

PREMESSA

«È stato il disastro più grave nella storia della nostra navigazione civile. Il popolo italiano non può dimenticare. Come non dimentica la città di Livorno, che assistette sgomenta alla convulsa organizzazione dei soccorsi e al loro drammatico ritardo. Sulle responsabilità dell'incidente e sulle circostanze che l'hanno determinato è inderogabile ogni impegno diretto a far intera luce ».

Queste parole del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, dal messaggio del Quirinale per il trentesimo anniversario della tragedia del *Moby Prince*, contengono la sostanza di quanto si è ormai consolidato nella coscienza pubblica italiana a proposito del disastro navale del 10 aprile 1991.

Una sostanza articolata in quattro punti.

Le vittime, innanzitutto. I 140 morti nella più grave sciagura della storia della marineria civile italiana, che fu anche la più grave strage sul lavoro della nostra storia repubblicana poiché 65 erano le lavoratrici e i lavoratori impiegati sul traghetto e molti altri stavano andando da Livorno alla Sardegna per esigenze professionali.

Poi la memoria pubblica della strage radicata in tutto il paese, e particolarmente dolorosa a Livorno che ne fu teatro e nei tanti luoghi di provenienza e destinazione delle vittime. Memoria dolorosa e incancellabile: non solo per la profonda ingiustizia dell'evento, ma anche perché nessuna consolazione è potuta finora venire da una verità che non è stata mai scritta nella sua interezza.

Quindi la fotografia del ritardo e della disorganizzazione nei soccorsi, esempio di quei segmenti di verità a cui si è giunti solo grazie al lavoro della Commissione d'inchiesta parlamentare istituita dal Senato nel corso della XVII Legislatura.

Infine, e soprattutto, l'impegno non più derogabile a «fare intera luce» sulle circostanze e le responsabilità del disastro.

E se ancora nel 2021, a trent'anni dalla tragedia, il Capo dello Stato (e Presidente del Consiglio superiore della magistratura) ha ritenuto di sottolineare l'urgenza di «fare intera luce» sulla dinamica e le responsabilità del disastro è perché finora quella «luce» è stata solo parziale e incompleta. Anche quando è contenuta nelle varie sentenze giudiziarie prodotte sul disastro navale, le cui basi informative e interpretative si sono rivelate largamente infondate proprio grazie al lavoro svolto dalla Commissione parlamentare d'inchiesta del Senato: «La Commissione non concorda con le risultanze cui è pervenuta l'Autorità giudiziaria in esito ai vari procedimenti che hanno riguardato la tragedia, in particolare dissente sulla riconducibilità della tragedia alla presenza

della nebbia e alla condotta colposa, in termini di imprudenza e negligenza, avuta dal comando del traghetto *Moby Prince*». ⁽¹⁾

I punti fondamentali delle sentenze giudiziarie – ovvero la connessione causale del disastro da un lato con l'improvvisa assenza di visibilità determinata dalla repentina comparsa di un banco di nebbia e dall'altro con l'imperizia colposa del comando del traghetto, interamente perito nella tragedia – in buona sostanza ne attribuivano la responsabilità a chi non poteva più parlare e ad una circostanza meteorologica del tutto imprevedibile.

Come tali, e per lunghi decenni, quei punti non sono mai stati messi formalmente in discussione con l'eccezione di alcune ricostruzioni giornalistiche, che per loro stessa natura non potevano avere accesso a informazioni peritali strutturate né a strumenti d'inchiesta paragonabili a quelli giudiziari, e del lavoro delle associazioni dei familiari delle vittime.

L'impegno dei familiari, in particolare, ha rappresentato uno straordinario esempio di tenacia civile.

Soprattutto negli anni in cui il dato dominante sulla tragedia era il silenzio e l'inevitabile accettazione delle verità giudiziarie.

Ma proprio la volontà di riaprire le indagini testimoniata con coraggio e caparbia dalle associazioni dei familiari delle vittime, nella convinzione che i due punti che qualificavano le sentenze non fossero né fondati né in grado di spiegare la dinamica e le responsabilità della tragedia, è riuscita a far breccia nelle istituzioni della Repubblica.

Il percorso che nel 2015 ha condotto il Senato alla decisione di varare una prima commissione d'inchiesta sul disastro del *Moby Prince* è stato, di per sé, un duplice esempio di maturità e capacità di ascolto delle istituzioni repubblicane.

Da un lato perché con quella decisione il Parlamento ha accolto la richiesta che saliva dalla società civile, principalmente attraverso la mobilitazione delle associazioni dei familiari delle vittime, affinché fossero sottoposte a verifica le verità giudiziarie relative ad una tragedia che continuava a tormentare la coscienza civile del nostro Paese proprio per la fondata sensazione di incompletezza esplicativa di quelle sentenze.

Dall'altro lato perché lo stesso Parlamento si è assunto la responsabilità di sanare una ferita pubblica, nel pieno spirito dell'articolo 82 della Costituzione (« Ciascuna Camera può disporre inchieste su materie di pubblico interesse ») e dimostrando concretamente che la forza della nostra democrazia è anche nella capacità delle istituzioni di riconoscere i propri errori e di porvi rimedio nell'interesse esclusivo della verità.

I risultati del lungo e approfondito lavoro della Commissione d'inchiesta senatoriale hanno permesso di chiarire con precisione l'infondatezza delle principali assunzioni su cui poggiavano le sentenze giudiziarie: non fu la nebbia a compromettere la visibilità nella rada di Livorno e a provocare l'accecamento del comando del *Moby Prince*; non vi fu negligenza o distrazione nel comportamento dello stesso comando del traghetto; non vi fu coordinamento tempestivo né efficace nelle

(1) Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto *Moby Prince*, *Relazione finale*, Senato della Repubblica, XVII Legislatura, pag. 61.

operazioni di salvataggio messe in atto dalla Capitaneria di porto, con la conseguenza di rendere i soccorsi del tutto inadeguati; non fu rapida né contestuale la morte delle 140 vittime del *Moby Prince*.

Se la parte principale del lavoro della Commissione senatoriale si è concentrata sulla decostruzione delle principali ipotesi su cui poggiavano le sentenze giudiziarie, per quanto riguarda la ricostruzione della dinamica della collisione la stessa Commissione si è spinta a formulare alcune ipotesi relative in particolare alle cause di alterazione della navigazione del *Moby Prince*.

Su questo punto specifico, le ipotesi della Commissione senatoriale sono state sostanzialmente tre: l'effetto di un'esplosione a bordo del *Moby Prince*, l'effetto di una avaria al timone o agli apparati di navigazione del traghetto, la comparsa improvvisa di un ostacolo esterno.

Tre ipotesi diverse che la Commissione senatoriale ha lasciato « aperte », affidando il necessario chiarimento ad un successivo lavoro di approfondimento degli organi giudiziari o di una seconda Commissione d'inchiesta parlamentare.

La nuova Commissione parlamentare d'inchiesta sul disastro del *Moby Prince*, istituita dalla Camera dei deputati con delibera del 12 maggio 2021, fin dalla sua costituzione, si è orientata a proseguire e completare i lavori della prima Commissione promossa dal Senato nel corso della XVII Legislatura.

E laddove la prima Commissione si era concentrata su cosa fosse stato travisato nelle inchieste rispetto a quanto effettivamente accaduto la notte del 10 aprile 1991 di fronte al porto di Livorno, questa seconda Commissione si è dedicata a ricostruire una rappresentazione realistica e veritiera dei fatti concentrandosi in particolare sulle circostanze della collisione.

Le conclusioni a cui era giunta la Commissione senatoriale sono state dunque acquisite come base per i lavori di questa seconda Commissione, da un lato guardando nello specifico alle risultanze già ricordate sopra, che smentivano alcuni dei passaggi qualificanti delle sentenze giudiziarie, e dall'altro approfondendo alcune delle piste d'indagine che la Commissione senatoriale si era limitata ad enunciare.

Tale approccio di continuità e approfondimento delle conclusioni a cui era giunta la prima Commissione d'inchiesta ha contribuito ad orientare i nostri lavori in direzione tale da evitare duplicazioni dell'attività già svolta e a prediligere piste d'indagine nuove o capaci di integrare quelle conclusioni.

Si è quindi scelto di concentrare le audizioni su soggetti non auditi dalla prima Commissione, tranne pochi casi in cui si è reso necessario tornare ad ascoltare soggetti già auditi con nuove domande originate da novità sostanziali emerse dopo la conclusione dei lavori della prima Commissione.

Per questo si è scelto, sulla stessa linea, di concentrare l'attività della seconda Commissione sull'analisi peritale di documenti di nuova acquisizione o su piste di indagine aggiuntive rispetto a quelle esplorate dalla prima Commissione.

La Commissione ha ritenuto opportuno approfondire, anche affidando specifiche consulenze tecniche, alcuni temi relativi:

al nastro magnetico IPL Livorno Radio (il cosiddetto « bobinone ») su cui sono conservate le registrazioni di tutte le comunicazioni radio svolte nella rada di Livorno la notte del disastro, che hanno potuto giovare dell'acquisizione di un apparecchio Philips XMN11 che ha permesso di leggere tutte le undici piste del nastro e di trasferirle per la prima volta e integralmente su supporto digitale;

all'analisi della posizione dell'*Agip Abruzzo*, svolta da Alfred Komin sulla base delle immagini satellitari raccolte all'epoca dei fatti dal Servizio geologico statunitense e declassificate nel 2019;

all'analisi della documentazione sul *Moby Prince* conservata presso il RINA Registro Navale Italiano;

all'ipotesi avaria attraverso l'analisi tecnica del Comandante della Marina militare Sergio Simone del funzionamento del gruppo motore e del gruppo timone del *Moby Prince*;

all'esplosione attraverso le analisi sui reperti del *Moby Prince* effettuate dall'ingegner Gianni Bresciani e dal Tenente Colonnello dei Carabinieri Adolfo Gregori presso il Reparto Investigazioni Scientifiche di Roma;

alla simulazione degli scenari di collisione affidata alla società CETENA, sulla base della documentazione e dei dati raccolti sia sul *Moby Prince* sia sull'*Agip Abruzzo*;

alla congruità e alle circostanze che condussero, dopo il disastro, all'accordo tra gli armatori sulla collisione, con l'analisi del documento da parte dell'avvocato Enrico Molisani;

alle eventuali fonti radar e/o satellitari di provenienza statunitense, russa o francese che sono state richieste ai rispettivi governi per tramite delle relative rappresentanze diplomatiche in Italia e con la collaborazione del nostro Ministero degli affari esteri.

L'obiettivo della Commissione d'inchiesta deliberata dalla Camera dei deputati è stato dunque triplice.

Da un lato chiarire gli interrogativi che erano stati lasciati aperti dalla Commissione senatoriale: in particolare quello relativo alle caratteristiche dell'esplosione prodotta a bordo, quello sulla consistenza e la congruità dell'accordo assicurativo stipulato dopo il disastro, quello sulle comunicazioni radio intercorse nella rada di Livorno prima, durante e subito dopo la collisione.

Dall'altro acquisire, ove possibile, documentazione nuova o aggiuntiva rispetto a quella già in possesso dell'autorità giudiziaria o della stessa Commissione senatoriale: in ordine, ad esempio, a tracciati radar o a documentazioni satellitari eventualmente raccolte da Stati stranieri e finora non rese disponibili o all'esistenza di comunicazioni radio finora sconosciute all'interno del « bobinone ».

Dall'altro ancora, e infine, approfondire e chiarire oltre ogni ragionevole dubbio la dinamica e le cause dell'alterazione alla navigazione del *Moby Prince* guardando da un lato all'esistenza di avarie al traghetto e dall'altro all'esistenza di fattori esterni.

Su quest'ultimo e decisivo punto, le conclusioni della Commissione devono ritenersi chiare e sostanzialmente definitive.

La tesi su cui conviene la Commissione è che una terza unità navale sia sfilata di prora al traghetto quando questo si trovava nei pressi della petroliera e che quindi il traghetto sia stato costretto ad una manovra evasiva che lo ha portato a collidere contro la petroliera.

In conclusione di questa premessa, è importante sottolineare anche i limiti del lavoro della Commissione.

Limiti innanzitutto temporali, dettati dalla conclusione repentina e anticipata della XVIII Legislatura che ha imposto la cessazione nel giro di pochi giorni di ogni attività propriamente d'indagine della Commissione.

È stato dunque impossibile audire alcune figure significative per la ricostruzione di alcuni dettagli del disastro e della sua gestione.

Così come non possono non essere sottolineati i limiti che ancora permangono su alcuni aspetti del disastro, a partire dal ruolo non sufficientemente chiaro svolto all'epoca dei fatti da AGIP/ENI per quanto attiene in particolare alla tempestiva comunicazione della posizione dell'*Agip Abruzzo* e alle attività nelle quali la stessa nave era coinvolta al momento della collisione.

Questi limiti, temporali e informativi, a cui la Commissione si è trovata suo malgrado a sottostare vengono consegnati al lavoro dell'autorità giudiziaria e all'eventuale prosecuzione di un'attività di indagine parlamentare nella prossima legislatura, nell'auspicio di un loro definitivo chiarimento e per onorare l'«*inderogabile impegno diretto a fare intera luce*» sulla tragica vicenda.

PARTE I — GLI ESITI DELLA COMMISSIONE

1. Esiti della Commissione del Senato della Repubblica (XVII Legislatura)

Istituita con la delibera del Senato della Repubblica del 22 luglio 2015, la Commissione parlamentare d'inchiesta sulle cause del disastro del traghetto *Moby Prince* ha concluso i propri lavori pochi mesi prima del termine della XVII Legislatura, il 22 dicembre 2017, con l'approvazione all'unanimità della relazione finale.

L'istituzione di una commissione d'inchiesta fu fortemente sostenuta dalle associazioni dei familiari delle vittime che negli anni precedenti avevano avviato una campagna di mobilitazione mediatica diretta a rendere pubbliche le incongruenze emerse durante i processi e cristallizzate nelle sentenze.

I quesiti posti dal Senato alla prima Commissione miravano quindi a ristabilire la verità storica oltre gli incongrui confini tracciati dai diversi procedimenti giudiziari che nel corso dei decenni si sono succeduti nell'affrontare la vicenda, ponendo in luce le cause e le responsabilità di quella che ancora oggi è la più grande tragedia della marineria civile italiana.

La fitta attività di indagine svolta in circa un biennio dalla Commissione senatoriale è stata quindi indirizzata principalmente a sgombrare il campo dalle false ricostruzioni della collisione accolte dall'autorità giudiziaria; le conclusioni alle quali si è giunti al termine dei lavori sono state poi acquisite dalla seconda Commissione come base sulla quale proseguire l'attività di indagine, da un lato guardando nello specifico a quelle risultanze che smentivano alcuni dei passaggi qualificanti delle sentenze giudiziarie (tra cui la presenza della nebbia come fattore causale della collisione, la distrazione dell'equipaggio del *Moby Prince*, la rapida e sostanzialmente contemporanea morte delle 140 vittime in un arco di pochi minuti) e dall'altro approfondendo alcune delle piste d'indagine che la Commissione senatoriale si era limitata solo ad enunciare.

Le indagini della procura di Livorno e i due processi che seguirono si conclusero con l'assoluzione di tutti gli imputati e l'archiviazione della condanna per uno di essi, per sopraggiunta prescrizione.

Contemporaneamente ai processi di primo e secondo grado, la Pretura di Firenze avviò un ulteriore procedimento penale sull'ipotesi di manomissione di una porzione del timone del traghetto che si concluse con l'assoluzione dei due imputati, compreso uno di essi che si era autodenunciato.

Sin da subito gli elementi di maggiore contraddittorietà furono la presenza o meno della nebbia, l'errore umano nella guida del traghetto, il posizionamento dell'*Agip Abruzzo* in zona di divieto, l'avaria del timone, l'esplosione a bordo prima dell'impatto, l'assenza del soccorso, i tempi di sopravvivenza delle vittime, le carenze strutturali e sul piano della sicurezza del traghetto, la presenza in rada di molte imbarcazioni militarizzate, insabbiamenti e persino dubbi su un possibile attentato.

La versione accolta dalla magistratura, a partire dalla sentenza di primo grado ⁽²⁾, addebitò all'errore umano ed alle cattive condizioni di visibilità la causa della collisione e alla istantanea morte di tutti i passeggeri l'impossibilità di portare un efficace soccorso.

L'attività d'inchiesta svolta dalla Commissione senatoriale ha approfondito tutti i temi controversi, raggiungendo su alcuni di essi importanti conclusioni che portano a discostarsi recisamente dalle risultanze processuali.

La magistratura giudicante nel corso degli anni — pur con qualche distinguo fra la sentenza di primo grado e quelle successive — ha ipotizzato il concorso di più fattori concomitanti.

Da una parte si sostenne l'insorgenza di un improvviso banco di nebbia che avrebbe avvolto del tutto inaspettatamente la petroliera, limitando grandemente la visibilità.

Dall'altra, venne addebitata all'equipaggio del *Moby Prince*, e in particolar modo al comandante Ugo Chessa, una condotta imprudente nella guida del traghetto, per distrazione o per eccesso di sicurezza nelle proprie capacità.

L'insieme di questi fattori, combinati con la velocità della propagazione dell'incendio a bordo del traghetto, dovuto allo sversamento di petrolio greggio sullo scafo, avrebbe generato una incapacitazione pressoché immediata e la morte di passeggeri ed equipaggio in 20-30 minuti al massimo.

Di conseguenza, non è stata oggetto di valutazione processuale l'adeguatezza o meno della macchina dei soccorsi, in quanto le condotte dei responsabili dell'organizzazione dei soccorsi non avrebbero comunque potuto porsi in rapporto causale con la morte di passeggeri ed equipaggio: qualora i mezzi di soccorso fossero stati da subito indirizzati presso il traghetto, non sarebbero comunque riusciti ad arrivare in tempo utile per salvare le persone a bordo.

Su tale presupposto e sull'asserita negligenza del comandante Chessa, la tragedia è stata quindi ricondotta ad un semplice errore umano e alla presenza di nebbia.

Peraltro si evidenzia che nelle conclusioni tratte dalla sentenza di primo grado, come lamentò la Corte d'Appello, confluirono molti dei rilievi e in sostanza le tesi formulate nell'inchiesta sommaria prodotta dalla stessa Capitaneria di porto ⁽³⁾.

I lavori della Commissione senatoriale hanno approfondito tutti gli aspetti problematici della vicenda giungendo a conclusioni in larga parte difformi dai procedimenti giudiziari.

(2) Il processo di primo grado presso il Tribunale di Livorno iniziò il 29 novembre 1995 e si concluse il 31 ottobre 1997 con il deposito della sentenza. Il processo di secondo grado, presso la Corte d'Appello di Firenze si concluse il 5 febbraio 1999.

(3) Il riferimento è all'inchiesta sommaria della Capitaneria di porto di Livorno del 14 maggio 1991, la quale si esprime su posizione e movimento del banco di nebbia, rotta e velocità del traghetto, responsabilità del personale di guardia del traghetto per non aver messo « in opera accorgimenti idonei a fronteggiare l'improvviso occultamento dell'Agip Abruzzo », esclusione di un terzo natante coinvolto, presidio della plancia del traghetto, possibile avaria improvvisa agli organi di governo del traghetto (tesi Mignogna), nessuna responsabilità « finora emersa » a carico del comandante Superina. Tali conclusioni (pagg. 19 e segg.) sono riportate come configurazione di orientamenti, « pur non consentendo di trarre un convincimento definitivo sulle cause e sulle eventuali responsabilità della tragedia » (pag. 19). Si tratta di rilievi e convincimenti che hanno fortemente condizionato il procedimento giudiziario successivo, presso il Tribunale di Livorno.

In particolare, la relazione finale arriva a dichiarare la carenza dell'attività di indagine della Procura di Livorno, influenzata da diversi fattori esterni.

Fra questi, pare aver avuto un indubbio potere condizionante sull'attività giudiziaria inquirente l'aver utilizzato parte delle risultanze prodotte dall'indagine sommaria svolta dalla stessa Capitaneria di porto e precisamente dagli stessi soggetti direttamente coinvolti nella gestione dei soccorsi, alcuni dei quali persino coinvolti nelle vicende giudiziarie successive, sebbene poi assolti.

È evidente infatti che ben difficilmente questi soggetti avrebbero potuto essere dotati della terzietà e del disinteresse proprio di ogni organo inquirente.

Parimenti lacunose appaiono le indagini relative ai tempi di sopravvivenza a bordo del traghetto e alle cause della morte delle vittime.

La perizia commissionata in ambito medico-legale risulta infatti connotata soprattutto da valutazioni di sensibilità civile, piuttosto che da profili squisitamente medico-legali e dalla necessità di indagare le cause del disastro.

Segnatamente, come si vedrà meglio nel prosieguo, le attività peritali sono state assorbite dalla necessità impellente di procedere all'identificazione delle vittime per restituire i corpi ai familiari il prima possibile, senza sviluppare, se non superficialmente, ogni aspetto concernente le specifiche cause e i tempi della morte delle vittime.

Complessivamente, l'indagine svolta dalla Commissione senatoriale ha portato a ritenere del tutto inadeguati i risultati ottenuti sul punto in sede inquirente e processuale trasfusi poi nelle sentenze.

Difatti, la copiosa mole documentale acquisita, le dichiarazioni rese in audizione dai protagonisti diretti degli eventi, le risultanze emerse grazie alle nuove perizie disposte, hanno condotto a stabilire alcuni capisaldi che si pongono in netto contrasto con i contenuti delle sentenze.

Nello specifico, sono state accertate definitivamente le condizioni di visibilità sul luogo del disastro escludendo la presenza della nebbia; è stata disposta una nuova consulenza medico-legale rivolta a stabilire i tempi di sopravvivenza a bordo del traghetto che ha escluso la tesi della sopravvivenza a bordo non superiore ai 30 minuti dall'impatto ed è stata accertata una grave carenza nell'organizzazione dei soccorsi prestati al traghetto.

1.1. Condizioni di visibilità

Nell'immediatezza del disastro, appena poche ore dopo, venne diffusa da più parti⁽⁴⁾ la notizia che una delle cause della collisione fosse da ravvisarsi in una drastica diminuzione della visibilità dovuta all'improvvisa comparsa di banchi di nebbia cosiddetta da avvezione.

La Commissione senatoriale, nella ricostruzione delle condizioni meteorologiche precedenti l'impatto, ha proceduto con l'audizione dei protagonisti diretti degli eventi di quella drammatica notte, dalle quali

(4) Uno dei primi a parlare ai giornalisti accorsi sul posto di un raro fenomeno nebbioso che avrebbe diminuito in modo drastico la visibilità in rada, fu l'ammiraglio Sergio Albanese, comandante della Capitaneria di porto e responsabile dell'organizzazione dei soccorsi.

sono emerse versioni che contrastano con l'assunto fatto proprio dalle sentenze: la presenza della nebbia la sera del disastro è certamente da escludersi.

In sintesi, gli auditi che hanno assistito agli eventi da terra, o coloro i quali si trovavano in mare prima dell'impatto, raccontano tutti di una serata limpida con buona visibilità ed escludono la presenza della nebbia.

Altri, in mare dopo l'impatto o coinvolti nei soccorsi, hanno riferito di una scarsa visibilità, collegandola per lo più, comunque, al fumo dell'incendio del quale descrivono altresì l'odore acre.

A questo proposito, ha suscitato l'interesse della Commissione l'ipotesi, già esplicitata, che ad aver limitato la visibilità della petroliera possa essere stata la fuoriuscita di un'enorme quantità di vapore proveniente dalla stessa *Agip Abruzzo* ⁽⁵⁾.

Fra gli atti e le testimonianze che hanno arricchito il quadro della tragedia nel corso degli anni ci sono anche le comunicazioni da un aeromobile in atterraggio a Pisa che vide distintamente l'area del disastro pochissimo tempo dopo la collisione tra le due imbarcazioni, segno che la visibilità era buona.

Nello stesso senso il cosiddetto « video D'Alesio », ripreso pochissimo tempo dopo la collisione da una telecamera amatoriale posta nei pressi di un'abitazione che si affaccia lungo la rada, mostra un'immagine chiarissima della scena, il che rende poco credibile l'ipotesi della nebbia.

Il video costituisce una delle principali conferme della piena visibilità, almeno da terra verso il mare.

Alla luce di tutte le dichiarazioni acquisite e degli altri dati raccolti, la Commissione senatoriale ha potuto affermare con certezza che non si sia mai verificato un fenomeno nebbioso tale da determinare un'immediata e totale riduzione della visibilità sull'intera area del porto e della rada.

La presenza della nebbia, nelle fasi antecedenti e immediatamente successive alla collisione, non è stata quindi confermata né dai numerosi testimoni oculari auditi, né dai documenti acquisiti sulle condizioni meteo, né dalla documentazione video riguardante i momenti immediatamente successivi all'impatto.

La nebbia non ha avuto quindi alcuna incidenza sul verificarsi della collisione; ha semmai e immotivatamente costituito una, se non la principale, causa di giustificazione della conclamata disorganizzazione che ha contraddistinto la fase dei soccorsi che avrebbero dovuto essere coordinati dalla Capitaneria di porto.

Su questo specifico aspetto, i lavori della seconda Commissione hanno portato nuovi importanti esiti, che saranno analizzati più avanti.

(5) Rilevante a tal proposito l'audizione del 3 maggio 2016 di Paolo Thermes e Roger Olivieri, che hanno ricostruito dettagliatamente quanto accaduto la sera del disastro e in particolare hanno dichiarato di aver assistito ad un fenomeno di nebulizzazione su una nave alla fonda, da loro individuata come la petroliera *Agip Abruzzo*, e la sua temporanea sparizione alla vista prima della collisione con il *Moby Prince*. Tali dichiarazioni, del medesimo tenore di quelle rilasciate all'autorità giudiziaria in fase di indagini preliminari, sono state da ultimo confermate anche nel corso di una nuova audizione tenutasi il 5 luglio 2022 presso questa Commissione.

1.2. Tempi di sopravvivenza a bordo del *Moby Prince*

L'intero impianto del provvedimento emesso in primo grado dal Tribunale di Livorno, che ha poi condizionato l'integrale percorso giudiziario, è retto dalla convinzione, supportata dalla perizia medico-legale disposta dal pubblico ministero, secondo la quale, dopo l'impatto e la propagazione dell'incendio, le condizioni a bordo del traghetto fossero divenute incompatibili con la sopravvivenza di passeggeri ed equipaggio in un lasso di tempo brevissimo.

Precisamente, la perizia realizzata dall'équipe medico-legale diretta dal professor Bargagna quantificò i tempi di sopravvivenza a bordo del traghetto in un intervallo di tempo non superiore alla mezz'ora.

Come anticipato in premessa, questo dato condizionò le indagini sull'efficienza dei soccorsi prestati, ritenuti del tutto inutili data la violenza e la rapidità della propagazione dell'incendio e la morte ritenuta pressoché immediata di tutte le persone a bordo.

La Commissione senatoriale ha convocato in audizione due membri dell'allora collegio peritale, i professori Giusiani e Bassi Luciani ⁽⁶⁾, che hanno confermato sostanzialmente le pressioni ricevute perché i corpi delle vittime fossero restituiti in tempi rapidi alle famiglie.

Procedendo in tal modo, e limitando quindi l'attività peritale principalmente alla identificazione dei resti delle salme, nella maggioranza dei casi sono stati omessi gli esami tossicologici e le relative autopsie.

La relazione finale della Commissione senatoriale evidenzia come, in conclusione, le modalità di indagine abbiano condizionato in maniera determinante la possibilità di fare luce su alcune ipotesi, a partire dalla adeguatezza dei soccorsi.

Appare evidente una manchevole valutazione delle cause di morte delle vittime.

Per contro, l'inchiesta ha rilevato come alcuni dati fattuali incontrovertibili si pongano in antinomia con l'assunto della sopravvivenza a bordo limitata in 30 minuti.

È un fatto incontestabile la sopravvivenza di Alessio Bertrand a bordo del traghetto per oltre un'ora e mezzo dopo la collisione; dalle sue dichiarazioni — confermate in un'audizione condotta dalla Commissione — è emersa la permanenza in vita per molto tempo prima di morire del marinaio D'Antonio che lo ha accompagnato nella sua fuga all'interno della nave.

È altresì in contrasto con la tesi della morte contemporanea e immediata di tutti i passeggeri il caso di Antonio Rodi ⁽⁷⁾, il cui corpo integro, con i vestiti perfettamente riconoscibili e privi di segni evidenti di bruciature, venne ripreso la mattina all'alba sulla poppa del traghetto, accanto a corpi già carbonizzati, da un elicottero che sorvolava il *Moby Prince*.

La dimostrazione del fatto che Rodi fosse sopraggiunto da poco tempo sul ponte e che abbia quindi vagato vivo fino ad allora, è visibile

(6) Audizione svoltasi il 15 novembre 2016.

(7) Antonio Rodi, 41 anni, cameriere. La sua salma, numero 7, è stata trovata sul Ponte Sole 2 insieme a quelle dei membri della squadra antincendio e di Alessandro Vacca, il passeggero che si ipotizza abbia voluto seguirli per assisterli in caso di emergenza, essendo medico.