acqua.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Le indagini, secondo la Commissione furono "inadeguate e lacunose", in particolare quelle relative alla "gestione armatoriale precedente e successiva all'evento".

SILVIO LAI – PRESIDENTE COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA MOBY PRINCE

Secondo diversi diciamo testimoni, il livello di manutenzione non era straordinario.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Il Moby navigava da diversi anni con il mozzo delle eliche difettoso. L'ente certificatore Rina, il Registro Italiano Navale, dal 1988 ne aveva prescritto la sostituzione "entro la successiva visita di controllo". Lo prescrive di nuovo nel 1990 rinviandola, per la seconda volta, a marzo 1991.

FLORIO PACINI – DIRIGENTE NAVARMA

Il pezzo era in magazzino, lo avevo io in magazzino: me lo ricordo come ora perché l'ho comprato io.

ADELE GROSSI

Per fare questo lavoro la nave doveva essere riportata a terra.

FLORIO PACINI – DIRIGENTE NAVARMA

All'asciutto, certo.

GABRIELE BARDAZZA - CONSULENTE TECNICO FAMILIARI VITTIME MOBY PRINCE

Un'operazione che ovviamente nel pieno della stagione, comunque mettere il traghetto in bacino significava sospenderlo dalla navigazione per almeno un paio di settimane.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

E così il 10 aprile, al momento dell'incidente, il mozzo dell'elica difettoso non era stato ancora sostituito, come dimostrano le perizie.

GABRIELE BARDAZZA – INGEGNERE FORENSE - CONSULENTE TECNICO FAMILIARI VITTIME MOBY PRINCE

Nell'elica, nel mozzo di destra, fu anche rinvenuta dell'acqua di mare e questo poteva effettivamente essere un problema per la navigazione.

ADELE GROSSI

Il problema che è stato riscontrato al mozzo delle eliche potrebbe aver contribuito a causare quello è accaduto?

GABRIELE BARDAZZA – INGEGNERE FORENSE

Potrebbe aver provocato una turbativa della navigazione.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

A prescindere dalle valutazioni del consulente tecnico, sulle certificazioni del Moby, noi abbiamo registrato un'anomalia: pochi mesi prima della strage, gli ispettori del Rina salgono a bordo per un controllo. Il mozzo non era stato sostituito, tuttavia gli assicuratori di Navarma scrivono che in base alle certificazioni rilasciate dal Rina, non c'era: "Nessuna nuova prescrizione".

Eppure in un riepilogo successivo redatto dallo stesso Rina, sei giorni dopo la strage, la prescrizione è presente negli atti, o meglio si legge di un ennesimo rinvio a "novembre del 1991".

ADELE GROSSI

Un difetto al mozzo delle eliche è un difetto importante?

PAOLO SALZA – DIRETTORE TECNICO REGISTRO ITALIANO NAVALE

Se causa una rientrata d'acqua non è tollerabile.

ADELE GROSSI

Questa è la certificazione del Rina che riguardava il Moby Prince. Nel 1988 era stata prescritta la sostituzione del mozzo delle eliche, successivamente è stata rinviata, poi è stata rinviata ...

PAOLO SALZA – DIRETTORE TECNICO REGISTRO ITALIANO NAVALE

Sì, è un evento molto, molto risalente: lo verifichiamo sicuramente.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Hanno verificato, ma per "obblighi di riservatezza nei confronti dei clienti", non ci rispondono. il "cliente" è la società armatrice del Moby prince: la Navarma, in quegli anni, piccola compagnia di navigazione che fa capo al giovane Vincenzo Onorato.

VINCENZO ONORATO – AUDIZIONE IN SENATO 30/11/2017

Tutti negli anni mi hanno chiesto che cosa è accaduto sul Moby Prince. Posso dirle che per capirlo, ricorsi persino anche a una seduta spiritica.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Appena sette mesi prima della strage, gli armatori del Moby Prince, avevano stipulato un'assicurazione sul traghetto per ben 20 miliardi di lire liquidati in tempi record e con l'indagine giudiziaria in corso.

GABRIELE BARDAZZA – CONSULENTE TECNICO FAMILIARI VITTIME MOBY PRINCE

Stiamo parlando di un traghetto che poteva valerne sette-sette e mezzo di miliardi di lire del tempo, che viene risarcito per 20, quindi a valore di polizza, e non di perizia: già questa è un'anomalia rilevante.

FRANCESCO SANNA – GIORNALISTA

Ora, io non so il rapporto che ciascuno di voi ha avuto con le assicurazioni. Il mio è che l'assicurazione fa di tutto per non pagare, cioè tendenzialmente. Invece in questa vicenda, gli assicuratori hanno fatto di tutto per pagare oltre ogni misura.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Ma la chiave di volta di tutta la vicenda è l'accordo che avrebbe dovuto rimanere segreto fra un'azienda partecipata dallo Stato, l'allora Snam proprietaria della petroliera, e la Navarma di Vincenzo Onorato. L'assicurazione della petroliera avrebbe pagato i danni ambientali, quella degli armatori del Moby avrebbe **risarcito i familiari delle** vittime.

VINCENZO ONORATO – AUDIZIONE IN SENATO 30/11/2017

Presidente, il rischio guerra non è legato solo a un attentato, a una guerra... È un'assicurazione contro i danni lesivi volontari di un terzo.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Le indagini confermarono la presenza sul traghetto di "tracce di esplosivo ad uso civile".

GABRIELE BARDAZZA – INGEGNERE FORENSE

Quello che è stato accertato è che all'interno del locale eliche di prua è avvenuta un'esplosione.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Davanti alla commissione d'inchiesta, Onorato dichiara che si trattava di una copertura assicurativa attiva su tutta la flotta.

VINCENZO ONORATO – AUDIZIONE IN SENATO 30/11/2017

Tutte le navi hanno rischi ordinari e rischi di guerra. E' una prassi assicurativa assolutamente normale.

SILVIO LAI – PRESIDENTE COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA MOBY PRINCE

Quello che lui ci stava rappresentando non era credibile, perché non ci risultano altre assicurazioni di altre navi e di altre compagnie che, diciamo, si assicuravano contro la guerra in quel momento. Vi ha colpito come Commissione che lui avesse mentito? Sì, ci ha colpito.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Ma la chiave di volta di tutta la vicenda è l'accordo che avrebbe dovuto rimanere segreto fra un'azienda partecipata dallo Stato, l'allora Snam proprietaria della petroliera e la Navarma di Vincenzo Onorato. L'assicurazione della petroliera avrebbe pagato i danni ambientali; quella degli armatori del Moby avrebbe risarcito i familiari delle vittime.

LORIS RISPOLI – PRESIDENTE COMITATO FAMILIARI VITTIME MOBY PRINCE "140"

C'è stato un martellamento psicologico nei confronti delle famiglie, chiaramente in pieno lutto, in pieno lutto, in pieno dolore. E gran parte delle famiglie hanno accettato il risarcimento.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

La fetta di risarcimento più cospicua, 300 milioni di lire e 3 mila euro al mese, è stata riconosciuta al mozzo del traghetto, l'unico sopravvissuto che negli anni però ha reso testimonianze confuse e a volte contraddittorie.

ALESSIO BERTRAND – SOPRAVVISSUTO ALLA STRAGE DEL MOBY PRINCE

No, io ho sempre detto la verità di tutto quello che ho visto là sopra. Ricordo che diciamo partimmo per la Sardegna, per Olbia, poi andai nella saletta a vedere la partita: Juve-Barcellona. Poi all'improvviso, sentimmo un rumore forte e fummo scaraventati davanti alla paratia.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Alle famiglie delle vittime va un totale di circa 60 miliardi di lire e a pagare è la Standard Steamship Owners limited con sede alle Bermuda.

Con la condizione che accettando il risarcimento si rinunciava al processo, liberando definitivamente Snam e la compagnia di navigazione da qualsiasi responsabilità per la strage.

GABRIELE BARDAZZA – CONSULENTE TECNICO FAMILIARI VITTIME MOBY PRINCE

Questo documento sottoscritto diciamo privatamente dalle assicurazioni tratterà il solco dove la responsabilità di quello che avviene è in capo totalmente alla plancia di comando del traghetto, la nebbia, il buio, sfortuna.

FLORIO PACINI – DIRIGENTE NAVARMA

Sono stati pagati valanghe di miliardi per mettere a tacere tutto. Quando nasce l'accordo, la Navarma ha un guadagno, un utile da questa storia. Perché rinunciarci? I morti son morti.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Infatti grazie all'accordo, senza attendere la fine del processo, la società di Onorato riscuote l'intera polizza da 20 miliardi.

SILVIO LAI – PRESIDENTE COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA MOBY PRINCE

Non posso nascondere che siamo rimasti tutti molto colpiti dal fatto che fosse stato sottoscritto quell'accordo e che quindi ci fosse stata una velocizzazione così elevata della liquidazione: probabilmente senza quella rapida liquidazione, oggi la Navarma non ci sarebbe più; sarebbe fallita, immagino.

ADELE GROSSI

E invece è la prima compagnia di navigazione italiana...

LORIS RISPOLI – – PRESIDENTE COMITATO FAMILIARI VITTIME MOBY PRINCE "140"

Questi sono oggetti che mi sono stati consegnati dalla polizia marittima. Queste scatoline di plastica contengono questa spilletta che molto probabilmente vendevano a bordo e che ha una frase "Moby è sempre con te". Noi l'abbiamo chiamata inizialmente tragedia. Non è una tragedia. E' una strage.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Oggi la procura di Livorno ha riaperto le indagini con l'ipotesi di reato di strage. E questo dopo trent'anni, tre processi, le indagini della commissione d'inchiesta, una verità ancora non c'è. C'è voluto tanto tempo per scoprire che quella che era stata considerata la prima causa dell'incidente, la nebbia, poi non c'era. E anche quello che era stato ipotizzato, l'errore umano, non c'è. Il comandante era stato accusato di guidare in maniera distratta perché stava guardando una partita in televisione. Si è scoperto poi che non è così, anzi oggi è da considerarsi un eroe. Lui e il suo equipaggio che sono rimasti a bordo fino all'ultimo a bruciare insieme ai passeggeri.

Forse si sarebbe potuto indagare un po' di più su quel mozzo difettoso delle eliche ma quando i magistrati nel 2009 sono andati dall'ente certificatore quello che avrebbe dovuto controllare a chiedere la documentazione, quelli del Rina hanno risposto: mi dispiace ma non l'abbiamo più conservata. Ecco e anche noi quando siamo andati a chiedere informazioni su quelle anomalie che riguardavano quelle prescrizioni, quei continui rinvii, ci hanno dato un'altra versione: "non possiamo fornirvi informazioni per tutelare la privacy del cliente". Ecco, quel mozzo... non sapremo mai la verità, se quel mozzo ha contribuito in qualche modo all'incidente. Se è stata una concausa perché è stato rottamato con il resto della nave, e con lei è stata anche rottamata la giustizia,

almeno fino ad oggi. E tombata la memoria. Grazie anche ad un accordo fra compagnie assicurative che La Navarma, la compagnia che aveva in dotazione la Moby Prince ha firmato nonostante sapesse nell'immediato dell'incidente che la petroliera dello Stato l'Agip Abruzzo aveva gettato l'ancora là dove non poteva. Noi oggi invece lo sappiamo a distanza di anni, dopo le indagini della commissione d'inchiesta. Perché è importante? perché la Navarma in quel momento avrebbe potuto costituirsi in un processo contro la società armatrice della petroliera di Stato. E invece da quella tragedia è nato un abbraccio, un legame anche fin troppo stretto, se è vero che una piccola compagnia di navigazione la Navarma che navigava con miliardi di perdite è diventata da quel momento in poi la più importante d'Italia.

FLORIO PACINI – DIRIGENTE NAVARMA

Voi lo avreste fatto un biglietto con una compagnia che il giorno prima aveva ammazzato 140 persone e la stampa diceva che le avevamo ammazzate?

Nel 1992 siamo ancora sotto inchiesta, ma la Compagnia ottiene un appalto dallo Stato, per fare nave albergo per le Colombiadi. Avevamo ospiti, non mi ricordo se 250-350 carabinieri. Cioè lo Stato ci stava pagando fior di quattrini e quando abbiamo preso il contratto, noi non avevamo nemmeno una nave, perché l'unica nave che aveva un po' di cabine era la Moby Prince ed era bruciata 10 mesi prima.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Nonostante l'indagine in corso, la compagnia dell'imprenditore Onorato, riceve l'incarico di occuparsi del trasporto marittimo in occasione del G7 di Napoli del 1994.

FLORIO PACINI – DIRIGENTE NAVARMA

Eravamo con lo Stato italiano, come eravamo con lo Stato italiano, a Napoli quando c'è stato il G7, pagata dal Governo italiano. Come se lo spiega lei?

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Nel 2005 Vincenzo Onorato fonda la Navarma nella Moby e nel 2012 compra anche Tirrenia, la compagnia di stato, con cui garantisce il trasporto marittimo pubblico, in cambio di un contributo annuo di oltre 72 milioni di euro.

Il prezzo d'acquisto di Tirrenia ammontava a circa 380 milioni di euro. 200 milioni sono stati versati. Per i restanti 180 milioni, lo Stato accetta un pagherò in tre rate, che Onorato però non ha mai pagato.

EMANUELE GRIMALDI – AMMINISTRATORE DELEGATO GRUPPO "GRIMALDI LINES"

Le rate sono scadute ma i soldi non sono stati incassati, però nel frattempo gli hanno dato i contributi. Cioè se io devo avere da uno 200 milioni, continuo a pagargli 70 milioni all'anno, cioè continuo a pagare soldi a uno che mi deve ridare i soldi?

MAURO PILI – CAMERA DEI DEPUTATI (2015-2018)

Di fatto sta utilizzando un servizio pubblico, con navi che non ha pagato. Qualsiasi libero imprenditore che deve allo Stato 1000 euro, viene sanzionato, perseguito e gli viene fatto il pignoramento.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Un'altra forma di contributo alla compagnia di Onorato arriva nel 2014: quando lo Stato approva una modifica alla convenzione, ad appena un anno dalla firma. Onorato può incassare gli stessi contributi, ma gli viene concesso di offrire meno servizi per un equivalente di 20 milioni di euro.

MAURO PILI – PARLAMENTARE CAMERA DEI DEPUTATI (2015-2018)

Moltiplicati per sette anni, quindi significa che quel taglio di 20 milioni ha comportato 140 milioni di euro di vantaggi per il gruppo Onorato, a scapito dello Stato e ovviamente della Sardegna.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

La convenzione con lo Stato è scaduta a luglio, tuttavia Tirrenia ha continuato a navigare, grazie alle proroghe concesse dal Governo per garantire il trasporto marittimo pubblico. L'ennesima proroga è stata decisa due settimane fa. Questo perché i Governi che si sono succeduti, non avevano ancora finito di scrivere il nuovo bando di gara...

MAURO PILI – PARLAMENTARE CAMERA DEI DEPUTATI (2015-2018)

Lo Stato sapeva da 8 anni che scadeva la convenzione e si è accorto che era in ritardo negli ultimi mesi: è evidente che stiamo parlando di complicità ad alti livelli.

VINCENZO ONORATO – LEOPOLDA 2015

Buonasera a tutti. Io sono un marinaio. Mi hanno presentato come l'armatore del gruppo dei traghetti più grande del mondo.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO NUOVO

Se Onorato sia l'armatore del Gruppo più grande al mondo non lo sappiamo. Sicuramente è un ottimo marinaio. Sa navigare e conosce i porti più sicuri dove approdare: nel 2016 dona 150 mila euro alla fondazione Open.

VINCENZO ONORATO – LEOPOLDA 2015

Il Presidente Renzi ha detto: "Dillo tu!". Con questo Governo si è realizzata la vera continuità territoriale. E il particolare grazie non lo dovete rivolgere a me, ma lo dovete rivolgere a Matteo Renzi e a questo Governo.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Per la Federazione del Partito democratico Val Di Cornia - Isola d'Elba, Moby versa 30.000 euro mentre nel 2019, 100mila euro vanno alla fondazione Change, che fa riferimento al governatore della Liguria, Giovanni Toti.

VINCENZO ONORATO – GENOVA 2018

Vorrei che faceste con me un grosso applauso al Governatore.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

40mila li dona anche a Giorgia Meloni, mentre 5000 euro vanno a Fratelli d'Italia.

VINCENZO ONORATO – ATREJU 2018

Desidero innanzitutto ringraziare Giorgia Meloni e Fratelli d'Italia e voi tutti per questa grande opportunità che mi date.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Onorato ha investito anche per la promozione. 600mila euro li spende per un contratto di promozione con la Casaleggio associati, mentre 240mila vanno al blog di Beppe Grillo per finalità pubblicitarie.

VINCENZO ONORATO – VIDEO BLOG "AMICI DI BEPPE GRILLO"

Ciao a tutti gli amici di Beppe Grillo. Io sono Vincenzo Onorato, il presidente della Moby.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Pur dovendo restituire centinaia di milioni di euro allo Stato e pur in crisi finanziaria, Moby investe tra acquisto e ristrutturazione oltre 4 milioni di euro per questa villa a Porto Cervo. 200 mq con spiaggia privata.

L'immobile dovrebbe essere a uso rappresentanza.

INQUILINA CASA PORTO CERVO

Chi sta cercando? Questa è una casa privata. Noi l'abbiamo affittata.

Questa è una casa da 5.000 euro a notte.

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

L'anno scorso i creditori chiedono al Tribunale di Milano il fallimento di Moby, denunciando anche operazioni immobiliari per oltre 12 milioni di euro.

Come quella di Milano. Un attico da 300 mq e 160 di terrazzo: Moby lo acquista dal suo stesso manager, Vincenzo Onorato, che in cambio incassa 7,6 milioni di euro. Doveva diventare la sede della società. In realtà, stavano provando a venderlo dopo averlo affittato.

FAMILIARE DI VINCENZO ONORATO

L'appartamento è all'ultimo piano, prego. Questo è un terrazzo privato. I tempi sono brevi, molto brevi. L'ultimo affitto che è stato fatto era 150.000, però qui si può chiedere anche 180, tranquillamente.

ADELE FUORI CAMPO

L'affitto a Moby, per due anni, l'avrebbe pagato una azienda olandese con un capitale sociale di...2 euro. Controllando la ricevuta di bonifico presentata da Onorato in tribunale, scopriamo però che i codici iban sono sballati. Ma qualcuno se n'è accorto?

Sempre a Milano, si trova un altro attico da oltre 1 milione: nel 2019, Moby investe per arredarlo 143.000 euro. A comprarlo è la società padovana di un iraniano che non parla italiano e che aveva dato anche per questo procura speciale a un commercialista padovano.

COMMERCIALISTA

Non parlava italiano... gli ho fatto solo da... io non ho seguito la trattativa dell'appartamento di Milano: non so né il prezzo, né dove l'ha comprata, non so niente.

ADELE

Sì, ma come mai lei fa da procuratore a...

COMMERCIALISTA

Scusi, ma a lei cosa gliene frega di ste robe, scusi? Prenda e vada via, su!

ADELE

Se lui non parlava italiano, l'acquisto dell'attico a Milano, l'avrà curato lei...

COMMERCIALISTA

Non l'ho fatto io, le ho detto, adesso mi fa incazzare!!!

ADELE

E chi lo ha curato?

COMMERCIALISTA

Non lo so!!! Vada fuori dai coglioni

ADELE GROSSI FUORI CAMPO

Il debito della società oggi è lievitato a oltre 535 milioni. Ssoldi che il gruppo deve a banche, obbligazionisti oltre che allo Stato, per l'acquisto mai saldato della Tirrenia, ex compagnia pubblica commissariata dal 2010, mentre Onorato, fra il 2016 e il 2018, incassava 9 milioni di compensi. I commissari di Tirrenia nominati dal Governo, a luglio gli sequestrano i conti, ma poi ci ripensano: sbloccano tutto e sequestrano le navi.

MAURO PILI – PARLAMENTARE CAMERA DEI DEPUTATI (2015-2018)

Gli sequestrano quello che è già dello Stato ed è paradossale come abbiano coperto questa situazione. Se lo Stato deve recuperare dei soldi, non mette sotto sequestro le navi.

ADELE FUORI CAMPO

Nel 2018, in appena 7 giorni, ben 85 milioni di euro, sono stati spostati dalle casse di Tirrenia-Cin, in debito con lo Stato, a quelle di Moby.

MAURO PILI – PARLAMENTARE CAMERA DEI DEPUTATI (2015-2018)

Se tu avevi 85 milioni di euro disponibili, per quale motivo non hai pagato lo Stato e per quale motivo tu svuoti le casse della compagnia che doveva avere i soldi per gestire la continuità territoriale da e per la Sardegna e li sposti alla tua società privata? E' evidente che tutto questo è avvenuto nel silenzio di tutti, della politica e delle istituzioni che dovevano vigilare.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Dal 2012 detiene attraverso la Cin, Compagnia italiana navigazione, anche i traghetti della Tirrenia, che furono dello Stato. Ecco ha garantito attraverso questi traghetti le tratte da e per le isole. In convenzione, dietro l'elargizione di contributi statali. La convenzione era scaduta nel 2020, non avevano scritto il nuovo bando di gara. Ora l'hanno fatto e Onorato ha potuto beneficiare di due proroghe, una con il governo Conte, una con il governo Draghi. Ma in questi giorni la procura di Milano ha chiesto il fallimento della Cin e Onorato ha due strade: o il concordato o la ristrutturazione del debito. Ma deve far presto perché ci sono in ballo seimila marittimi. E poi parallelamente la Camera dei Deputati ha dato il primo via all'istituzione di una nuova commissione d'inchiesta sulla tragedia della Moby Prince. Nella speranza che questa non diventi l'ennesima strage impunita della storia della Repubblica italiana.