

**natante abbia costretto il *Moby Prince* ad una repentina manovra evasiva di emergenza tale da provocare la collisione tra il traghetto e l'*Agip Abruzzo*.**

La distanza temporale dai fatti, l'assenza di accertamenti esaustivi e diretti svolti nell'immediatezza dei fatti dagli inquirenti e alcuni fraintendimenti rendono tecnicamente impossibile il preciso accertamento dell'identità del terzo natante.

La conclusione anticipata della Legislatura, come già affermato, ha impedito alla Commissione di proseguire con gli accertamenti e in particolare di verificare con esattezza le presenze e i movimenti di tutte le unità navali riscontrabili nella rada di Livorno la notte del 10 aprile. Il solco di indagine su cui la Commissione stava operando al momento dell'interruzione dei lavori di indagine riguardava alcune imbarcazioni che erano già state oggetto di attenzione da parte della Procura di Livorno nella cosiddetta «inchiesta *bis*» (2006-2010), su cui la Commissione stessa ha ritenuto opportuno acquisire ulteriore documentazione tecnica.

#### 3.3.1.1. *La 21 Oktoobar II*

La Commissione ha avviato, come già affermato, una sistematica verifica di tutte le unità navali presenti nei pressi del Porto di Livorno la sera del 10 aprile 1991.

Questa verifica ha nuovamente evidenziato alcune incongruenze relative alla *21 Oktoobar II*, nave peschereccio di costruzione italiana, battente bandiera della Somalia, di proprietà della società armatrice Shifco di Mogadiscio.

Non è la prima volta che la presenza del *21 Oktoobar II* nel porto di Livorno incrocia la vicenda del *Moby Prince*.

L'ultima volta accadde nella richiesta di archiviazione della Procura di Livorno del fascicolo 9726/06, dove è ipotizzato che: «*il peschereccio, secondo le varie ricostruzioni più volte ricordate, potrebbe essere proprio la nave misteriosa che si è trovata improvvisamente sulla rotta del traghetto, costringendolo a una manovra di emergenza che lo ha portato a collidere con l'Agip Abruzzo... potrebbe quest'ultimo coincidere con il "peschereccio d'altura" che, dalle dichiarazioni di Marco Pompilio, direttore di macchina della petroliera, è arrivato a sfiorare una collisione con l'Agip Abruzzo prima dell'incidente. Infine, il 21 Oktoobar II potrebbe essere il peschereccio bianco, mai identificato con precisione, che per poco ha evitato un altro incidente nei pressi della diga della Vegliaia con il rimorchiatore Tito Neri II, a bordo del quale si trovavano il titolare Tito Neri e Felice Manganiello quando già tutto il porto era avvolto dal fumo*».

Sul punto la Procura di Livorno nel 2010 ha scritto ben 12 pagine di ipotesi e riscontri solo parziali.

A mero titolo di esempio la Procura aveva ipotizzato che la nave fosse in porto a Livorno per una derattizzazione (di cui tuttavia non risulta alcun riscontro documentale) o che la stessa poteva addirittura avere colliso con un'altra unità navale nei pressi della petroliera (da qui le ricerche con sonar effettuate dalla stessa Procura di Livorno sul fondale della rada nel 2009).

La Commissione ha ritenuto opportuno provvedere ad ulteriori accertamenti.

Dalla documentazione reperita presso il RINA di Genova la Commissione ha accertato che la *21 Oktoobar II* era in classe proprio con il RINA, che nell'aprile del 1991 si trovava a Livorno per lavori di riparazione a seguito di una *presunta* collisione avvenuta il 23 gennaio 1991 nella rada del Porto di Stone Town (Zanzibar).

M/V" 21 Oktoobar II"  
Mogadiscio

Zanzibar, 30th Jan 1991.

EXTRACT FROM THE SHIP'S LOG BOOK

Wednesday, 23rd Jan. 1991.

Omitted ...

While approaching - maneuvering alongside our portside at 0650 hours m/p" CUSMAN G.R. " was drifted due wind and sea force 3/4 B.S. from NE and with his anchor made damage to our deck plating, side plating abeam Hatch No1 aft part, bent overflow pipes, damaging railing in 25 m length.

I hold the Owner and Master of above mentioned vessel responsible for the damages, and I hold the right for my Owners and myself to extend the sea protest in the port and time convenient.

Master of m/p" Cusman G.R. "

Master:

Capt. Nikola Mandekic

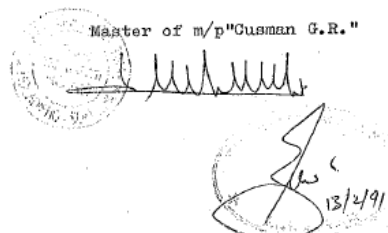




Figura 14: Dichiarazione di responsabilità della « Cusman G.R. »

Nella documentazione del RINA esiste solo la dichiarazione di responsabilità di un anonimo comandante della nave che sarebbe andata in collisione con la *21 Oktoobar II*, indicata, in modo non completo e non corretto, come « *Cusman GR* », che assumeva *in toto* la responsabilità dell'incidente.

La Commissione ha provveduto ad una semplice ricerca su internet e ritiene la nave con cui avrebbe colliso la *21 Oktoobar II* a Zanzibar altro non sia che la « *Cusmaan Geedi Raage* », anch'essa nave battente bandiera somala, del medesimo armatore Shifco, anch'essa in classe con il RINA e di cui non è stata reperita documentazione.



Figura 15: La Cusmaan Geedi Raage della Shifco

HISTORY		
Vessel Name	Registered Owner	Year
ABDULLAH	Al Sabatain Sg LLC	2015
CUSMAAN GEEDI RAAGE	Shifco Malit Srl	2014
CUSMAAN GEEDI RAAGE	Shifco Malit Srl	2004
PELICAN 1	Fishing Indian Ocean Catching Ltd	1998
CUSMAAN GEEDI RAAGE	Somali/Italian Fishing Corp	1982

Figura 16: Estratto degli armatori della Cusmaan Geedi Raage e lo storico dei nomi dell'unità

Sul punto la Commissione ritiene di avere aggiunto alcuni rilevanti riscontri, a cui non è stato possibile dare seguito per lo scioglimento anticipato delle Camere e la conseguente interruzione delle attività di indagine.

#### 4. L'accordo tra armatori sulla collisione a mare

Il tema riguardante l'accordo assicurativo è già stato oggetto di approfondimento da parte della Commissione del Senato, trattato specificamente in un paragrafo collocato nella sezione della relazione finale dedicata alle indagini succedutesi a decorrere dal 1991, avendo quella Commissione focalizzato l'attenzione su uno specifico dato, ovvero la sottoscrizione di accordi assicurativi fra le parti stipulata a distanza di poco più di due mesi (il 18 giugno 1991) dalla collisione,

quindi senza avere atteso gli esiti delle indagini avviate dalla magistratura inquirente.

La Commissione senatoriale ritenne che fosse singolare, se non del tutto anomalo e sospetto, che in un così breve lasso di tempo gli armatori e le loro compagnie assicuratrici si fossero accordate non attribuendosi reciproche responsabilità e soprattutto omettendo in qualsivoglia modo di approfondire le condizioni operative sottese alla collisione; ritenne, altresì, che fossero parimenti anomale le condizioni contrattuali del contratto di assicurazione stipulato tra la compagnia Nav.Ar.Ma. e la società Unione Mediterranea di Sicurtà, laddove, in particolare, era stata prevista l'estensione della polizza ai rischi guerra, nonché laddove il traghetto era stato assicurato per un valore di 20 miliardi di lire, a fronte di un suo effettivo valore stimato in 7 miliardi di lire.

Va da subito evidenziato che questa Commissione, allorquando ha a sua volta approfondito questo peculiare aspetto, in ottemperanza al mandato ricevuto dalla delibera istitutiva del 12 maggio 2021, è pervenuta, grazie alla perizia affidata all'avvocato Enrico Molisani, esperto nel settore del diritto dei trasporti, marittimo ed assicurativo, a conclusioni più esaustive rispetto a quelle della precedente Commissione senatoriale, avendo avuto il vantaggio di poter fruire sia dell'imponente mole documentale già reperita per la Commissione del Senato da parte del Servizio centrale di investigazione sulla criminalità organizzata (SCICO) della Guardia di Finanza, sia delle analisi svolte su questo aspetto della vicenda dai precedenti consulenti della Commissione senatoriale, il magistrato dottor Francesco Dall'Olio e il commercialista dottor Stefano Paparelli.

Questa Commissione ha, quindi, analizzato nuovamente sia l'accordo armatoriale-assicurativo sottoscritto a Genova il 18 giugno 1991 tra la Nav.Ar.Ma. (Navigazione Arcipelago Maddalenino) S.p.a., l'Unione Mediterranea di Sicurtà e The Standard Steamship Owners Protection and Indemnity Association Limited (Bermuda) da una parte e l'ENI Spa, la società nazionale metanodotti (SNAM), l'AGIP, la Padana Assicurazioni Spa e l'Assurance Foreningen Skuld, dall'altra; sia la tipologia della copertura assicurativa in capo al *Moby Prince*.

Per quanto concerne quest'ultimo aspetto, va rimarcato che l'avvocato Molisani ha esplicitamente escluso anomalie o profili di criticità nella tipologia delle polizze stipulate da entrambi gli armatori, chiarendo come sia del tutto usuale prevedere una copertura assicurativa per i rischi di guerra (clausole cosiddette *war risks*) anche in tempo di pace, essendo lo scopo dell'assicurazione anche quello di coprire i rischi derivanti da mine o da altri ordigni bellici, così come quelli derivanti da sommosse o conflitti locali; chiarendo, al contempo, come, nell'ambito delle assicurazioni marittime, in base al disposto di cui all'art. 515 cod. nav., la dichiarazione di valore della nave contenuta nella polizza equivalga a stima.

**La relazione consegnata alla Commissione dall'avvocato Molisani sottolinea come l'accordo datato 18 giugno 1991 vada inteso più come uno specifico accordo sulla collisione e sulle relative responsabilità privatistiche sottostanti all'evento che non come un semplice accordo assicurativo.**

Il documento ha oggettivamente disciplinato una puntuale rappresentazione in tema di responsabilità dei soggetti implicati nella collisione, la quale ha avuto un pesante impatto non solo sull'*asset* delle compagnie assicuratrici coinvolte, tanto per *Moby Prince*, quanto per *Agip Abruzzo*, ma ha anche influito sulle indagini, orientandole, e ha inciso quindi di riflesso sulla fase processuale e sulle risultanze di essa.

Significativo, al riguardo, è ciò che emerge da un confronto fra i pareri resi dagli studi legali che ebbero ad assistere le parti<sup>(28)</sup>, con particolare riferimento alle divergenze circa le attribuzioni di responsabilità nella collisione, laddove l'uno, lo Studio legale Boglione, attribuì il 100% della responsabilità della collisione al *Moby Prince*, mentre l'altro, lo Studio legale Ferrarini Ferraro, modulò il coinvolgimento delle responsabilità in termini percentuali, attribuendo l'80% della collisione in capo al *Moby Prince* ed il 20% alla *Agip Abruzzo* nell'ambito di una valutazione di responsabilità incrociate.

Quest'ultima ripartizione percentuale deriva dichiaratamente da una considerazione di un grado della colpa dell'*Agip Abruzzo* che non può essere riconducibile solo alla mancata emissione di segnali sonori da parte della petroliera all'insorgere della nebbia.

L'avvocato Molisani evidenzia come, avendo in mente quanto appena riportato relativamente alle percentuali discusse dagli studi legali all'epoca, rispetto al coinvolgimento delle due navi nella collisione, la lettura dell'accordo del giugno 1991 non parrebbe rispondere esattamente a queste valutazioni, poiché raffigurerebbe uno scenario equilibrato tra *Agip Abruzzo* e *Moby Prince* e, comunque, una lucidità e coordinamento tra le parti in termini molto precisi ed allineati, tanto addirittura da lasciare ampio margine agli interessi del *Moby Prince* di utilizzare lo strumento della limitazione del debito armatoriale *ex art.* 275 cod. nav., strumento di fatto contrattualizzato tra le parti e senza, all'epoca, l'utilizzo della procedura giudiziaria prevista dalla disciplina codicistica di cui l'art. 620 e seguenti cod. nav.

Nel dettaglio, le parti, pur concordando su una rappresentazione dei fatti che prevedesse una responsabilità integrale o pressoché tale in capo al traghetto, hanno comunque concordato la reciproca concessione della cosiddetta limitazione del debito dell'armatore — strumento che generalmente presuppone uno specifico procedimento giudiziale — attraverso la costituzione di un fondo in conformità a quanto stabilito dall'art. 275 del Codice della navigazione.

Semplificando, significa che Nav.Ar.Ma. ha ottenuto la limitazione dei risarcimenti dovuti entro la capienza del fondo, ciò tanto rispetto a eventuali pretese avanzate da SNAM/AGIP/PADANA/SKULD e loro dipendenti e preposti quanto rispetto a ogni altra azione legale eventualmente mossa nei confronti di NAV.AR.MA./U.M.S./STANDARD e loro dipendenti e preposti derivante dalla collisione; al contempo SNAM si è impegnata ad astenersi — in qualunque procedimento civile, amministrativo o penale — da qualsivoglia azione che avesse la finalità o l'effetto diretto o indiretto di contestare o pregiudicare il diritto di limitazione di NAV.AR.MA./U.M.S./STANDARD in conformità all'art. 275 del Codice della navigazione. L'allineamento contrattuale rappre-

(28) Studio legale Ferraro Ferrarini, parere del 1° ottobre 1991, e Studio legale Boglione, parere del 6 settembre 1991.

sentato da questo punto e più in generale da tutte le statuizioni contenute nell'accordo del 18 giugno 1991 condurrebbe quindi a ritenere che le parti avessero concordemente valutato che la responsabilità della collisione, per quanto formalmente attribuita in via esclusiva al *Moby Prince*, potesse essere circoscritta utilizzando la limitazione della responsabilità, quindi attribuendo al *Moby Prince*, o meglio al comando di quest'ultima, una mera responsabilità per colpa nautica con la conseguenza che, come sopra indicato, a parte le voci di reclamo disciplinate nell'accordo del 1991, la sola possibilità di reclamare da parte di Agip Abruzzo nei confronti di *Moby Prince* fosse quella della cosiddetta somma limite, unica voce aggredibile.

Sempre l'accordo del giugno 1991 prevedeva, al contrario, che *Moby Prince* rinunciasse ad invocare la difesa della limitazione del debito per tutti gli altri reclami dei terzi danneggiati, tra cui tutte le vittime della tragedia, ponendosi quindi come soggetto responsabile e senza la tutela che avrebbe dato lo strumento della limitazione sovraccitato.

Come detto, parrebbe quindi che l'intenzione delle parti dell'accordo del giugno 1991 fosse quella di non porsi in contrapposizione l'una con l'altra, evitando contenziosi molto delicati in tema di responsabilità rispetto alla causazione dell'evento.

Sostanzialmente quindi, in ragione dell'accordo e in particolare di quanto stabilito contrattualmente sulle limitazioni delle reciproche responsabilità<sup>(29)</sup>, l'*Agip Abruzzo* — nonostante fosse dichiaratamente soggetto con responsabilità nella collisione *pro quota* compresa fra lo zero e il venti per cento — si è fatta integralmente carico dei danni sofferti per un ammontare di circa 60 miliardi di lire, mentre il *Moby Prince*, soggetto asseritamente responsabile della collisione in una misura ricompresa tra l'ottanta e il cento per cento, si è fatta carico dei danni per un importo nettamente inferiore, pari a poco più della metà.

**Alla luce delle conclusioni sopra riportate dall'avvocato Molisani, la Commissione ritiene del tutto fondato che le parti avessero ben chiara una rappresentazione dei fatti e delle condotte causative del disastro in cui la suddivisione di responsabilità, ben lungi dall'essere attribuita in via esclusiva al traghetto, era invece da attribuirsi in modo equilibrato fra i due natanti.**

Il dubbio lecito e al quale purtroppo la Commissione non può, allo stato, rispondere in modo esaustivo, anche a cagione della lacunosità — evidenziata dallo stesso avvocato Molisani — della documentazione disponibile e in specie dell'assenza di gran parte del carteggio inter-

(29) Come detto sopra, di particolare rilievo il fatto che nell'accordo, gli interessi armatoriali e assicurativi del *Moby Prince* dichiarano di invocare la limitazione del debito armatoriale ex art. 275 cod. nav. e gli interessi dell'*Agip Abruzzo* riconoscono e accettano che il *Moby Prince* possa invocare tale limitazione opponibile a tutte le richieste che dovessero pervenire da parte dell'*Agip Abruzzo* relativamente ai danni alla nave, al carico ed alle spese conseguenti di salvataggio, inquinamento e /o lesioni subite dai membri dell'equipaggio. L'*Agip Abruzzo* si impegna ad astenersi in qualunque sede (civile, amministrativa e penale) da qualsivoglia azione che abbia la finalità o l'effetto diretto e/o indiretto di contestare o pregiudicare il diritto di limitazione ex art. 275 cod. nav. a favore del *Moby Prince*. La *Agip Abruzzo* rinuncia in ogni caso a qualunque azione e pretesa nei confronti degli interessi del *Moby Prince* che esolino dal procedimento di limitazione. Si evidenzia come, usualmente, la limitazione della responsabilità in questi termini è il risultato di un procedimento giudiziale invocato dalle parti, non di un accordo preventivo fra di esse.



corso fra gli studi legali e le parti, è se la suddivisione di responsabilità stabilita fra le parti fosse condizionata dalla sola consapevolezza della posizione in divieto d'ancoraggio in capo alla petroliera o se, in aggiunta, le parti abbiano valutato ulteriori elementi (la presenza di un terzo natante o lo svolgimento di operazioni a bordo della petroliera *Agip Abruzzo*) rispetto ai quali abbiano concordato di non fare alcuna menzione nell'accordo assicurativo.

Inoltre, al di là di tale aspetto, preme sottolineare che siffatto accordo armatoriale assicurativo abbia comunque contribuito ad orientare la ricostruzione dei fatti e non può non avere avuto una marcata influenza sullo sviluppo delle indagini prima e della fase processuale dopo, così come sulla rappresentazione dei fatti prospettata e che fu in seguito accolta dalla magistratura.

Come detto, al di là della quantificazione formale, l'accordo assicurativo ha assunto una valenza ben superiore disciplinando ogni aspetto dell'interpretazione giudiziaria delle cause e della dinamica del sinistro, sia per quanto concerne la collisione sia per quanto concerne la dinamica dell'incendio, nei termini inverosimili che di seguito possono così riassumersi: una improvvisa caduta di fitta nebbia a banchi, da Nord Ovest verso Sud Est, ha determinato, la notte del 10 aprile 1991 nella rada di Livorno, la collisione, nascondendo all'osservazione del *Moby Prince*, intento a procedere secondo la rotta e la velocità di crociera abituali, la petroliera *Agip Abruzzo*; l'incendio violentissimo immediatamente propagatosi aggrediva, a velocità di centinaia di metri al secondo ed a temperature elevatissime, entrambe le navi dall'esterno verso l'interno, rendendo inutili le difese passive delle navi stesse.

In linea con tale assunto, può affermarsi che la posizione irregolare della petroliera non sia mai stata oggetto di qualsivoglia forma di approfondimento, né in sede di indagine amministrativa, né di indagine penale, come se l'accordo tra armatori e compagnie assicuratrici « avesse neutralizzato quella parte di evento che riemergerà, senza clamori, nelle pagine della sentenza di primo grado, nella forma della definizione di una posizione della petroliera che, trascritta, si trova interamente nell'area di divieto. »<sup>(30)</sup>

In altri termini, è possibile sostenere che, se lo scopo principale dell'accordo del 18 giugno 1991 fosse quello di non porre le parti in contrapposizione e così evitare lo sviluppo di contenziosi delicati con possibili ricadute in tema di responsabilità rispetto alla causazione dell'evento, in un momento in cui le indagini penali erano solo in fase embrionale, non solo tale scopo è stato pienamente raggiunto, ma anzi è andato oltre ogni previsione, al punto tale da porre, da quel momento in poi, l'elemento nebbia quale unico fattore caratterizzante la collisione.

Il ricorso all'elemento nebbia sarà infatti *fondamentale* anche per spiegare il ritardo dei soccorsi e specificatamente la mancata tempestiva individuazione da parte dei mezzi di soccorso del *Moby Prince* e ad esso si attingerà tanto in fase di indagini, quanto in fase processuale e financo nel corso di talune delle audizioni rese innanzi alla Com-

(30) Commissione parlamentare d'inchiesta del Senato, *Relazione finale*, pagina 55.

missione del Senato<sup>(31)</sup>, asserendo come la rada fosse avvolta da fumo e da una nebbia così fitta da non consentire di intravedere la semplice sagoma del *Moby Prince*.

La dimostrazione più concreta di quanto l'accordo possa aver contribuito a determinare e ad orientare qualsivoglia forma di approfondimento della vicenda, è data dal tenore del capo di imputazione ascritto — e di seguito riportato<sup>(32)</sup> — ad uno degli imputati, Valentino

(31) L'ammiraglio Albanese, audito in Senato il 7 giugno 2016, così si esprime sulle condizioni meteorologiche della sera del disastro: «*Tornando ai fatti di quella sera, le unità avviate per prime nella zona ove era ancorata l'Agip Abruzzo a metà percorso si ritrovano immerse in una fittissima nebbia, che impose una velocità ridotta onde evitare collisioni fra gli stessi mezzi soccorritori e con i motopescherecci che rientravano in porto provenienti da quella zona. La prova della presenza della nebbia viene proprio dai motopescherecci — che io conosco per nome e che ho segnato da qualche parte — destinati alla pesca del cianciolo o da circuizione. La pesca da circuizione consiste nell'uscire solo nelle notti senza luna — cioè deve essere completamente buio — girando in una certa zona una rete enorme e mettendo al centro una barca con una lampara, che ha la funzione di attirare i pesci. Senza luna, al buio totale, i pesci — per il plancton e per tante altre esigenze — vengono attirati dalla luce, posizionandosi quasi intorno alla lampara. Quando il capopesca ritiene che sia il momento di tirare su la rete, la barca se ne esce e la rete viene tirata su. È un'operazione che comporta un certo tempo, per cui nella notte se ne fanno al massimo due. La notte del disastro i motopescherecci erano usciti alle ore 21,30 e alle ore 22,30-23 erano già di ritorno. Perché? Perché era arrivata una nebbia così fitta che la luce della lampara era stata annullata, per cui non aveva più senso tenere in mare la lampara, con le luci da 2.000 watt accese, perché "la nebbia le aveva oscurate. I motopescherecci rientrarono dunque in porto intorno alle 23, mentre avrebbero potuto tranquillamente fare almeno due calate, come si usa dire. Il rientro dei pescherecci anzitempo per il fatto che la lampara non poteva più svolgere la sua funzione è quindi un elemento che sta a comprovare ancora di più", qualora ce ne fosse bisogno, l'esistenza quella notte di una nebbia fittissima.*» E ancora: «*È successo che ad un bel momento i Vigili del fuoco sono andati addirittura oltre la motocisterna, perché' — ripeto — a causa della nebbia non hanno individuato la nave. Hanno chiesto addirittura al comandante dell'Agip Abruzzo di sparare i razzi di segnalazione per essere aiutati nell'individuazione.*» In ultimo «*Io mi sono reso conto della presenza della nebbia quando sono uscito in mare con la motovedetta, poiché' non riuscivamo a vedere neppure i fanali di entrata e di uscita (rosso e un verde) all'imboccatura Sud del porto. La nube di nebbia era già arrivata nel porto di Livorno per cui, dopo circa un'ora dall'incidente, quando uscimmo dal porto, ci ritrovammo già immersi nella nebbia. Quindi, stando anche alle considerazioni che ho fatto prima, riferii poi della presenza della nebbia. È quanto dissi all'orecchio del ministro Vizzini, quando mi venne a trovare e mi chiese quale poteva essere stata la causa della collisione. Dissi al Ministro che c'era una nebbia fittissima, che avevamo toccato anche noi, dopo un'ora, quando era arrivata nel porto di Livorno. Era peraltro quanto dicevano tutti quelli che stavano in mare: i rimorchiatori, i Vigili del fuoco, i pescatori.*» (pagg. 16 e ss. resoconto stenografico audizione).

(32) «*Rolla: del reato p.e p. dall'art. 449 C.P. perché, nella sua qualità di terzo Ufficiale della petroliera Agip Abruzzo, in servizio di guardia attiva sulla nave ancorata nel porto di Livorno, dopo che la nave stessa era stata investita da un fitto banco di nebbia, ometteva di dare opportune disposizioni affinché fossero azionati, ai sensi della regola 35f del regolamento per evitare gli abbordi in mare, di cui alla Legge 27.12.77 n. 1085, i segnali acustici ivi previsti (campana suonata rapidamente per cinque secondi ad intervalli non superiori al minuto nella parte prodiera e gong suonato rapidamente per cinque secondi nella parte poppiera, trattandosi di nave di lunghezza superiore ai cento metri), omettendo altresì ed in ogni caso di informare il Comandante della petroliera della situazione di rischio che si era creata e contravvenendo così ai compiti previsti per il responsabile del servizio di vedetta dalla regola 5 del predetto regolamento, nonché omettendo colpevolmente di accendere il radar nell'immediatezza del momento in cui aveva percepito il verificarsi del fenomeno-nebbia, cosicché lo stesso radar potesse "scaldarsi" in tempo sufficiente da poter consentire al medesimo Rolla di poterlo usare e di potersi, pertanto, accorgere della sopravvenienza di una nave, provvedendo, in questo caso, a porre in essere; ai sensi del combinato disposto dagli artt. 5 e 7 del Regolamento per evitare gli abbordi in mare, tutti gli accorgimenti, fra i quali: esemplificativamente, uso di sirene; tentativi di uso della radio, etc, tesi ad evitare o diminuire il rischio di abordaggio, contribuiva, con queste omissioni alla causazione del sinistro che vedeva coinvolte la petroliera Agip Abruzzo e la motonave Moby Prince, la quale, non avendo avvistato l'Agip Abruzzo stessa vi collideva violentemente, cosicché dall'urto si sprigionava, a seguito dell'accensione del*



Rolla, nella sua qualità di terzo ufficiale di coperta dell'*Agip Abruzzo*, facendosi riferimento in esso ad un suo specifico atto di negligenza, ovvero (e non poteva essere altrimenti) all'aver omesso, dopo che la nave era stata investita da un fitto banco di nebbia, di dare opportune disposizioni affinché fossero azionati i segnali acustici previsti dalla legge.

L'intera fase processuale, ha, quindi ruotato intorno al fattore nebbia e per anni ogni analisi processuale vi ha fatto riferimento, evitando di esaminare ogni altra evidenza.

Rispetto alla nebbia si intersecano poi due ulteriori elementi che hanno ulteriormente contribuito a *distrarre* il corso delle indagini e così evitare che fosse presa in considerazione la posizione della petroliera *Agip Abruzzo*: il primo riconducibile alla lacunosa relazione del consulente tecnico Alessandro Massari, nominato dalla Procura di Livorno nella prima fase delle indagini preliminari; il secondo riconducibile all'azione di aperto depistaggio posta in essere da Ciro Di Lauro e Pasquale D'Orsi, protagonisti di un'azione finalizzata alla manomissione del timone del traghetto e in relazione alla quale è stato celebrato anche un processo, conclusosi con l'assoluzione di entrambi, sul presupposto della grossolanità del loro agire, del tutto inidoneo a trarre in inganno i periti del tribunale.

La misura della confusione su tale aspetto viene fornita dalla sentenza di secondo grado emessa dalla Corte di appello di Firenze, avendo quel Collegio, senza però avere possibilità alcuna di porvi rimedio, dimostrato, come agevolmente desumibile dalla parte conclusiva della sentenza, di avere sostanzialmente compreso o comunque intuito la mole di incongruenze sottese alle indagini ed al processo di primo grado.

I Giudici nelle loro considerazioni finali scrivono:

*Il processo presenta molteplici aspetti di interesse, alcuni dei quali strettamente tecnico-formali, altri più intimamente legati alla tragica vicenda che ne costituisce l'oggetto. Un primo spunto di riflessione è che si tratta di un processo regolato dal nuovo codice di procedura penale, ma che ha risentito delle inchieste sommaria e formale, che sono state condotte parallelamente a quella penale e i cui atti conclusivi sono stati acquisiti e utilizzati dal Tribunale. Inevitabilmente, come anche altri processi condotti con il nuovo rito hanno mostrato, quando l'oggetto è complesso, il dibattimento viene celebrato a distanza di anni dai fatti. Ciò comporta una minore affidabilità dei testi sentiti dopo tanto tempo e complessivamente riduce la credibilità dell'accertamento condotto mediante un'istruttoria dibattimentale fondata principalmente sulla prova testimoniale. Le inchieste svolte in sede amministrativa che ovviamente erano presenti anche quando era in vigore il codice del 1930, il quale presentava altri inconvenienti, concernenti le garanzie del diritto di difesa nell'assunzione delle prove assumono rilievo, se non altro come pietra di paragone, costituendo una ricostruzione tendenzialmente completa dei fatti. In proposito, peraltro, non si può non rilevare che l'inchiesta sommaria — che per alcuni versi è la più importante perché interviene nell'immediatezza del fatto ed è in qualche modo in grado di indirizzare*

---

*greggio contenuto in una tank della petroliera, un violento incendio che investiva entrambe le navi, provocando il naufragio della MN Moby Prince. »*

*i successivi accertamenti e di influire sulle stesse indagini penali — secondo l'attuale testo dell'art. 578, 2 comma, cod. nav., può essere condotta da alcuni dei possibili responsabili del disastro. In effetti, per limitare l'osservazione all'imputazione ascritta al Checcacci (capo d), che è stato membro della commissione che ha condotto l'inchiesta sommaria, è stato imputato nel presente processo e, pur essendo stato in concreto pienamente e definitivamente assolto, in astratto avrebbe potuto essere ritenuto responsabile. Lo stesso comandante del porto è stato indagato. Si tratta di un'anomalia che non può essere sottaciuta e che concerne la stessa previsione astratta della competenza secondo il citato art. 578, previsione che meriterebbe di essere riconsiderata, almeno in casi come quello di specie in cui esiste l'eventualità del coinvolgimento della responsabilità delle autorità marittime locali. In questo processo vi sono aspetti meno chiari, alcuni di minore importanza altri di maggior rilievo, di cui vanno ricordati almeno i seguenti. È stato compiuto un vero e proprio tentativo di inquinamento delle prove, per il quale si è celebrato un distinto processo, Anche il rinvenimento delle tracce di esplosivo non manca di suscitare perplessità per più motivi evidenziati dal Tribunale nella sentenza impugnata. Vi sono infine altri particolari che possono essere casuali e che tuttavia vanno segnalati: ad esempio, la distruzione di un registro dell'Agip Abruzzo e la mancanza di una parte della relazione conclusiva dell'Inchiesta Sommaria, quella concernente il questionario dell'Agip Abruzzo.*

*In ordine al merito della causa, è convinzione del Collegio che, anche limitandosi a considerare i fattori anteriori alla collisione, come in questa sede è doveroso fare, non si può scaricare la responsabilità dell'immane tragedia sul solo Chessa e neppure soltanto su questi e sul Rolla. Insieme a fattori non dipendenti dal comportamento umano, quali l'inusuale forma in cui quella tragica notte si presentò un fenomeno meteorologico in sé piuttosto comune e la fatalità per cui il Moby Prince andò a colpire l'Agip Abruzzo a soli 29 metri dalla poppa della petroliera e proprio in corrispondenza della cisterna contenente il greggio altamente infiammabile, vi è la responsabilità di chi fece ancorare e di chi consentì che si potesse ancorare la nave cisterna con un diametro del cerchio di fonda di quasi un chilometro proprio sulla rotta del traghetto per Olbia e comunque, una volta ancorata nulla fece per rimuoverla né per avvertire il comandante del Moby Prince della presenza di essa.*

## **5. Sintesi conclusiva**

La Commissione, in esito alle proprie attività di indagine e avendo condiviso le risultanze della Commissione del Senato, è nella condizione di poter affermare quanto segue.

La Commissione ritiene *in primis* che le condizioni di visibilità di quella sera fossero normali, così come la condotta tenuta dal comando del traghetto fosse in linea con i principi di prudenza e diligenza.

La collisione tra il traghetto *Moby Prince* e la petroliera *Agip Abruzzo* è avvenuta all'interno dell'area di divieto di ancoraggio che era presente al tempo in rada, a seguito di una turbativa esterna della navigazione provocata da un terzo natante che non è stato possibile identificare con certezza.

Difatti le perizie tecniche disposte dalla Commissione hanno consentito di escludere che prima della collisione il traghetto *Moby Prince*

avesse potuto avere avarie al timone e/o al sistema delle eliche di propulsione, tali da modificarne improvvisamente la rotta.

Analogamente, è stato accertato che l'esplosione a bordo del traghetto sia stata un evento avvenuto in seguito alla collisione con la petroliera e che per questo non possa essere ritenuta la causa della turbativa alla navigazione.

L'analisi ingegneristica commissionata dalla Commissione ha concordemente verificato come una turbativa esterna sia stata la causa della collisione e che questa sia intervenuta in un momento spazio-temporale molto preciso, nel quale il traghetto stava regolarmente navigando nelle acque antistanti il porto di Livorno.

La Commissione ritiene dunque che, nello scenario di quella sera, la presenza di una terza unità navale in movimento abbia interferito con la rotta del traghetto e abbia obbligato il *Moby Prince* ad una manovra evasiva.

Pur avendo individuato alcuni interessanti spunti di indagine, la Commissione non è in grado di indicare con certezza quale sia l'identità di questo terzo natante, in quanto il termine anticipato della Legislatura ha interrotto gli accertamenti che erano stati disposti.

La Commissione ritiene altresì che l'analisi dell'accordo assicurativo sulla collisione, siglato tra i vari soggetti nell'immediatezza dei fatti, consenta di definirlo un *unicum* che abbia contribuito ad orientare la ricostruzione dei fatti e abbia avuto una marcata influenza sullo sviluppo delle indagini prima e della fase processuale dopo, per la rappresentazione dei fatti prospettata e che in seguito fu accolta dall'autorità giudiziaria.

Nel corso delle proprie attività di indagine questa Commissione ha avuto conferma della valutazione, pienamente condivisibile, fatta dalla Commissione senatoriale in merito al « *comportamento di ENI connotato di forte opacità* ». Opacità riscontrata, in particolare, in merito alla determinazione della effettiva provenienza della petroliera, del carico realmente trasportato e delle attività svolte durante la sosta nella rada di Livorno; comportamento, dunque, certamente opaco che questa Commissione ritiene di biasimare.

In ultimo la Commissione concorda con le risultanze cui è pervenuta la precedente Commissione senatoriale in termini di non riconducibilità della tragedia né alla presenza della nebbia né all'asserita condotta colposa, in termini di imprudenza e negligenza, avuta dal comando del traghetto *Moby Prince* e concorda anche con le censure già mosse in tema di mancato soccorso alle persone imbarcate sul traghetto da parte della Capitaneria di Porto di Livorno.

La Commissione ribadisce inoltre che quanto posto in essere da parte dell'equipaggio del *Moby Prince* dopo la collisione, ovvero l'aver raccolto tutti i passeggeri nel salone De luxe certamente per un tempo molto lungo, sia stato un comportamento di valore e coraggio straordinari. I membri dell'equipaggio, infatti, sono eroicamente rimasti ai posti assegnati, nel tentativo disperato di salvare i passeggeri con loro imbarcati.

## PARTE II – LE ATTIVITÀ DELLA COMMISSIONE

### 1. La delibera istitutiva

La Commissione è stata istituita dalla Camera dei deputati il 12 maggio 2021 e la delibera istitutiva è stata pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 117 del 18 maggio 2021.

### 2. Costituzione e attività preliminari

I componenti sono stati nominati dal Presidente della Camera il 15 giugno 2021 e il 18 giugno ne è stata data comunicazione all'Assemblea.

Nella prima seduta, il 23 giugno 2021, è stato eletto l'ufficio di presidenza. Sono risultati eletti: presidente il deputato Andrea Romano, vicepresidenti i deputati Manfredi Potenti e Pietro Pittalis, segretarie le deputate Silvia Fregolent e Mara Lapia.

La seduta successiva, il 7 luglio 2021, è stata dedicata all'esame e all'approvazione del regolamento interno (poi modificato, all'articolo 20, comma 1, nella seduta del 7 dicembre 2021); nella stessa seduta il presidente ha comunicato l'adozione, da parte dell'ufficio di presidenza, di una delibera sull'acquisizione di copia degli atti della Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto *Moby Prince* istituita dal Senato nella XVII legislatura, di una delibera sul regime di divulgazione degli atti e dei documenti formati o acquisiti dalla Commissione e di una delibera in tema di collaborazioni esterne e criteri per la corresponsione dei rimborsi spese.

### 3. Consulenze

La Commissione si avvale della collaborazione di 18 consulenti, tutti con incarico a tempo parziale e a titolo gratuito, salvo il rimborso delle spese. I nomi di un primo gruppo di consulenti sono stati comunicati nella seduta del 3 agosto 2021: generale dei Carabinieri Antonio Buccoliero; dottor Rosario Cantelmo, magistrato in quiescenza; dottor Francesco Dall'Olio, magistrato; generale in ausiliaria Emilio Errigo, della Guardia di finanza; avvocato Giustino Sergio Ferraro; avvocato Nicodemo Gentile; avvocato Nicola Maione; dottor Stefano Paparelli, commercialista; dottor Fabio Ignazio Scavone, magistrato; generale Angelo Senese, della Guardia di finanza; avvocato Margherita Zurru. Successivamente è stata comunicata la decisione di avvalersi di altri consulenti: dottor Gabriele Bardazza, perito forense, e avvocato Giovanni Frullano (seduta del 21 settembre 2021); ingegner Gianni Bresciani, esplosivista, e capitano di vascello Sergio Simone, della Marina militare (seduta del 6 ottobre 2021); dottor Filippo Paoli e tenente colonnello dei Carabinieri Adolfo Gregori, esplosivista (seduta del 9 dicembre 2021); del contrammiraglio in ausiliaria Alberto Maffeis, della Marina militare (seduta del 16 febbraio 2022).

Alcuni dei consulenti (dottor Dall'Olio, dottor Paparelli, dottor Scavone, generale Senese, avvocato Zurru) avevano già svolto analogo incarico presso la Commissione parlamentare d'inchiesta istituita dal Senato nella XVII legislatura.

#### 4. Documentazione richiesta e acquisita

La Commissione, con l'autorizzazione della Presidente del Senato della Repubblica, ha acquisito il 26 luglio 2021 presso l'Archivio storico del Senato copia della documentazione formata o acquisita dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto *Moby Prince*, istituita dal Senato nella XVII legislatura.

Il 5 agosto 2021 il presidente ha trasmesso al Presidente del Consiglio dei ministri la richiesta della Commissione di estendere anche ai documenti relativi al disastro della *Moby Prince* la declassifica disposta recentemente per la documentazione relativa all'organizzazione *Gladio* e alla loggia massonica P2. Il Presidente Draghi ha risposto comunicando che non risultano atti e documenti relativi al disastro soggetti a classifiche di segretezza.

Successivamente, la Commissione ha richiesto a vari enti e autorità ulteriore documentazione. Si segnalano in particolare:

- copia del libretto di navigazione del nostromo della *Moby Prince* (trasmesso dal comandante della Capitaneria di Porto di Torre del Greco, capitano di vascello Vittorio Giovannone);

- documentazione del Registro Navale Italiano relativa alla *Moby Prince* e alla nave *21 Oktoobar II* (acquisita presso la sede della società RINA Spa); tale documentazione è stata acquisita il 3 novembre 2021 da una delegazione della Commissione che si è recata a Genova, presso la sede della società RINA; lo stesso giorno la delegazione ha visitato anche la società CETENA, che si occupa di ricerca applicata in ambito navale, e ha discusso i termini di un incarico tecnico;

- documentazione di Eni Insurance Spa riguardante la collisione tra la *Moby Prince* e l'*Agip Abruzzo* (trasmessa dal *director public affairs* di Eni SpA, Lapo Pistelli);

- documentazione dell'AISE relativa al disastro della *Moby Prince* (trasmessa dal direttore, generale Giovanni Caravelli);

- documentazione dell'AISI relativa al disastro della *Moby Prince* (trasmessa dal direttore, prefetto Mario Parente);

- documentazione della Polizia di Stato relativa a un ex appartenente alla Polizia (trasmessa dal Capo della Polizia, prefetto Lamberto Giannini).

La Commissione, inoltre, ha chiesto sia al Comandante generale della Guardia di finanza, generale Giuseppe Zafarana, sia al Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, dottor Marcello Minenna, se fosse reperibile documentazione relativa a eventuali indagini su traffici illeciti di carburanti all'epoca del disastro della *Moby Prince*, ricevendo da entrambi risposta negativa.

Ugualmente non reperibili sono risultati, secondo quanto comunicato dall'ammiraglio Pierpaolo Ribuffo, comandante del Comando marittimo Nord, i nomi degli ufficiali in servizio presso la sala operativa del Dipartimento militare marittimo dell'Alto Tirreno la notte del disastro.

Analogo esito ha avuto la richiesta, rivolta al presidente dell'ENEA, ingegner Gilberto Dialuce, di documentazione riguardante le analisi



chimiche su reperti del *Moby Prince* effettuate nel 1992 presso i laboratori di quell'ente.

La Commissione si è anche rivolta ai rappresentanti diplomatici in Italia di tre Paesi (Francia, Federazione Russa, Stati Uniti d'America) per chiedere di poter accedere alle immagini satellitari e alla documentazione radar relativi al porto di Livorno per le giornate del 10 e 11 aprile 1991 eventualmente in possesso dei rispettivi Governi. L'ambasciatore russo, Sergey Razov, ha risposto che da ricerche effettuate si è verificato che la Federazione Russa non possiede quanto richiesto. L'ambasciatore francese, Christian Masset, ha comunicato dapprima di aver trasmesso la richiesta alle competenti autorità del suo Paese e successivamente che le amministrazioni statali francesi non sono in grado di fornire alcuna informazione alla Commissione. Dall'incaricato d'affari statunitense Thomas D. Smitham – al quale la Commissione si è rivolta poiché non è stato nominato un ambasciatore – non è sinora giunto alcun riscontro.

Per quanto riguarda le richieste, relative alle immagini filmate in occasione del disastro della *Moby Prince*, inviate poco prima dello scioglimento delle Camere ad alcune emittenti televisive, è giunta risposta solo da TV9 Telemaremma, che ha inviato due filmati, mentre finora non risultano pervenuti riscontri da Granducato TV e da Mediaset.

Inoltre è stata richiesta all'AISE documentazione su un ex appartenente ai servizi di informazione e sicurezza; il direttore dell'AISE, in applicazione dell'articolo 256 *bis* del codice di procedura penale, ha dato la disponibilità alla consultazione dei documenti presso la sede dell'Agenzia e all'estrazione di copia; lo scioglimento delle Camere, con la conseguente preclusione di attività di indagine, non ha consentito di prendere visione della documentazione.

È stata predisposta, a cura del Servizio Informatica della Camera, un'area documentale alla quale possono accedere i componenti e i consulenti della Commissione, nella quale è consultabile la maggior parte dei documenti acquisiti dalla Commissione.

## 5. Audizioni

Vengono fornite in questo paragrafo indicazioni sintetiche sui contenuti delle audizioni svolte; per il testo completo delle audizioni si rinvia ai resoconti stenografici, che sono consultabili sul sito della Camera dei deputati.

La Commissione, nella prima audizione, ha ascoltato Gabriele Bardazza, perito forense, che nelle sedute del 13 e del 21 luglio 2021 ha dapprima ricordato i procedimenti giudiziari relativi al disastro della *Moby Prince* e si è quindi soffermato sui risultati dell'attività della Commissione parlamentare d'inchiesta istituita dal Senato nella XVII legislatura, che, a suo parere, ha sostanzialmente « scardinato » l'impianto delle sentenze. Ha poi evidenziato numerosi aspetti che, a suo avviso, necessitano di essere ancora chiariti, tra cui: la rotta del traghetto negli ultimi minuti prima della collisione con la petroliera *Agip Abruzzo*, il carico a bordo di quest'ultima, l'accordo assicurativo tra gli armatori delle due navi, il ruolo delle altre navi presenti in rada. Il dottor Bardazza ha inoltre illustrato sinteticamente la documentazione disponibile e alcune possibili piste di ricerca.

Il senatore Bachisio Silvio Lai, presidente della Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto *Moby Prince* istituita dal Senato nella XVII legislatura, è stato ascoltato nella seduta dell'8 settembre 2021 e ha illustrato anzitutto alcuni aspetti di metodo, sottolineando come la Commissione da lui presieduta si sia dotata degli strumenti e delle consulenze adeguate e come abbia voluto basarsi su elementi comprovati, eliminando le notizie che risultavano non fondate su prove. Il senatore Lai ha quindi evidenziato che una Commissione parlamentare d'inchiesta « non è il quarto grado di giudizio degli atti della magistratura », poiché ha una funzione diversa da quella dell'autorità giudiziaria, e che la relazione finale è bene che sia basata su elementi verificabili nonché condivisa da tutti i commissari. In risposta alle domande postegli, si è quindi soffermato su alcuni aspetti, tra i quali le perizie esplosivistiche e le autopsie, e ha indicato una serie di aspetti da approfondire: i rottami presenti nel punto dell'impatto (da recuperare dal fondale per farli analizzare), il ruolo dei due armatori, le informazioni che potrebbero dare gli equipaggi (comandanti e radaristi, in particolare) di alcune navi allora presenti nella rada, lo stato di efficienza del timone, le eventuali informazioni di fonte radaristica e satellitare.

Il 21 settembre 2021 si è svolta quasi interamente in seduta segreta su richiesta dell'audita, l'audizione della giornalista Adele Grossi, autrice di un servizio televisivo intitolato *La Moby è sempre con te*, trasmesso dalla Rai il 19 aprile 2021.

Nell'audizione successiva, svoltasi il 6 ottobre 2021, sono stati ascoltati Angelo e Luchino Chessa, rappresentanti dell'Associazione 10 Aprile-Familiari Vittime Moby Prince Onlus, e Nicola Rosetti, rappresentante dell'Associazione 140 Familiari vittime Moby Prince, che hanno espresso la loro insoddisfazione per i risultati dei procedimenti giudiziari e la persuasione che vi siano stati depistaggi; al contempo hanno sottolineato l'importanza del lavoro svolto dalla Commissione d'inchiesta istituita dal Senato nella scorsa legislatura e hanno espresso l'auspicio che esso potesse essere proseguito proficuamente dalla Commissione istituita dalla Camera dei deputati.

La seduta del 12 ottobre 2021 è stata dedicata all'audizione di sei consulenti della Commissione. L'avvocato Margherita Zurru si è concentrata principalmente sui contenuti della normativa in tema di sinistri marittimi vigente nel 1991. Il dottor Stefano Paparelli ha rapidamente fatto cenno ai bilanci della società Nav.Ar.Ma. e agli aspetti assicurativi, in particolare all'accordo assicurativo, da lui ritenuto « insolito », tra la Nav.Ar.Ma. e la Snam (proprietaria della petroliera *Agip Abruzzo*). Sono inoltre intervenuti brevemente l'avvocato Nicodemo Gentile, l'avvocato Giustino Sergio Ferraro, l'avvocato Nicola Maione e l'avvocato Giovanni Frullano, che ha posto in evidenza la necessità, a suo avviso, sia di ascoltare coloro, tra i partecipanti alle operazioni di soccorso, che avevano un'approfondita conoscenza dell'attività porto di Livorno, sia anche di acquisire informazioni sulla carriera, successiva al 1991, di coloro che avevano delle responsabilità.

La Commissione il 26 ottobre 2021 ha audito, su sua richiesta, la dottoressa Marina Caffarata, vedova del secondo ufficiale di coperta della « Moby Prince » Lido Giampedroni, la quale ha riferito che nel primo pomeriggio del 10 aprile 1991 ascoltò un marinaio dire a

Giampedroni che erano state trovate a bordo due persone sconosciute, che erano state poi fatte scendere dal traghetto. La dottoressa Caffarata ha precisato che, dopo il disastro, informò dell'episodio, sebbene informalmente, sia il sostituto procuratore De Franco sia il commissario Grosselle e ha poi risposto alle domande del presidente e dei commissari, riferendo i suoi ricordi relativi al 10 aprile e ai giorni immediatamente successivi.

Nella stessa seduta del 26 ottobre si è svolta anche l'audizione dell'avvocato Margherita Zurru, consulente della Commissione, che ha presentato una dettagliata relazione riguardante l'unico superstite del disastro, Alessio Bertrand.

Il 9 dicembre 2021 si è svolta l'audizione del giornalista della Rai Paolo Mastino, autore del documentario *Buonasera, Moby Prince*, realizzato nel 2017. L'auditò, rispondendo alle domande del presidente e dei commissari, si è soffermato su vari aspetti: il tempo di sopravvivenza a bordo, che ritiene certamente di alcune ore, l'assenza o comunque l'enorme ritardo dei soccorsi, il ruolo della nave *Gallant II*, le richieste di aiuto inviate via radio dal *Moby Prince* e rilanciate (*mayday relay*) nelle ore successive da un altro soggetto trasmittente.

La Commissione ha proceduto il 21 dicembre 2021 all'audizione del dottor Alessandro Massari, esperto in materia di esplosivi, che nel 199-1992 effettuò, per incarico della Procura di Livorno, perizie chimico-esplosivistiche su reperti del *Moby Prince*. Il dottor Massari ha ricordato che all'epoca era responsabile dei laboratori di chimica del servizio di Polizia scientifica e che intervenne sul caso del *Moby Prince* su sollecitazione del vicecapo della Polizia e direttore della Criminalpol, prefetto Luigi Rossi. Ha precisato che una sua prima relazione riguardava soltanto il locale *bow thruster* in cui si era verificata l'esplosione, mentre una seconda relazione venne da lui redatta, sempre per incarico del sostituto procuratore De Franco, poiché alcuni periti avevano osservato che sarebbe stato necessario ricercare residui di esplosivo anche in altri punti della nave e compararli con quelli trovati nel locale *bow thruster*. Il dottor Massari, in risposta alle domande del presidente e dei commissari, ha esposto i motivi che lo condussero a ipotizzare la presenza di una carica esplosiva anziché attribuire al gas l'esplosione, ricordando comunque di aver affermato, nella sua relazione, che non era possibile indicare se l'esplosione fosse avvenuta prima, durante o dopo la collisione delle due navi. Ha inoltre precisato di non aver mai potuto vedere l'*Agip Abruzzo*, poiché all'epoca del suo incarico peritale la petroliera era già andata in demolizione. Infine, il dottor Massari ha detto, in risposta a un quesito specifico, che prima di prestare servizio nella Polizia aveva lavorato per molti anni nel SISMI.

Nella seduta del 18 gennaio 2022 la Commissione ha svolto le audizioni di due consulenti, il dottor Gabriele Bardazza e il capitano di vascello Sergio Simone. Entrambe le audizioni si sono svolte interamente in forma segreta, ma i relativi resoconti sono stati successivamente desecretati dalla Commissione. Il dottor Bardazza, nel corso della sua audizione, ha riferito in merito al riversamento in formato digitale – effettuato da un dipendente dei servizi tecnici della Camera negli ultimi giorni di dicembre del 2021 – del nastro registrato dalla stazione IPL Livorno Radio il 10 e 11 aprile 1991 (il « bobinone »), illustrando i dettagli tecnici e gli esiti dell'attività svolta. Il capitano di