

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
SULLE CAUSE DEL DISASTRO DELLA NAVE «MOBY PRINCE»**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

1.

SEDUTA DI MARTEDÌ 13 LUGLIO 2021

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANDREA ROMANO

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Bardazza Gabriele, <i>perito forense</i>	3, 21
Romano Andrea, <i>presidente</i>	3	Frailis Andrea	21
Audizione del dottor Gabriele Bardazza, perito forense:		<i>ALLEGATO: Documentazione depositata dal perito forense Gabriele Bardazza</i>	23
Romano Andrea, <i>presidente</i>	3, 21, 22		

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANDREA ROMANO

La seduta comincia alle 17.30.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Buonasera. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e la trasmissione in diretta *streaming* sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

**Audizione del dottor Gabriele Bardazza,
perito forense.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno della nostra seduta reca l'audizione del dottor Gabriele Bardazza, perito forense. L'audizione si svolge in forma libera e di essa sarà redatto un resoconto stenografico. Se necessario, i lavori potranno proseguire in forma segreta. Come sempre, raccomando di evitare interventi a microfono spento, che non verrebbero registrati e pertanto non sarebbero riportati integralmente nel resoconto della seduta. Ricordo inoltre ai colleghi la prescrizione di indossare la mascherina anche quando prenderanno la parola.

Ringrazio innanzitutto il dottor Bardazza per aver accolto immediatamente l'invito della nostra Commissione. Ricordo che il dottor Bardazza è perito forense, ma soprattutto ha collaborato a lungo, ormai da molti anni, con le varie associazioni dei familiari delle vittime della strage del *Moby Prince*, è autore di pubblicazioni su questo tema ed è tra i principali esperti della vicenda *Moby Prince*, della quale questa

Commissione si occupa. Questa è la prima di due audizioni, con l'obiettivo di introdurre tutti noi allo stato dell'arte, se così si può dire, sul tema *Moby Prince*. Abbiamo chiesto al dottor Bardazza di farci un quadro riepilogativo – non uso il termine « sintetico » perché prenderà il tempo che sarà necessario – di quello che sappiamo sulla vicenda, sulla base delle sentenze e, soprattutto, del lavoro della Commissione d'inchiesta istituita dal Senato nella scorsa legislatura, ma anche di quello che non sappiamo, di ciò che a suo parere deve essere ulteriormente indagato e quindi delle varie ipotesi d'indagine e investigative. Detto questo, invito il dottor Bardazza a svolgere la sua relazione. Grazie.

GABRIELE BARDAZZA, *perito forense*. Buonasera a tutti e grazie. In questa prima audizione, come diceva il presidente, mi è stato chiesto di fare una sorta di riassunto di questi trent'anni riguardo a questa vicenda. Non è una cosa semplice. Se ci sono domande, anche mentre sto svolgendo la presentazione, vi prego di farle, così smarciamo via via tutti gli argomenti.

Sono passati trent'anni dal 10 aprile 1991 ed è una vicenda che vede oggi questa Commissione impegnata a cercare di fare ulteriore chiarezza rispetto ai fatti di quella notte. I soggetti che si sono succeduti, in questi anni, nella ricerca della verità ho cercato di rappresentarli nella *slide* che vedete.

La procura di Livorno ha svolto delle indagini subito dopo i fatti, fino al 1995. C'è stato un processo di primo grado al tribunale di Livorno tra il 1995 e il 1997. C'è stato un processo di appello, che si è concluso rapidamente, presso la corte di appello di Firenze, nel 1999 (poi vedremo i contenuti di questi procedimenti). Ci sono state tre Commissioni parlamentari: un'in-

dagine conoscitiva della Commissione trasporti della Camera dei deputati nel 1999, la Commissione d'inchiesta del Senato della Repubblica tra il 2016 e il 2018 e questa Commissione d'inchiesta attuale alla Camera dei deputati. Nel 2006 la procura di Livorno, sostanzialmente a seguito della pubblicazione di un libro di Enrico Fedrigini, *Moby Prince. Un caso ancora aperto*, decise di riaprire le indagini, sulla base di alcune ipotesi di reato; si concluse con un'archiviazione nel 2010. Ad oggi, dal 2018 è aperto presso la procura della Repubblica di Livorno un nuovo fascicolo, di cui però non sono in grado di riferire nulla perché non ne conosco i contenuti.

I documenti tecnici, che sostanzialmente sono quelli a cui immagino che vi dovrete riferire, sono quelli elencati nella *slide*. C'è l'inchiesta sommaria della capitaneria di porto, che è un documento previsto per legge, redatto nell'immediatezza dei fatti. Esiste poi un'inchiesta formale del 1993, redatta dal Ministero della marina mercantile. Esistono diverse relazioni tecniche dei consulenti dei pubblici ministeri, per conto della procura della Repubblica di Livorno. Faccio una premessa: vi sto parlando di relazioni tecniche d'ufficio, non delle relazioni tecniche delle parti, perché altrimenti il numero aumenterebbe notevolmente. Il giudice, durante lo svolgimento del processo di primo grado, diede incarico ai suoi periti di svolgere relazioni circa alcuni aspetti tecnici che riguardavano la vicenda; tra il 2006 e il 2010 la procura di Livorno ha dato incarico a diversi consulenti. C'è poi la relazione finale della Commissione parlamentare di inchiesta del Senato, con gli allegati tecnici che raccolgono tutta una serie di questioni. In ultimo ci sono tutte le relazioni tecniche originali, del tempo, che furono svolte per la procura della Repubblica tra il 1991 e il 1995.

Le indagini svolte fino al primo grado di giudizio non chiariscono esattamente che cosa sia successo la sera del 10 aprile 1991. Basta leggere la sentenza, che è di 800 pagine, ma vi invito a farlo quanto meno per rendervi conto di quale è stata la mole di tutte queste informazioni, sulle quali vi dovrete cimentare e che necessitano in qual-

che misura di una conoscenza, non dico approfondita, ma quanto meno delle linee generali. Le indagini individuano quattro soggetti che vengono rinviati a giudizio: il vicecomandante della capitaneria di porto, Angelo Cedro; un ufficiale della capitaneria di porto, Lorenzo Checcacci; un militare di leva della capitaneria di porto, Luigi Spartano; e Valentino Rolla, che era il terzo ufficiale della petroliera. Come vedete, per un incidente che coinvolge due unità navali, a giudizio non c'è il comandante del traghetto, Chessa, che perisce nell'incidente come altre 139 persone, ma non sono presenti neanche il comandante della petroliera, Renato Superina, oggi venuto a mancare, né il comandante della capitaneria di porto di Livorno, Sergio Albanese.

Il processo di primo grado assolve tutti e quattro gli imputati e la causa della tragedia è indicata nella *slide*: il traghetto, uscendo dal porto di Livorno, sulla sua rotta per andare a Olbia (191 gradi), collide, a causa di un banco di nebbia improvviso, contro la fiancata destra della *Agip Abruzzo*, ferma regolarmente in rada; ne scaturisce un incendio di enormi proporzioni che non lascia scampo a nessuno a bordo del traghetto, tranne al mozzo Bertrand che è l'unico superstite, e consente invece la salvezza di tutti i 30 membri dell'equipaggio a bordo della petroliera.

Questa vicenda si caratterizza – altrimenti non saremmo qui oggi – per tutta una serie di stranezze. Tra queste ne identifico una, presente nella sentenza di primo grado: il giudice indica una posizione come la più probabile e corrispondente al luogo in cui è avvenuta la collisione; nessuno, però, ritiene di proiettarla su una carta nautica. Sarebbe stato sufficiente proiettare questo punto, indicando le coordinate, per accorgersi che quanto meno nella sentenza di primo grado emessa nel 1997 esisteva una notizia di reato, ovvero che la petroliera si trovava all'interno della zona di divieto di ancoraggio e che quindi poteva esserci una corresponsabilità quanto meno del comandante; ma nessuno ritiene di dover prendere dei provvedimenti. Poi tutti questi punti li rivedremo più nel dettaglio, anche nella prossima audizione.

Il processo di appello, che si svolge presso la corte di appello di Firenze, identifica una serie di lacune e carenze che ho cercato di riassumere in questa *slide*. Sinteticamente, la corte di appello è estremamente dura nel commentare la sentenza di primo grado e ritiene che siano state considerate delle testimonianze palesemente false, omettendo di considerare testimonianze palesemente vere.

Il primo documento tecnico che viene scritto in questa vicenda che imparerete a conoscere è l'inchiesta sommaria della capitaneria di porto, che viene redatta nell'immediatezza dei fatti; è il documento tecnico che sarà il timone per i successivi 24 anni, fino alla Commissione parlamentare d'inchiesta del Senato, e indicherà sostanzialmente quello che è successo, ovvero una fatalità dovuta a una presumibile distrazione del comando del traghetto che improvvisamente, navigando a piena velocità, si trova affetto da un banco di nebbia e va a sbattere contro la petroliera.

Ovviamente, la sentenza indica quello che vi avevo fatto notare precedentemente, ovvero che alcuni dei responsabili di questo disastro neanche erano arrivati a processo, con un chiaro riferimento al comandante della petroliera, Renato Superina, e al comandante del porto, Sergio Albanese. Inoltre riferisce – poi lo vedremo più nel dettaglio – che all'interno di questo processo sono evidenti i segni di un vero e proprio tentativo di inquinamento delle prove, non solo per quanto riguarda il processo parallelo per frode processuale a Ciro Di Lauro e Pasquale D'Orsi, che impareremo poi a conoscere, ma anche per altre situazioni. L'unico che viene condannato, ma contestualmente prescritto, è il terzo ufficiale della petroliera, che viene condannato per non aver attivato i segnali della nebbia, che secondo la stessa sentenza era teoricamente arrivata qualche minuto prima della collisione, se non contestualmente.

Nel 2006 viene pubblicato un libro di Enrico Fedrighini, un giornalista che *sua sponte* acquisisce tutti gli atti. Nel libro viene fatta una serie di ipotesi di eventuali scenari che non erano stati indagati. L'in-

chiesta, che dura ben cinque anni, si conclude con un'archiviazione di 151 pagine che la procura della Repubblica di Livorno scrive nel 2010 e in cui nuovamente viene riferito che la causa della tragedia è «individuabile in una condotta gravemente colposa, in termini di imprudenza e negligenza, della plancia del *Moby Prince* », cioè del comandante del traghetto, perché la plancia non è un soggetto inanimato, ma sono delle persone, ovvero degli ufficiali che erano in plancia.

Se me lo permettete, faccio una brevissima digressione su come io arrivo. Non sono soltanto io, ma è un gruppo di persone che lavorano in uno studio di ingegneria forense. Io ci metto la faccia e sono qui a raccontarlo, ma non sono esperto di tutto, siamo in tanti che ce ne siamo occupati, e ci siamo rivolti anche a terzi. Quando i figli del comandante Chessa vennero in studio per la prima volta, l'unico documento che ci portarono per cercare di capire che cosa fosse successo – mancavano pochi mesi alla richiesta di archiviazione e alla discussione davanti al GIP (giudice per le indagini preliminari) – era questa richiesta di archiviazione, che, per chiunque la legga, non lascia spazio ad alcun tipo di interpretazione: la conclusione che ho citato è esattamente quello che viene riportato e declinato nelle 151 pagine. Tant'è che io avevo avuto la nettissima sensazione di trovarmi di fronte a un figlio che avesse la legittima e sacrosanta voglia di riabilitare la figura del padre, comandante del traghetto, ma che dal punto di vista tecnico non ci fosse assolutamente null'altro da accertare. Era fine luglio del 2010, pensai che forse a settembre sarebbe stato il caso di parlare. La lettura di quel documento non lascia spazio a nessun tipo di interpretazione e non saremmo qui oggi se non ci fosse un dopo, questo racconto che vi sto per fare. Il figlio del comandante Chessa cominciò a portarci alcune delle relazioni tecniche disposte dalla procura della Repubblica tra il 2006 e il 2010 e, con mia grande sorpresa, cominciammo a trovare tutta una serie di elementi che venivano affermati in quelle relazioni tecniche di consulenti dei pubblici ministeri (in quel

momento non c'erano consulenti delle parti) dove si trovava scritto – faccio un esempio per renderlo in lingua corrente – che il fatto è stato accertato essere sicuramente bianco, mentre nella richiesta di archiviazione il fatto veniva indicato come nero. Questo non era per una situazione, ma per due, tre, quattro, cinque. A quel punto quello che era il nostro pensiero – ovvero che si trattasse di un figlio che voleva semplicemente riabilitare, legittimamente, la figura del padre che evidentemente forse aveva fatto un errore, e che quindi non ci fosse null'altro da indagare – cambiò. Chiedemmo di fare un accesso agli atti, acquisimmo tutto il materiale della procura di Repubblica di Livorno. La nostra relazione riguardò aspetti sia di forma sia di sostanza. Gli aspetti di forma riguardavano palesi conflitti di interessi di alcuni consulenti tecnici della procura, che avevano risposto a quesiti riguardo alla vicenda e che, sul loro sito internet, avevano come clienti sia la Nav.Ar.Ma (al tempo Moby Lines) sia l'Eni, ed erano quindi in una posizione assolutamente incompatibile con i dettami dell'articolo 222 del codice di procedura penale per chi assume questi incarichi.

Chiudo la digressione. Nel 2010 il GIP accolse la richiesta di archiviazione della procura e tutto sembrava essere finito. L'impegno civile che ne è venuto e che ha portato a una prima Commissione d'inchiesta presso il Senato – e oggi siamo qui e, grazie a voi, speriamo di riuscire a fare ulteriori passi avanti – nasce da un profondo senso di ingiustizia, che credo verrà anche a voi nel momento in cui comincerete a leggere e approfondire questi documenti. Chi lo ha già fatto – so che alcuni di voi hanno già avuto modo di leggerli – sa che questo senso di ingiustizia viene intimamente, visceralmente, ed è quello che ha spinto i vostri colleghi del Senato a impegnarsi in questo lavoro per oltre due anni.

Il concetto è molto semplice: capire cosa è successo la sera del 10 aprile, che sostanzialmente credo sia il compito che spetta a questa Commissione, perché sul corollario, quello che ci sta intorno e tutto quello che riguardava altri aspetti, forse i vostri col-

leghi del Senato sono già riusciti a dare una risposta. Nel colloquio che ho avuto con il presidente poco prima di questa audizione, io ho fatto una distinzione. Ci sono due concetti molto importanti, perché questa vicenda non è complicata, ma è complessa; ci sono approfondimenti che devono essere tenuti ben distinti e ci sono tante cose che sono vere, ma che non sono la verità. È importante tenere la distinzione tra ciò che è vero e ciò che è la verità in questo caso, perché spesso fatti veri in questa vicenda possono allontanare... Ho rappresentato questo in un modo grafico che credo e spero possa aiutarvi a comprendere meglio questo concetto, ovvero cosa sono « vero » e « verità ». Come vedete nella *slide*, sono due proiezioni, entrambe vere: una rappresenta un quadrato, l'altra un cerchio, ma la verità è un cilindro. Sembra una cosa banale, ma credo che questa immagine, se ne fate tesoro, potrebbe essere utile per capire. Abbiamo fatto alcuni esempi con il presidente.

Tutta la documentazione che vi ho elencato prima, dalle indagini preliminari fino alla Commissione parlamentare di inchiesta – stiamo parlando di circa 18.000 pagine, in una trentina di raccoglitori di filze – è già stata raccolta dal Senato; so che questa documentazione è stata acquisita, ci sono immagini video, ci sono fotografie. È un volume estremamente rilevante, più di 350 gigabyte di materiale informatico. In questo momento, però, mi fisserei solo su quella che è la fine di tutta questa documentazione; ovviamente è necessaria la conoscenza, quanto meno anche per grandi linee, come ho detto prima, di tutto quello che è il pregresso.

La Commissione della scorsa legislatura ha visto impegnati 21 senatori, a cui il CSM (Consiglio superiore della magistratura) ha applicato due magistrati, che hanno declinato i poteri della magistratura che voi avete per fare tutte le indagini, ma che necessitano di una forma oltre che di una mera declinazione; la Commissione ha avuto l'ausilio di una polizia giudiziaria, chiamiamola così, che ha visto operare il RaCIS (Raggruppamento Carabinieri investigazioni scientifiche) dei Carabinieri, lo SCICO

(Servizio centrale di investigazione sulla criminalità organizzata) della Guardia di finanza e la Polizia scientifica della Polizia di Stato.

Secondo la delibera istitutiva della Commissione del Senato, i temi che dovevano essere posti erano: i tempi di sopravvivenza, il punto della collisione, quale rotta il traghetto avesse tenuto, quale fosse stata la dinamica della collisione, il ruolo del personale della petroliera prima e dopo la collisione, le attività precedenti alla collisione e il carico della petroliera, l'armamento del traghetto e della petroliera, ovvero le condizioni con cui navigavano sia il traghetto sia la petroliera, l'efficienza dei sistemi di sicurezza a bordo del traghetto e l'inefficacia (qui c'è già un'anticipazione della risposta, era talmente palese) dei soccorsi. Un tema riguardava il proscioglimento di Vincenzo Onorato, o meglio del papà Onorato. Come avete visto, anche qui non c'era l'armatore del traghetto. Voi probabilmente avete sentito per anni raccontare il *Moby Prince* come una carretta del mare, in cui mancavano i sistemi di sicurezza e il sistema antincendio. Poi vedremo nel dettaglio questi aspetti, uno per uno, però la domanda è: ma se tutto questo che avete sentito era vero, perché l'armatore non è stato chiamato a rispondere dei suoi comportamenti? Questo fa parte di tutto il corollario che questa vicenda fin da subito si porta dietro. Tra i quesiti ai quali la Commissione doveva rispondere ci sono anche quello sui depistaggi e occultamenti, cioè quali sono stati i depistaggi e gli occultamenti che questa vicenda si è portata dietro negli anni, e quello sul ruolo che hanno avuto tutte le altre navi che erano presenti in rada quella sera.

Sinteticamente riporto nelle *slide* ciascun quesito cui la Commissione del Senato doveva rispondere e la sintesi degli estratti – non ho dovuti neanche riscriverli, quelli che vedete sono proprio gli estratti, ma l'enfasi della sottolineatura ce l'ho messa io – delle risposte che dà la Commissione parlamentare di inchiesta. Chiarire i tempi di sopravvivenza: per 24 anni, le persone a bordo del *Moby Prince* sono decedute, secondo quello che era scritto nelle sentenze,

tutte insieme e in un tempo massimo di 25 minuti, mezz'ora. Quindi c'è stata una commorienza – termine orrendo, che però è stato utilizzato anche dai medici legali della Commissione – in tempi rapidissimi. In realtà, fin da subito i familiari delle vittime avevano portato immagini, fotografie, evidenze, ma tutto questo non aveva smosso formalmente nulla: erano morti tutti rapidamente, subito. I medici legali incaricati dalla Commissione, il professor Norelli e la professoressa Mazzeo, hanno indicato che non c'è stata una commorienza: non sono morti tutti insieme, non sono morti per le stesse cause e i tempi di sopravvivenza, almeno per alcuni, si sono protratti per diverse ore (fino a spingersi a identificare nel corpo di una persona che ha un nome e un cognome – sono autorizzato dai figli a citarlo, è Antonio Rodi – un orario almeno fino alle 7 della mattina successiva). Questa è l'unica persona che ha un nome e un cognome, invece i segni di altre persone di cui non conosciamo nome e cognome, ma che hanno protratto la loro vita a bordo del traghetto per molte ore dopo la collisione, sono evidenti e li vedremo nel prosieguo.

Accertare l'esatta posizione della petroliera, dove è avvenuta la collisione: la Commissione del Senato ha individuato il punto in cui è avvenuta la collisione; lo ha fatto attraverso una serie di elementi oggettivi, cioè dei rilevamenti fatti dalla Marina militare sui fondali, e attraverso la lettura e l'analisi di alcune fotografie. Vi posso già anticipare che un'ulteriore conferma di questo sono le immagini Landsat che erano già disponibili nel 1991, nel 2006 con l'inchiesta *bis* e anche nel 2018 con l'inchiesta del Senato, ma soltanto successivamente alla pubblicazione della relazione della Commissione il servizio geologico americano ha reso disponibili i *file* e non solo le immagini. Ciò ha consentito di fare ulteriori verifiche circa l'esatta posizione in cui si trova quell'unità che è indicata come essere l'*Agip Abruzzo*. Sostanzialmente, la Commissione afferma quello che era già scritto nella sentenza di primo grado, ovvero che al momento della collisione la petroliera si

trovava all'interno della zona di divieto di ancoraggio.

La rotta del traghetto e la rotta della collisione: in questo caso la Commissione parlamentare del Senato non è riuscita... Sostanzialmente, la rotta di collisione è indicata, quello che mancano sono 140 secondi. Questa vicenda è una cabala di numeri abbastanza ripetitivi, che hanno certi significati: 140 sono le vittime e 140 sono i secondi della ricostruzione che mancano. Sono due minuti e dieci secondi in cui non è dato sapere esattamente quale sia la rotta del traghetto e quale sia stata l'evoluzione del traghetto. La Commissione del Senato ha introdotto il concetto di una turbativa della navigazione (anche qui con un termine non particolarmente elegante). Ha introdotto tre possibili eventi che possono essere accaduti, due che riguardano una turbativa interna della navigazione — quindi un malfunzionamento o un guasto al sistema di timone o altro che poi vedremo (esplosione a bordo) — e uno relativo a una causa esterna, ovvero un ostacolo improvviso, qualcuno che ha tagliato la strada o addirittura che ha colliso con il traghetto prima di arrivare alla collisione con la petroliera. Poi vedremo che c'è una serie di evidenze che supportano tutti questi elementi. Questa vicenda si porta dietro molti che sposano una teoria rispetto a un'altra e ne fanno una questione di principio: « No, è sicuramente così » o « No, non può essere così ». Tutte queste certezze in questo caso io non le ho, perché raccogliendo le evidenze e tenendo ben distinto ciò che è vero, non siamo stati ancora in grado di individuare la verità. Detto questo, però, io ritengo che, con i poteri che sono conferiti a una Commissione parlamentare d'inchiesta, ci sia lo spazio per andare a recuperare una serie di documentazioni che ancora oggi mancano e che potrebbero dare una spiegazione molto precisa anche a quei 140 secondi.

Sicuramente esistono dei supporti audio e video che ci aiutano a comprendere alcuni aspetti di questa vicenda, che hanno caratterizzato la narrazione che c'è stata per trent'anni. Come vi ho detto, il processo di primo grado lo scrive nero su

bianco: c'è stata una nebbia improvvisa che era molto strana (la definisce più simile al fumo che alla nebbia, però dice che era nebbia). Esistono dei supporti video girati in quella notte in cui la nebbia pare non esistere, non esserci. L'analisi che è stata fatta anche dal RaCIS e dalla Polizia scientifica, in particolare sul video D'Alesio, ma ancora prima quando si sono poste tutte le testimonianze che riferivano della nebbia... Ma ora non voglio addentrarmi, questo lo vedremo dopo. Quello che vi volevo dire è semplicemente che esistono dei video che sono girati non immediatamente prima della collisione (quelli non li abbiamo), ma immediatamente dopo; quelli li abbiamo tutti, e abbiamo anche il supporto di un nastro audio che registra le comunicazioni che avvengono sul canale 16 e sulla frequenza 2182 (una frequenza di soccorso in onde medie) nelle 24 ore, perché quella sera era in corso un programma sperimentale; per cui, nessuno sapeva di essere registrato, ma noi abbiamo tutte le comunicazioni radio sul canale di emergenza che vanno dalle 7 della mattina precedente alle 7 della mattina successiva. Anche qui credo che la Commissione sarà chiamata a fare un ulteriore sforzo tecnologico, perché alcune nuove tecnologie potrebbero rendere possibile la lettura di un nastro un po' particolare. Era un programma sperimentale, la registrazione è stata fatta su un nastro a undici piste, da un pollice e un quarto; era una macchina della Philips. Ad oggi le undici piste non sono più leggibili singolarmente, ma solo tutte insieme, e la lettura tutta insieme ha oggettivamente delle difficoltà, per cui bisogna tenersi i riversaggi originali, fatti nel 1993, di queste due sole frequenze, il canale 16 e la 2182. Nella mia prossima audizione entrerà un po' più nel dettaglio per capire che cosa è possibile o che cosa si può pensare di fare oggi per avere ulteriori informazioni da questo nastro.

Per quanto riguarda il ruolo del personale a bordo della petroliera nell'immediatezza della collisione, è evidente, oggettivamente, ciò che era presente anche nella sentenza di primo grado. Io non voglio giudicare, ma è abbastanza evidente, poi lo

sentirete anche dai resoconti audio: i membri dell'equipaggio della petroliera hanno pensato – forse anche giustamente, essendo in una petroliera in una situazione di emergenza, con un incendio a bordo – sostanzialmente a sé. Il codice della navigazione impone semplicemente l'informazione; impone il soccorso solo se si è in grado di fornire soccorso a un altro natante coinvolto in un sinistro. In questo caso non me la sento di addossare nessuna responsabilità per quanto riguarda le azioni che sono state fatte. Sulla comunicazione di quale fosse la nave investita, i tempi con cui è stato dato l'allarme e il fatto che in Commissione parlamentare di inchiesta del Senato gli auditi hanno avuto modo di dire – pacificamente, dopo trent'anni – che avevano perfettamente riconosciuto che fosse un traghetto... Abbiamo la comunicazione del marconista che dice: «Sembra una bettolina quella che ci è venuta addosso»; ma confondere una bettolina con il traghetto, per gente di mare, ma anche per qualunque persona... Sono oggettivamente diversi; stiamo parlando di una nave con dei finestrone illuminati, mentre una bettolina è una sorta di piccola petroliera bassa, senza nessun tipo di illuminazione. Infatti tutti i membri dell'equipaggio che sono stati sentiti dalla Commissione del Senato hanno detto: «Ci eravamo perfettamente accorti che aveva i finestrone ed era un traghetto». Detto questo, dall'equipaggio al comando della petroliera e dal comando della petroliera ai soccorsi, questa informazione non è arrivata. Teniamo conto, come vi ho detto prima, che tutti e 30 i membri dell'equipaggio della petroliera sono stati messi in salvo senza alcun tipo di danno, sostanzialmente; sono stati portati per controllo in ospedale, ma a parte una persona che aveva un'ustione alle mani, tutti gli altri erano in perfette condizioni.

Quali eventi si verificarono a bordo della petroliera antecedentemente alla collisione, nonché quale fosse il carico effettivamente trasportato dalla stessa: anche qui la Commissione parlamentare d'inchiesta del Senato, come potrete leggere, ha avuto modo di affrontare tutta una serie di incongruenze – io le chiamo così, in questo

momento – documentali tra quello che viene dichiarato più volte e quello che compare invece successivamente nei documenti che parallelamente emergono. A che cosa mi sto riferendo? Ci sono dei documenti che vengono presentati da parte dell'Agip nel procedimento penale, che dovrebbero testimoniare e certificare il tipo di carico, e poi ci sono dei documenti che vengono sempre dal tribunale di Livorno, ma da un accertamento tecnico preventivo fatto in sede civile. La Nav.Ar.Ma infatti aveva chiesto nell'immediatezza dei fatti, prima ancora dell'accordo, un ATP (Accertamento tecnico preventivo) per verificare quantità, qualità e condizione del carico; quindi, l'assicurazione, pensando di dover risarcire anche il carico, correttamente ha detto: «Verifichiamo quantità, qualità e condizione del carico». I documenti allegati a quel procedimento civile parallelo sono diversi rispetto a quelli riversati nel procedimento penale. Lo vedremo più nel dettaglio nella successiva audizione e poi negli approfondimenti che probabilmente verrete chiamati a fare. Qui non è una questione semplicemente di forma, ma anche di sostanza, perché anche le audizioni nella Commissione del Senato hanno palesemente evidenziato alcune difformità e alcune di queste hanno portato i magistrati consulenti della Commissione a riversare per falsa testimonianza alla procura della Repubblica di Roma... Credo che ci sia stata un'archiviazione, perché sono passati un po' di anni; mi riferisco a false testimonianze *per tabulas*, ovvero documentali, degli auditi in Commissione.

Qui cominciamo a entrare nel tema che poteva essere di interesse. Questa vicenda sicuramente tutti voi la ricordate per essere legata alla nebbia. Esiste un'ipotesi che non ho fatto io, ma i consulenti della procura della Repubblica di Livorno nel 2009, a cui non viene dato seguito. Molti testimoni – potremmo chiamarle testimonianze genuine e spontanee, senza nessun tipo di interesse – riferiscono che prima della collisione era presente quella che molti indicano, con parole testuali, come una nube di vapore; alcuni tentano anche di giustificarla – sono SIT (sommarie informazioni

testimoniali) in atti – come una vaporizzazione dovuta a un tentativo di spegnimento di un incendio precedentemente alla collisione, quindi già presente sulla collisione. L'ipotesi è che ci fosse stato un malfunzionamento a uno degli impianti presenti sulla petroliera, che giustificerebbe molte – io aggiungo tutte, rispetto a quello che scrivono i consulenti della procura – delle testimonianze apparentemente contraddittorie che riguardano questo evento, che nella sentenza viene indicato come l'arrivo del banco di nebbia d'avvezione. Lo vedremo poi negli approfondimenti; vi sto introducendo pian piano ai vari temi.

Nella *slide* vedete ora le due bolle, quei documenti che vi dicevo; c'è una differenza tra i documenti o le dichiarazioni che vengono fatte nel procedimento penale e i documenti che sono allegati nell'ATP civile. La documentazione probante è stata acquisita anche presso la Lloyd's List Intelligence, che è un'agenzia dei Lloyd's che si occupa di controllare tutti gli spostamenti delle navi, a garanzia del sistema assicurativo navale. In realtà la Lloyd's List Intelligence pubblica il più antico giornale, che veniva fatto su carta, mentre oggi è solo *online*, che quotidianamente dice dove sono tutte le navi; serve a chi si occupa di spedizioni eccetera e segnalava – il cartaceo, ripeto, mentre oggi è digitale e ci sono le applicazioni sul cellulare – i porti di arrivo e di partenza di qualsiasi mercantile in tutto il globo. Gli atti forniti dall'Agip e dalla Snam riguardo a quel viaggio presentano più di un'incertezza.

Quale è stato il problema? Magari poi questo è un problema che si riuscirà a risolvere. Quando si è richiesta copia della documentazione originale al porto di Sidi Kerir in Egitto, che è il *terminal* petrolifero da cui sarebbe teoricamente partita il 5 aprile 1991 l'Agip Abruzzo, la risposta è stata: «Non l'abbiamo trovato», che non vuol dire: «Non c'è». «Non l'abbiamo trovato, il nostro è un archivio cartaceo, quindi ci dovete indicare esattamente la data». Indicando le due date precedenti – perché dalla Lloyd's List sappiamo le date dei due viaggi precedenti – il *terminal* di Sidi Kerir

ci ha fornito copia della documentazione, mentre di quello asseritamente dichiarato nel procedimento penale ci rispondono: «Nel nostro archivio cartaceo non siamo stati in grado di ritrovarlo». Stiamo parlando del 2016-2017; poi i rapporti si sono particolarmente complicati, perché per fare questa richiesta di documentazione abbiamo utilizzato un giornalista *freelance*, è successa la questione che ha riguardato Giulio Regeni, il dialogo si è interrotto e anche la Commissione parlamentare del Senato non è riuscita a cavare un ragno dal buco.

Il tema qual è? Ci sono vari modi, poi li vedremo. Questo è un viaggio che viene dichiarato, però è un viaggio che sembra estremamente rapido e non ha precedenti in tutti i viaggi dell'Agip Abruzzo. Noi, sempre dalla Lloyd's List, abbiamo gli stati di tutti i viaggi che ha fatto precedentemente; impiegava mediamente 10, 12, 14 giorni, mentre in questo caso ce ne mette quattro. Ci sono tante incongruenze, ve le rappresenterò man mano.

Forse bisogna anche a cominciare ad acquisire un po' più di dimestichezza con i documenti che supportano le cose che vi sto dicendo; in questo momento dovete fare un atto di fede su quello che vi sto dicendo. Sono tutte cose documentate e sono state anche documentate alla Commissione parlamentare d'inchiesta del Senato.

Le condizioni di armamento del traghetto e della petroliera. Sulle condizioni di armamento del traghetto abbiamo tutta una serie di documenti: la documentazione del RINA (Registro italiano navale), tutte le dichiarazioni, tutti gli accertamenti tecnici che sono stati fatti, gli accessi, le verifiche, gli incidenti probatori a bordo. Della petroliera, sostanzialmente, non abbiamo assolutamente niente. Il motivo è che sulla petroliera non è stato fatto nessun tipo di accertamento tecnico. Dei due mezzi che sono entrati in collisione era pacifico, probabilmente, nella testa degli inquirenti – immagino – che uno fosse stato investito perché legittimamente ancorato in rada. I consulenti tecnici dei pubblici ministeri salgono a bordo una sola volta, credo il 6 o 7 giugno 1991, e fanno un sopralluogo di

venti minuti; in atti ci sono sette fotografie (sette di numero) e null'altro. Questo è un altro tema che la Commissione d'inchiesta del Senato... Probabilmente ci sono spazi e modi per poter andare a recuperare parte di questa documentazione e capire qualcosa di più, in particolare riguardo a come era a bordo il carico e come era distribuito.

Sullo stato di efficienza delle dotazioni di sicurezza a bordo, la Commissione si è espressa in maniera estremamente perentoria. Direi che questo argomento sia da considerarsi esaurito, credo. È stato fatto un approfondimento normativo, è tutto presente nella relazione finale.

Riguardo al soccorso, ci tengo a fare una precisazione. Quella sera uscirono in rada tutti coloro che avevano una possibilità di portare soccorso. Quando si dice che il traghetto non è stato soccorso, tecnicamente non è vero, nel senso che sono usciti gli ormeggiatori, i rimorchiatori, le motovedette della Guardia di finanza, della Polizia, dei Vigili del fuoco. Il punto è che però non è mai stato attivato un soccorso pubblico, nel senso che chi era in mare quella notte ha fatto al meglio di quello che era nelle sue possibilità, ma non c'è stato nessun coordinamento. Provo a spiegarvi meglio. Il soccorso, ancora prima di un fatto tecnico-operativo, è un'affermazione di autorità. Se in questo momento ci fosse un'emergenza e ognuno di noi, per porvi rimedio o per fronteggiarla, agisse con la sua esperienza e con i suoi mezzi, e non ci fosse qualcuno che coordina, il risultato probabilmente sarebbe disastroso, cosa che è successa quella notte. È stato audito nella precedente Commissione il comandante De Falco, che nella vicenda della *Costa Concordia* — mi piace ricordarlo — divenne noto pubblicamente per un'affermazione che fece: « Salga a bordo! », con quell'esclamazione, « e adesso comando io ». Non voglio entrare nel merito se fosse giusto o corretto farlo, ma sottolineo quell'affermazione di autorità; in sostanza: « Adesso il comando di queste operazioni ce l'ho io e gestisco io, che sono l'autorità pubblica a cui una legge (il decreto ministeriale 1° giugno 1978) non è che consente, ma impone il soccorso pubblico, e io devo agire ».

Il comandante della capitaneria di porto e più in generale i membri della capitaneria di porto, quella notte questa cosa non la fecero e i risultati sono evidenti. Lo stesso comandante generale della capitaneria di porto in una lettera che scrisse al Ministro della marina mercantile, Facchiano, credo il 30 aprile 1991, ammette pacificamente che per tutta la notte, almeno fino alle 5 della mattina, non ci fu alcun coordinamento del soccorso. Diciamo che questo aspetto è superato. È andata così. Sono cose che fanno anche arrabbiare, se vogliamo, perché non è che il *Moby Prince* non viene trovato, è che non viene neanche cercato. Ma il punto è questo: non è che non viene cercato il traghetto *Moby Prince*, che è l'ultima nave uscita dal porto pochi minuti prima, è che non viene cercata l'altra nave, anche se il messaggio che arriva dall'*Agip Abruzzo* è chiaro: « Una nave ci è venuta addosso ». Anche se avesse avuto solo due persone a bordo, la si sarebbe dovuta cercare. Invece questo aspetto viene completamente omesso, non c'è proprio nessun tipo di attenzione, tant'è che il traghetto viene trovato per caso dagli ormeggiatori un'ora e un quarto e dopo, e viene tratto in salvo Bertrand. Anche dopo che la nave viene trovata, non viene posto nessun tipo di tentativo di portare soccorso alle persone che sono a bordo.

Vediamo il riferimento normativo, che è parzialmente ancora vigente oggi, per parti residuali. Oggi è un po' diverso. In questa norma vengono identificate due condizioni e qui, se vogliamo, la Commissione del Senato si è fermata; vedrete voi se poi riterrete di andare avanti. Ci sono due situazioni operative che sono previste da questo codice. La prima situazione operativa è gestita dalla capitaneria di porto, se ritiene di avere mezzi e uomini a sufficienza. C'è poi una seconda situazione operativa che invece prevede l'intervento della Marina militare. Questo passaggio, cioè se sia stato attivato l'ausilio — banalmente con la ricognizione con mezzi aerei — della Marina militare oppure no, non è stato chiarito. Le indagini della magistratura non si sono mai occupate di questo tema. Il tema dei soccorsi non è mai entrato nel-

l'attenzione delle indagini della magistratura per un motivo molto semplice, che riguarda la sopravvivenza: siccome era stato detto che tutti erano periti entro 25 minuti e il tempo tecnico per arrivare dalla banchina al punto dove era avvenuto l'incidente era superiore ai 25 minuti (circa 30), a quel punto i soccorsi non potevano più essere giudicati perché in ogni caso le persone erano già venute a mancare. Ora sappiamo che la situazione è diversa e che la sopravvivenza è durata molto di più.

Poi c'è un tema di cui bisogna semplicemente prendere atto. Oltre a non averlo rinviato a giudizio — credo che le richieste di rinvio a giudizio siano del 1995 — non si è mai capito chi fosse l'armatore al tempo, o meglio si sa perfettamente chi fosse: sui ruolini di equipaggio c'era la firma di Vincenzo Onorato. Fu ritenuto invece che il formale titolare dei poteri armatoriali fosse il padre, Achille Onorato. Anche in questo caso, l'approfondimento investigativo che doveva essere fatto non fu svolto e, in ogni caso, la magistratura — in particolare la procura della Repubblica di Livorno, il dottor De Franco — decise che l'armatore del traghetto non doveva essere chiamato a rispondere di alcunché.

I depistaggi: ce ne sono alcuni che hanno dato origine a procedimenti paralleli presso la pretura di Livorno (allora c'erano le preture) e riguardano due dipendenti della Nav.Ar.Ma. Su questo aspetto credo che ci sia ancora molto da approfondire, non tanto dal punto di vista delle ipotesi, ma da quello documentale. In questi anni è continuato il lavoro di raccolta di tutto il materiale, sempre con quella distinzione di cosa sia vero e di che cosa sia la verità. Ci sono documenti che sono emersi recentissimamente. Quello che sta succedendo è che ci sono archivi di legali che hanno trovato vecchi scatoloni contenenti documentazione che riguarda la vicenda e che, dovendo sgombrare le cantine, ci chiedono: « Ne avete bisogno ? ». Andando a prendere questi scatoloni, si trovano dei documenti interessanti, sorprendenti o deprimenti, a seconda del punto di vista in cui ci si trova.

L'accordo assicurativo forse è l'elemento cardine trovato dalla Commissione parla-

mentare di inchiesta del Senato. È un accordo che necessariamente doveva esistere, ma di cui ci è stata negata l'esistenza per anni. Mi spiego meglio. La petroliera viene dissequestrata tre mesi dopo l'incidente e il 10 luglio 1991 torna nella disponibilità del proprietario, cioè della Snam, la quale la cede nel mese successivo a una società inglese, che a sua volta decide di andare a demolirla in Pakistan. In ogni caso, tre mesi dopo l'incidente la petroliera è dissequestrata senza che sia stato fatto alcun accertamento a bordo. Questo ci ha fatto pensare che un passaggio del genere, anche presso la procura della Repubblica... È vero che poteva essere un problema ambientale, una situazione ambientalmente pericolosa (era comunque una petroliera, anche se era stata scaricata e il carico era stato trasferito su un'altra petroliera, poi lo vedremo quando approfondiremo le questioni del carico), ma doveva per forza esserci un accordo. Il soggetto che aveva gestito tutta questa vicenda è una società, la Standard Steamship Owners Protection and Indemnity Association, un *broker* assicurativo alle Bermude, che — contattato da me personalmente nel 2012 e poi successivamente da un giornalista del *Fatto Quotidiano* e, fortunatamente, dal presidente della Commissione d'inchiesta del Senato — ha sempre ripetuto la stessa cosa. Quando gli chiesi se potevo avere copia di questo accordo, non mi rispose: « Che cosa sta dicendo ? È matto ? Non c'è », ma disse semplicemente: « *It is still strictly confidential* ». Quindi sapevamo che c'era questo accordo. La Commissione del Senato, in particolare con lo SCICO della Guardia di finanza, ha individuato dove potesse essere in Italia questo accordo. Quando vengono passati gli archivi delle assicurazioni, non pensate che vengano spostate tonnellate di carta; vengono semplicemente perimetrare delle cantine, con « questo appartiene a », ma non è che la carta venga fisicamente spostata, perché le assicurazioni oggi, o nel 2017, non erano più le stesse del 1991. Erano cambiati formalmente il nome, le ragioni sociali, si erano passati i portafogli clienti tra l'una e l'altra; c'erano state delle evoluzioni per cui oggettivamente non c'e-

rano più neanche gli stessi soggetti. Quindi, quelli dello SCICO della Guardia di finanza sono stati bravi a individuare dove poteva essere in Italia questo accordo: in una cantina di Genova, e così è stato. In questo accordo si sottoscrive una *pax* tra tutte le parti; non so se avete modo di leggerlo e approfondirlo. I contenuti dell'inchiesta sommaria fatta dalla capitaneria di porto, ovvero la prima guida tecnica redatta da qualcuno che poteva avere delle responsabilità — come abbiamo visto e come poi la storia dirà — in quello che era successo, vengono ripresi all'interno di quell'accordo assicurativo in cui sostanzialmente ci si accorda per non farsi guerre reciproche. Sintetizzo molto in lingua corrente: «risarciamo quello che risarciamo». Faccio una riflessione a voce alta: non essendoci una responsabilità armatoriale, le assicurazioni avrebbero potuto invocare i minimi. Stiamo entrando nel diritto marittimo e io non sono un marittimista, non voglio sottrarre il lavoro a nessun altro, ma lo spiego in lingua corrente. Siccome le assicurazioni sono imprese e non associazioni filantropiche, non si capisce come mai anziché liquidare danni complessivamente per circa sette miliardi e mezzo di lire del tempo, che era il valore del traghetto, invocando i minimi, hanno pagato una somma oltre dieci volte maggiore, perché stiamo parlando di più di 70 miliardi liquidati; inoltre, liquidando qualche volta in forme e in modalità che hanno lasciato dubbi anche alla precedente Commissione e su cui probabilmente potreste anche proseguire nel cercare di capire. Mi sto riferendo, per esempio, alla liquidazione che viene fatta nel febbraio del 1992, a meno di un anno di distanza dal disastro, all'armatore (Vincenzo Onorato) che, nonostante sia indagato nella più grande strage della marina italiana, si trova per la perdita corpo e macchine del traghetto *Moby Prince* una liquidazione di 20 miliardi di lire, valore di polizza e non valore di perizia. A cosa mi sto riferendo? È un po' più complicato e me ne rendo perfettamente conto, ma è solo per farvi una prima semplificazione. Se avete una Panda del 1988 e la assicurate per 100 mila euro, quando poi andate a

sbattere contro un muro, l'assicurazione non vi rifonde 100 mila euro, ma fa una perizia e vi rifonde quello che vale il mezzo in quel momento. Ripeto, è un po' più complicato di così, si tratta di assicurazioni che sono un po' più strutturate, ma il concetto sostanzialmente è esattamente quello che vi ho riportato.

L'accordo assicurativo è tra gli aspetti curiosi, perché sono tutti soggetti italiani quelli che lo firmano; viene firmato a Genova, ma è scritto in inglese.

Il ruolo attivo e passivo delle altre navi: questo è un altro elemento che la precedente Commissione ha cercato di porre in corsa, poi si è un po' persa, nel senso che poi è mancato uno strumento di rappresentazione di tutto lo scenario di quella notte. Esistono delle carte, sono di difficile lettura. Credo che si possa fare un pochino meglio. C'è stata una missione a Bruxelles, presso gli uffici della NATO. Diciamo che collaborazione dai militari — che siano NATO, Esercito italiano, Stati Uniti, la base di Camp Darby che è lì vicino, coperture radar, eccetera — non c'è mai stata. La risposta che io per adesso prendo per buona è che registrazioni di tracciati radar non sono state consegnate perché non ci sono. Io, sommessamente, da cittadino, mi interrogo sul fatto che la più grande base operativa dell'Europa meridionale, Camp Darby, dove attualmente ci sono testate nucleari (ma c'erano anche precedentemente), che era il *terminal* di rientro di materiale bellico di proprietà degli Stati Uniti d'America, non sottoposto a nessun tipo di controllo («*to whom may concern*, Dipartimento della difesa»), quindi tutte le navi militarizzate (mercantili in affitto all'esercito) che dovevano scaricare le armi e conferirle alla base di Camp Darby... Che non ci fosse una forma di controllo, diretto o indiretto, della rada a me pare poco verosimile, però questa è una mia personale sensazione. Gli Stati Uniti hanno sempre detto che non avevano nessun tipo di controllo e al presidente della Commissione hanno risposto che non erano soliti spiare i Paesi alleati. La missione che è stata fatta dalla precedente Commissione alla NATO forse poteva essere preparata un po' me-

glio, per cercare di capire effettivamente. Qui c'è il tema « buona domanda - buona risposta, cattiva domanda - cattiva risposta ». In maniera esplorativa, se uno va e chiede: « Avete qualche cosa che riguarda l'incidente del *Moby Prince*? », forse un soggetto che neanche sa che cos'è il *Moby Prince* risponde: « No, non lo so ». Adesso non voglio banalizzare nuovamente, ma forse noi abbiamo l'idea che ci siano degli archivi, divisi per data, delle immagini dei radar; però non è così. Non esistono degli archivi, soprattutto di trent'anni fa, suddivisi per data, di tutte le coperture radar del 10 aprile 1991: « dimmi che zona ti interessa e vado a vedere » o viceversa « queste le coperture radar, vado a prendere il giorno ». È un lavoro un po' più complicato che bisogna approfondire; occorre cercare di capire come sono state messe via queste informazioni, e una volta che lo si capisce si pone la domanda. Anche perché, non sapendo come è fatta la struttura dall'altra parte, qualsiasi risposta ritorni bisogna prenderla per buona. Non so se sono riuscito a spiegarmi, però il concetto è un po' questo.

Ovviamente il tempo è poco, lo capisco perfettamente. Mi sto occupando di questa vicenda da undici anni e mi sembra di avere iniziato l'altroieri. Un anno e mezzo effettivamente è poco.

La sintesi del lavoro della Commissione d'inchiesta del Senato è che sostanzialmente ha scardinato l'impianto che era stato portato nelle aule di tribunale e nelle sentenze, dicendo in sostanza: « Guardate che quello scenario, quindi la causalità del comandante Chessa che va in mare imprudentemente, neglientemente, non è quello che è successo e non concorda con le risultanze ». In realtà poi ha scardinato ben più nel dettaglio alcuni aspetti di questa vicenda.

Manca ancora un pezzetto, però, che è il motivo per cui credo esista questa Commissione: capire cosa è successo in quei 140 secondi, magari anche qualcosa prima, e riuscire a dare spiegazioni del perché dopo trent'anni siamo ancora qui a discutere di questa situazione. E non lo stiamo facendo in un circolo letterario, ma all'interno di un palazzo di un'istituzione importante della

Repubblica. Io non mi faccio l'illusione che tutto sia accertabile; ci sono alcune cose che probabilmente non potranno essere accertate e non si troveranno. Altre invece ritengo che sia possibile affrontarle.

Vorrei farvi entrare, sinteticamente, nel dettaglio di alcuni dei risultati che sono stati ottenuti. Facciamo un esempio, quello della nebbia, che ha caratterizzato questa vicenda per 25 anni. Quello che è stato possibile fare, prendendo tutte le informazioni, è stato anzitutto interrogarsi sul fatto che c'erano decine e decine di testimoni, non interessati, che riferivano che quella notte c'era la nebbia e decine e decine di testimoni che dicevano che quella sera non c'era nebbia. Quindi i casi sono due, o c'è un complotto complessivo di gente che si è messa d'accordo e riferisce il falso oppure c'era qualcosa che doveva essere messo a posto. Questa ipotesi che metà delle persone dicessero il falso non era ragionevole; non erano soggetti interessati, erano quelle che si chiamano tecnicamente testimonianze genuine e spontanee, quindi non c'era nessuna ragione. È bastato posizionare queste testimonianze geograficamente e temporalmente per accorgersi di un fatto: tutti quelli che testimoniavano che non c'era la nebbia erano posizionati in uno spazio temporale precedente alla collisione e tutti quelli che (sto semplificando, per rendere il concetto) testimoniavano che quella sera c'era la presenza di nebbia si posizionavano in luoghi e tempi successivi alla collisione. Fatto questo, è bastato prendere tutti i documenti che c'erano (poi lo vedrete, perché questi documenti li avrete tutti). L'avvisatore marittimo, che è un soggetto che sta in una torretta, come se fosse la torre di controllo del porto, e vede tutto, alle 22.27 — che è l'orario della collisione — segna sul suo registro: « Condimeo: cielo sereno, mare calmo, vento da Sud 160-170 gradi, 2-3 nodi, visibilità 5-6 miglia ». L'avvisatore, che di mestiere fa quello, quando si accorge che c'è un evento, fa l'annotazione delle condimeo e le trova. Va bene, potrebbe essersi sbagliato. Abbiamo trovato poi dei documenti di una delle navi militarizzate americane, la *Margaret Lykes*, che aveva un sistema che registrava di

continuo — ci sono i giornali di bordo — la temperatura dell'acqua e dell'aria e il punto di rugiada. Con quelle condizioni e con quelle misure di temperatura è possibile la formazione di un banco di nebbia d'avvezione? La risposta è no. La sentenza dice che è una nebbia particolare molto simile al fumo eccetera. Ma è solo fumo? In realtà molte delle testimonianze la raccontano come una specie di nebulizzazione; e qui torniamo a bordo della petroliera, al perché e a tutte le cose che ancora devono essere chiarite.

La questione dell'orientamento della petroliera: se la prua fosse orientata verso Nord, il *Moby Prince* esce da Livorno e dritto per dritto va a sbattere. Se la petroliera ha la prua verso Nord, vorrebbe dire che il vento viene da Nord. Se invece viene dai quadranti meridionali, la petroliera, essendo all'ancora, è ruotata (con la prua al vento dai quadranti meridionali). Nei documenti si trovano i tracciati di registrazione degli anemometri (quindi non sono dichiarazioni), ancora su carta, dell'Istituto Vallauri. Nel 1995, quando all'Istituto vengono chieste le immagini radar, rispondono: «Radar non ne abbiamo, però abbiamo questa roba. Se volete, ve la diamo». Sono i tracciati in cui si vedono la direzione e l'intensità del vento. Anche in questo caso i venti vengono dai quadranti meridionali. E tutta una serie di evidenze, che sono quelle che i familiari poi hanno portato in maniera spontanea: il video della notte, in cui i soccorritori, che si trovano in una posizione più a Nord, sono in banchina coperti con le mascherine e tossiscono perché c'è il fumo. Se il vento fosse venuto da Nord, lì ci si sarebbe trovati sopravvento e il vento non sarebbe mai arrivato. Ci sono una serie di evidenze che devono essere coerenti e concordanti a raccontare lo stesso scenario, perché altrimenti c'è qualcosa che non va.

Sulla posizione, vi ho già anticipato che esistono dei documenti. In realtà la cosa più semplice che abbiamo utilizzato noi, non sapendo dove si trovasse la petroliera, è stata prendere delle immagini che allineavano tre punti notevoli sulla costa: come vedete, la punta della diga della Vegliaia, la

punta della Curvilinea e la parte sotto sono tutte e tre allineate e non c'è neanche bisogno di utilizzare la trigonometria (che pure si potrebbe usare): stanno su una retta che è sicuramente all'interno della zona di divieto di ancoraggio. Questa immagine è a disposizione degli inquirenti fin dal giorno dopo il disastro, perché è delle 7 della mattina del 10 aprile. Tra l'altro, questo aveva avuto anche un interesse dal punto di vista legale. La capitaneria di porto dirà che la petroliera si trovava fuori dall'area di divieto di ancoraggio, riferendo una posizione non rilevata dalla capitaneria stessa ma da una fantomatica nave militare. Dico «fantomatica» perché è indicata come nave *Libra*; nell'inchiesta sommaria della capitaneria di porto a pagina 452 vi è uno stralcio di una carta nautica con un appunto a matita non firmato, con scritto: «La posizione della petroliera è questa». Chi gliela dice? La nave *Libra*, una nave militare, il 12 aprile, quindi due giorni dopo. È una posizione che questa nave militare rileverebbe, ma non c'è negli atti alcun documento di nave *Libra* che trasferisca o trasmetta questa informazione, e le registrazioni audio si interrompono alle 7 della mattina del giorno 11 aprile, quindi non c'è la registrazione del canale 16. In ogni caso, in uno dei brogliacci delle motovedette della capitaneria di porto, nello specifico la 232, alle 2.05 della notte dell'incidente, un membro dell'equipaggio indica correttamente le coordinate LORAN (Long range navigation), che sono le stesse che poi verranno riportate in sentenza e che sono all'interno del divieto di ancoraggio. Quindi, su un documento della capitaneria di porto si trova un'indicazione sul fatto che era noto dove si trovasse la petroliera. Esiste poi un'altra serie di documenti. Ad esempio, nel 1991 uno dei consulenti utilizza per la prima volta un sistema GPS (*global positioning system*), che allora era un valigiotto piuttosto importante; era una delle prime applicazioni. Tra le altre cose, il consulente indica precisamente, dando informazioni, che a questi rilevamenti — e concordando con la posizione — è presente anche un consulente tecnico di Nav.Ar.Ma. Quindi,

due consulenti tecnici erano a conoscenza del fatto che la petroliera si trovava all'interno della zona di divieto di ancoraggio; però al processo nessuno dei due rileva o fa notare questa cosa.

Queste che vediamo sono le conclusioni a cui arriva la Commissione. Come vedete nell'immagine, l'orientamento della petroliera è sostanzialmente diverso da quello messo per dritto e punta sui quadranti meridionali. La prua lì è indicata a Ovest Sud Ovest, poi che sia più a Sud o più ad Ovest, quell'angolo di brandeggio è piuttosto... Però vedete che l'indicazione dell'impatto con il traghetto — quei 70 gradi per adesso li prendiamo per buoni, poi saranno oggetto di verifica — mostra che il traghetto non è più sulla sua rotta verso Olbia. Sicuramente, quindi, esiste una turbativa della navigazione che ha coinvolto la plancia prima di arrivare in collisione.

Secondo la Commissione del Senato a cosa è dovuta questa modifica improvvisa della rotta? La Commissione avrebbe escluso un'avaria al timone, ma su quali basi? Lo ha fatto perché durante il processo di primo grado fu svolto un ATP. Infatti, le prove nei processi penali si formano in aula, ma quando non è possibile portare l'oggetto in aula e far verificare che cosa è successo, come nel caso di un traghetto, si fa quello che si chiama tecnicamente « accertamento tecnico preventivo » e si fa un esperimento giudiziale fuori. Questo esperimento giudiziale accerta effettivamente che il sistema del timone del traghetto, che ha le pale orientate 30 gradi a dritta (quindi il traghetto ha il timone alla banda, girato) non ha subito danni e non ha avarie.

Un approfondimento che è stato fatto dalla Commissione, che poi su questo si è fermata per mancanza di tempo, riguarda il modo in cui è stato svolto quell'esperimento giudiziale. Siccome la parte prodiera del traghetto e la plancia erano completamente distrutte, si è pensato di farlo dalla sala agghiaccio, che è lo snodo dove ci sono i torchi che fanno funzionare il timone, fino alle pale. Quindi, si è testata metà del sistema; l'altra metà non è stata testata. Perciò, affermare con sicurezza che

il timone funzionasse, secondo me, è un po' un azzardo.

Ad oggi è possibile arrivare a trovare una soluzione? La risposta è sì. Infatti, pur non avendo più a disposizione il traghetto, abbiamo trovato un timone identico della *Hastie*, che si trova in un museo in Scozia, ed è possibile fare alcune verifiche non più solo sulle monografie, ma anche sul funzionamento di quel timone, perché qualcosa che non è stato considerato in maniera coerente e congruente con i fatti esiste.

L'esplosione a bordo parimenti è stata esclusa dalla Commissione, nonostante il consulente esplosivista avesse suggerito di fare una serie di verifiche su alcuni residui a bordo, ma anche questo lo vedremo più nel dettaglio nella prossima audizione. Infatti, nella prossima audizione mi soffermerei su alcuni aspetti, quali l'avaria dei sistemi, il timone, l'impianto antincendio e l'esplosione a bordo.

Rimane l'ipotesi di una turbativa esterna, un ostacolo improvviso, che è stata non valutata, nel senso che, non essendoci notizia (se non quella della bettolina, che viene citata più volte) che qualche mezzo possa essere entrato o in collisione o aver disturbato la navigazione del traghetto, è rimasto un punto in sospeso; sono i famosi 140 secondi che precedono la collisione.

Vi anticipo — poi lo vedremo insieme la prossima volta — che c'è tutta una serie di evidenze, dalla raccolta documentale, che identificheremmo come vere (mi riferisco all'immagine che ho mostrato prima): sono vere sia per l'avaria al timone, sia per l'esplosione a bordo, sia per l'ostacolo improvviso. Tuttavia, credo che occorra ricercare insieme quale sia la verità. Manca ancora l'acquisizione documentale di qualche cosa che io spero si possa ancora trovare e che indicherò la prossima volta.

A proposito di quello che vi ho appena detto, che riguarda l'esplosione a bordo del traghetto, nelle conclusioni della Commissione è indicato chiaramente che è da escludere che l'esplosione, che è un fatto... Faccio una premessa, per chi non è ancora addentro: che ci sia stata un'esplosione nel locale di prua del traghetto è un fatto; non

è in discussione che ci sia stata o meno. Il tema del discutere è: l'esplosione è avvenuta temporalmente prima o dopo la collisione? Se è dopo, può essere un'esplosione da gas o può essere un'esplosione di materiale esplosivo trasportato dal traghetto. Se è prima, non può essere un'esplosione da gas, perché non ci sono ancora i vapori dell'incendio, e quindi può essere solo un esplosivo solido. L'esplosivo solido però si caratterizza per due tipologie: un esplosivo ad alto potenziale, di tipo militare, il Semtex, di cui poi si è parlato a lungo in questa vicenda, o la polvere nera da cava, il TNT. Gli effetti di questi due tipi di esplosivo sulle strutture sono completamente differenti: uno è una detonazione, mentre l'altro è una deflagrazione. Ovvero, una provoca onde supersoniche che lacerano le lamiere, con effetti morfologicamente ben riconoscibili, e non è questo il caso; l'altra, in funzione del tenore, del quantitativo di polvere nera eccetera, provoca esplosioni con una propagazione delle onde a velocità inferiori alla velocità del suono. L'alto potenziale è inteso come un esplosivo di tipo militare. Ho fatto vedere al presidente che chi scrive questo documento afferma: «Sì, è vero. Questa potrebbe essere un'esplosione da gas», perché esclude che sia un'esplosione da alto potenziale e quindi indica che potrebbe essere un'esplosione da gas e lo sottolinea in neretto, ma poi scrive anche che potrebbe anche essere compatibile con un'esplosione di 8 chilogrammi di TNT posti al centro del locale.

Questa vicenda ha una storia un po' particolare. L'esplosione viene individuata il 12 aprile da un sopralluogo della polizia scientifica di Livorno, che la comunica al pubblico ministero e al questore di Livorno, il quale la comunica al Ministro dell'interno del tempo, che era Vincenzo Scotti, e al capo della Polizia, che era Vincenzo Parisi. Racconto questo perché è negli atti della Commissione del Senato. Quello che succede è che, visto il periodo storico, poiché siamo nel 1991, quando vi erano ancora i residui della strategia della tensione eccetera, il pubblico ministero rimane inerte su questa vicenda e sostanzial-

mente non fa niente perché il Ministero dell'interno si muove con quelli che vengono chiamati «i Servizi». Negli atti non ci sono i nomi e cognomi e non c'è l'ufficio di riferimento, ma si capisce che è un'attività di investigazione che viene fatta a un livello superiore. L'incidente è di aprile e l'attivazione di questi soggetti avviene immediatamente; quando, a fine settembre, il pubblico ministero non ha notizie, cosa fa? Va a Roma dal Ministro e gli dice: «Scusi, signor Ministro, vorrei sapere qualche cosa circa quell'evento». Il Ministro, come riferisce in Commissione — lo riferiscono entrambi — risponde: «Il pubblico ministero è lei e le indagini le deve fare lei». De Franco torna a Livorno e nomina il consulente Massari, il quale a febbraio del 1992 indica la presenza di 7 molecole riferibili al Semtex, esplosivo di origine cecoslovacca ad alto potenziale di tipo militare. Potete immaginare cosa si scatena. Tanto per farvi capire il clamore mediatico della vicenda, su *YouTube* potete vedere l'allora professor Galasso, e Rai Tre interrompe il Festival di Sanremo per dare questa notizia. Si apre un pandemonio e la questione, sostanzialmente, poi pian piano viene lasciata andare. Non si trova più nessun tipo di riferimento a questa vicenda. Alcuni continuano a riproporla, ma il pubblico ministero la lascia andare, per sua stessa ammissione; lo ammette nel 2016, intervistato su *La7*: «Ho lasciato andare quella pista perché temevo che ci potesse essere un problema per i risarcimenti alle famiglie»; oggettivamente non credo che c'entri niente, ma ne prendo atto.

Questa storia si perde un po' all'interno di tutto lo sviluppo del racconto che vi sto facendo di questi trent'anni e ogni tanto periodicamente ritorna. La possibilità di accertare una volta per tutte la presenza di esplosivo o meno c'è ancora, anche perché lo stesso consulente esplosivista della precedente Commissione suggerisce di effettuare approfondimenti e analisi anche alla luce delle nuove tecnologie, visto il protrarsi di questa incertezza.

Sulla propagazione dell'incendio all'interno del traghetto credo che il lavoro fatto dalla Commissione del Senato e dai con-

sulenti, in particolare l'ingegner La Malfa e l'ingegner Gissi dei Vigili del fuoco, sia sufficientemente preciso e dettagliato. Nell'immaginario collettivo è un ammasso rovente di lamiera, ma in realtà all'interno sono amplissimi gli spazi dove il fuoco, il fumo e il calore non sono arrivati. Quelle che vedete nella parte destra dell'immagine sono le cabine degli ufficiali di seconda classe. Tutta la parte della nave sotto la linea di galleggiamento è integra e lì non è arrivato fumo né calore.

È stato predisposto un modello numerico di propagazione fluidodinamica computazionale sulla propagazione dell'incendio. È stato un modello di una complessità rilevante, fatto girare al Cineca di Bologna perché altrimenti non vi erano computer sufficientemente performanti per fare questo tipo di simulazioni. Il limite di tutto questo è che — non per cattiva volontà, ma perché proprio non ci sono gli elementi — si è predisposto un modello numerico simulando un oggetto di cui non si conosce nel dettaglio tutto ciò di cui un modello numerico necessita. Infatti, con riguardo alla tipologia di materiale e alla resistenza al fuoco del materiale del *Moby Prince*, abbiamo delle indicazioni generiche. Detto questo, il risultato parametricamente analizzabile è che la propagazione è stata lenta, almeno fino all'ingresso delle fiamme all'interno del traghetto. Non c'è stato un contatto diretto della fiamma che è entrata all'interno del traghetto, ma una parte è per irraggiamento e una parte per conduzione. I focolari interni — siccome l'unico squarcio del traghetto è quello a prua, dove è entrato sicuramente del greggio che ha preso fuoco, si pensava che da dentro potesse aver alimentato — hanno dei tempi piuttosto lunghi. Il tempo che è servito per fare arrivare le fiamme all'interno dei locali, quindi, è discretamente lungo e ha consentito di radunare tutti i passeggeri nel salone De Luxe. L'unico passeggero che non viene trovato nel salone De Luxe è Gerhard Baldauf, un camionista austriaco che viene trovato in sala macchine; il motivo, probabilmente — questa è una mia supposizione — è che stava dormendo nel suo camion, nel garage, e non è riuscito a salire e invece

è sceso. Ma è l'unico passeggero che non è stato trovato nel salone; tutti i membri dell'equipaggio — per i quali la Commissione parlamentare del Senato usa la definizione di « comportamento eroico » — sono al loro posto, previsto dal ruolo di equipaggio, e non ce ne è uno fuori posto. Mi riferisco al luogo in cui vengono rinvenuti i cadaveri; cosa stessero facendo non lo sappiamo, ma sicuramente la posizione in cui sono è quella che era prevista dal ruolo di equipaggio, che è il comportamento da tenere in caso di emergenza.

All'interno del traghetto non vi erano materiali ignifughi e vi era tutta una condizione diversa, poiché erano unità navali che avevano caratteristiche diverse rispetto a quelle che ci sono oggi. Per questo motivo, una volta che il fuoco è entrato all'interno del traghetto, la velocità di propagazione del fuoco è stata piuttosto rapida, ma stiamo parlando di ore e non di decine di minuti.

Sulle valutazioni degli impianti poi entreremo più nel dettaglio, così come sul funzionamento degli impianti *sprinkler* del traghetto eccetera.

A supporto di quello su cui verrete chiamati a esprimervi, esattamente come è stato per i vostri colleghi al Senato, esistono documentazioni fotografiche che riportano una serie di immagini che hanno dietro una possibile lettura.

Queste che vedete nell'immagine sono le manate sui furgoni; furono già portate durante il processo di primo grado per stabilire che quelle condizioni avevano visto lo sviluppo di un incendio, la deposizione della fuliggine e la posizione delle manate sulla fuliggine in condizioni di vivibilità, perché all'interno di quel garage non sono state trovate vittime. L'obiezione che fu fatta è che poiché queste immagini erano state riprese a giugno del 1991, non si poteva sapere se qualcuno potesse essere salito a bordo dopo la collisione e aver lasciato quelle manate sui mezzi. La persona che vedete di spalle nell'immagine è un consulente che sale a bordo. Il giudice dice: « Non possiamo avere certezze ». In realtà esiste anche un filmato girato dall'ufficio di documentazione dei Vigili del

fuoco al primo accesso, quando c'è ancora la nebbiolina azzurra dei residui dell'incendio, che mostra che al momento del primo accesso queste manate sono già presenti. Cosa ci raccontano? Ci raccontano che delle persone, dopo che l'incendio si è sviluppato ed esaurito, hanno avuto modo di accedere al garage. Infatti, alle 2 di notte l'incendio a bordo del *Moby Prince* è sostanzialmente esaurito da tutte le parti. Come faccio a esserne sicuro? Ci sono dei girati che sono stati acquisiti dalle varie televisioni, come Mediaset o la Rai, che hanno un quantitativo rilevante di materiale girato ma mai andato in onda. Ci sono delle immagini con data e orario, circa dall'1.56 circa alle 2.28; una barchetta con una *troupe* di Mediaset a bordo passa davanti al garage e si vede che è assolutamente spento. Questo significa che qualcuno ha avuto modo di accedere a quel garage dopo il termine dell'incendio e dopo la deposizione della fuliggine, ma quando erano tornate condizioni in cui si poteva entrare e uscire vivi da lì.

Abbiamo provato a fare delle simulazioni che sono assolutamente inaffidabili. Esistono delle simulazioni che vengono fatte per ambienti confinati e per la sopravvivenza nei garage, ma ci sono tutta una serie di parametri che non consentono la modellazione numerica di questi aspetti. In ogni caso, il risultato è di ore e non di 20, 25 o 30 minuti.

Vedete ora il piano di rinvenimento delle vittime, che dimostra quello che vi dicevo: tutti i passeggeri erano stati radunati nel salone De Luxe e tutti i membri dell'equipaggio erano dove era previsto dal loro ruolo d'appello.

Questa è una fotografia che probabilmente avrete già visto e che conoscete. L'immagine mostra Antonio Rodi, un cameriere di bordo del *Moby Prince*, che viene fotografato alle 7 della mattina, riverso sul ponte sole a poppa del traghetto. Come potete vedere, il corpo è integro, ha una camicia rosa e i pantaloni. Intorno a lui però è tutto bruciato e a terra — non entro nel dettaglio — ci sono i cadaveri di nove suoi colleghi, della squadra antincendio, che sono completamente carbonizzati.

Quindi, abbiamo il corpo di un uomo che è sostanzialmente integro, appoggiato in un luogo dove è tutto completamente bruciato e dove ci sono nove cadaveri carbonizzati intorno a lui. L'immagine a destra è il corpo del Rodi circa due ore dopo, completamente carbonizzato. Il punto è quando quella persona è arrivata sul ponte sole. Siccome sappiamo che ci sono alcune persone che hanno girato nei garage, che si sono mosse per la nave e che hanno avuto modo di muoversi all'interno di una situazione complicata ma con spazi di vivibilità, quello del Rodi è l'esempio che ha consentito anche ai medici legali di affermare che non vi è stata commorienza — utilizzando il termine che vi ho citato prima — e che i tempi di sopravvivenza sono stati lunghi, in termini di ore.

Una critica che è stata fatta è che la perizia medico-legale — l'unica, che ha superato le indagini preliminari, il primo grado, l'indagine *bis*; la seconda perizia medico legale è quella della Commissione del Senato — aveva uno scopo ben preciso, assolutamente chiaro fin dalla premessa, e non mi capacito di come questo dato non sia stato letto correttamente. I medici legali non hanno mai utilizzato dati medici — io non sono un medico, ma sono capace di leggere — che riguardassero i tassi di carbossiemoglobina e i tassi di acido cianidrico nel sangue per definire i tempi della morte. Questo è scritto nella premessa ed è riportato nelle conclusioni: « Gli ingegneri ci dicono che a bordo del traghetto le condizioni di vivibilità sono venute a mancare in 20-25 minuti ». I medici legali non hanno fatto nessuna applicazione. Il professor Bargagna era un luminare della medicina legale, ma credo che avessero un problema più grande, ovvero di dover affrontare un *mass disaster* con 140 cadaveri. Poi lo si vede anche in quello che è successo. Solo a posteriori ci sono state diverse polemiche sull'attribuzione di questi dati, perché a nessuna delle persone integre e perfettamente riconoscibili sono stati fatti gli esami del sangue che avrebbero potuto indicare i tempi di sopravvivenza tramite i tassi di carbossiemoglobina e acido cianidrico. Perché non sono stati fatti? La ra-

gione è immediatamente comprensibile: la perizia medico-legale serviva al riconoscimento. Avevano 140 morti da restituire alle famiglie che erano all'interno del *terminal* passeggeri; i primi che venivano riconosciuti in maniera certa venivano restituiti immediatamente ai cari. Questo è stato il motivo. Io non credo che dietro ci fosse alcun tipo di complotto, retropensiero eccetera. Quando, alla fine del lavoro, ci si è trovati a dover formalizzare delle risposte ed erano rimaste le salme che erano più difficili da identificare, quelle che avevano subito maggiori danni dell'incendio, allora lì hanno provato a fare i prelievi di sangue, rincorrendo a posteriori qualcosa di cui non si erano... Credo che questa sia la spiegazione più logica, perché altrimenti ci sarebbe un complotto che parte dalla notte stessa, e oggettivamente non mi sento di sostenerlo.

Le immagini sono tante. Come ho detto, ci sono più di 300 gigabyte tra video, immagini e documenti. Questa è un'immagine della mattina che mostra il traghetto al rimorchio; mentre sulla petroliera continuava a esserci un'attività di spegnimento dell'incendio, non c'è una sola immagine in cui un rimorchiatore butti acqua sul traghetto. La prossima volta vedremo perché questo potrebbe essere avvenuto.

L'accettazione del rischio morte da parte di tutti coloro che si sono trovati a gestire quell'emergenza o quell'evento, è un fatto. Il comandante Albanese lo ha rivendicato pubblicamente, anche in Commissione: la consulenza tecnica diceva che erano morti tutti in 20-25 minuti. Il comandante Albanese si è sempre difeso, e non è andato a processo per questa ragione, nonostante ci siano andati i suoi subalterni. Il punto è che quella sera il comandante non aveva la relazione e l'idea che potesse esserci qualcuno vivo a bordo era un fatto che egli stesso poi ammette in un'intervista la notte stessa, dicendo: « Speriamo che al centro nave ci sia qualcuno ». Gli uomini di mare sanno che sotto la linea di galleggiamento il fuoco non ci va, ma nessuno sale a bordo. Leggerete la relazione dei vostri colleghi al Senato e credo che questo sia già stato sufficientemente approfondito.

A proposito delle incongruenze relative alla petroliera, noi sappiamo che una delle cisterne era aperta, ma lo sappiamo casualmente; infatti, lo sappiamo perché su una rivista specializzata nel dicembre del 1991 viene dedicato un numero monografico all'incidente e i Vigili del fuoco indicano che quando sono saliti a bordo il portellone della cisterna 6 centrale era aperto. Se c'è una cosa che non si può e non si deve fare su una petroliera, perché rappresenta un rischio enorme, è avere una cisterna aperta e non inertizzata, cioè una cisterna in cui non è presente l'azoto ed è, quindi, soggetta a incendio ed esplosione. Quella cisterna era aperta prima della collisione. Le spiegazioni che sono state date di questo le leggerete; rasentano l'assurdo. Viene indicato che quella cisterna del carico veniva utilizzata per raccogliere le acque di sentina, mentre il carico era messo nella cisterna delle acque di sentita. C'è qualcosa che oggettivamente non torna, ma i membri dell'equipaggio chiamati a rispondere di questo in Commissione non sono stati in grado di spiegarlo. Oggettivamente, capire oggi, a distanza di tempo, queste ragioni è abbastanza complicato.

Il presidente mi chiede di stringere i tempi e io lo faccio, so che avete altri impegni. Alcune curiosità. Questa vicenda la si può osservare anche tramite le immagini. A destra vedete l'impianto antincendio di una petroliera — è la gemella dell'*Agip Abruzzo*, si chiamava *Agip Campania* — in funzione durante un'esercitazione; trasforma il ponte della petroliera in una specie di fontana. È del tutto evidente immaginare che una petroliera abbia un sistema antincendio di questo tipo. In nessuna immagine fotografica o video dell'*Agip Abruzzo* si vede questo sistema in funzione, sebbene la petroliera sia incendiata e stia bruciando. Perché? Lo vedremo la prossima volta. Il famoso guasto del generatore di vapore, che avrebbe prodotto quella nebbia o quella vaporizzazione prima della collisione, potrebbe essere legato a questo fatto.

La petroliera era assolutamente spenta in piena notte e non aveva nessun tipo di

luce, mentre le petroliere normalmente sono illuminate come un campo di calcio.

Tra le dichiarazioni al processo penale e i documenti sembra che ci sia qualcosa che non torni. La Commissione ha semplicemente accertato che qualcosa non torna, ma (per il motivo che vi dicevo riguardo a Regeni, all'Egitto eccetera) non è stata in grado di acquisire documentazione specifica che potesse in qualche modo supportare. Sta di fatto che quel viaggio della petroliera è sostanzialmente impossibile e non ha precedenti.

Quello che stiamo facendo adesso è un po' complicato: stiamo cercando sulle immagini Landsat, che sono state rese disponibili e che coprono tutto il Mediterraneo, una petroliera lunga 200 metri su quella rotta. Quando l'abbiamo trovata nel triangolo, sapevamo dove era e quindi l'abbiamo trovata facilmente, ma adesso stiamo facendo questo passaggio che è un po' più complicato, perché il fatto di non vederla non vuol dire che non ci sia. Potremmo anche esserci sbagliati, potrebbe essere più su o più giù e, siccome non c'è modo di farlo in maniera automatica, ma lo si deve fare manualmente, stiamo facendo una serie di scansioni. Ci piacerebbe trovarla, in modo da chiudere questo capitolo, ma per adesso non ci siamo riusciti.

Mi fermo qui.

PRESIDENTE. Grazie davvero al dottor Bardazza per quella che è stata un'introduzione molto esaustiva per tutti noi e che ci ha permesso di entrare nel dettaglio della vicenda della *Moby Prince* con la dovuta attenzione.

Se i colleghi sono d'accordo, essendo le 19.20 e avendo il dottor Bardazza l'esigenza di prendere un treno e noi tutti, almeno per quanto avevamo preventivato, l'esigenza di chiudere entro le 19.30, suggerirei questo (però la decisione è di noi tutti, naturalmente): visto che abbiamo già previsto una seconda audizione per il prossimo martedì — in orario ancora da definire, poiché il dottor Bardazza ha degli impegni professionali che devono essere conciliati con la nostra agenda parlamentare — direi, anche per darci modo di riflettere su quanto abbiamo ascoltato e

quindi di maturare eventuali domande e approfondimenti, di rimandare alla prossima volta i quesiti da rivolgergli; si potrebbe, se è d'accordo, dedicare una metà della sua seconda audizione al completamento di questa introduzione e l'altra metà alla discussione con i membri della Commissione.

GABRIELE BARDAZZA, perito forense. Sì, anche perché questa di oggi era una difficile sintesi di trent'anni; il resto è quello che spetterà a voi fare nei prossimi 18-24 mesi, quindi sarò un po' più sintetico. I temi da affrontare sono ancora tre, sostanzialmente, poi possiamo cominciare ad approfondire.

ANDREA FRAILIS. Posso fare una brevissima domanda?

PRESIDENTE. Prego, onorevole Frailis.

ANDREA FRAILIS. Grazie al dottor Bardazza. Ho una domanda che presuppone anche una risposta sul metodo di lavoro che dovremo seguire nelle prossime sedute. Lei ha detto che ci sono dei fatti veri che però non contribuiscono ad accertare la verità. Per il prosieguo dei nostri lavori, visto che dobbiamo anche fare abbastanza alla svelta e dobbiamo capire perché le due navi sono venute in collisione, sarebbe il caso di tralasciare questi fatti veri che però probabilmente non contribuiscono ad accertare la verità? Perché sono tantissimi gli elementi che anche lei in questa prima audizione ha messo in campo. Ci sono dei fatti veri che contribuiscono ad accertare la verità e fatti veri che sono realmente accaduti, ad esempio le navi che erano in rada quella notte, che probabilmente non hanno nessun impatto e nessuna concretezza nell'accertamento della verità.

GABRIELE BARDAZZA, perito forense. Sì, ho capito perfettamente. Se me lo consentite, uso una metafora, che forse mi è più semplice. È come se qualcuno avesse portato migliaia di pezzi di un *puzzle* e la Commissione del Senato fosse stata chiamata a ricostruirlo. In realtà non erano

solo i pezzi di quel *puzzle*, ma c'erano anche pezzi di altri *puzzle* che non c'entravano niente per forma, dimensione e colori. Quello che ha fatto la Commissione del Senato è stato cominciare dalla cornice e ricostruire le parti che si potevano ricostruire.

Ho capito la sua domanda e ho capito anche che forse io ho detto una cosa impropria. Vi suggerisco di approfondire questi fatti veri, ricordando che è come se vi fossero 30 metri di profondità con una possibilità di fare delle immersioni e andare in apnea, ma di non seguire poi pedissequamente il pesce in apnea, perché si rischia di rimanere sotto in sincope; invece, si dovrebbe tornare su, prendere aria e poi continuare. Facendo così si evita un errore che secondo me è quello che ha caratterizzato le indagini di questa vicenda per trent'anni. Sono decine, se non centinaia le persone che si sono occupate di questa

vicenda, ma ognuno ha fatto *focus* su un aspetto che magari era assolutamente vero, ma non era la verità, bensì una rappresentazione e una proiezione della verità. In questo bisogna stare molto attenti.

Credo che con la vostra sensibilità, al netto di cominciare a fare questo lavoro il prima possibile perché i tempi sono brevi, nel concreto comprenderete abbastanza facilmente che cosa significa non farsi sviare.

PRESIDENTE. Grazie ancora, dottor Bardazza. Dichiaro conclusa la seduta e rinvio il seguito dell'audizione alla prossima seduta.

La seduta termina alle 19.25.

*Licenziato per la stampa
il 17 settembre 2021*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

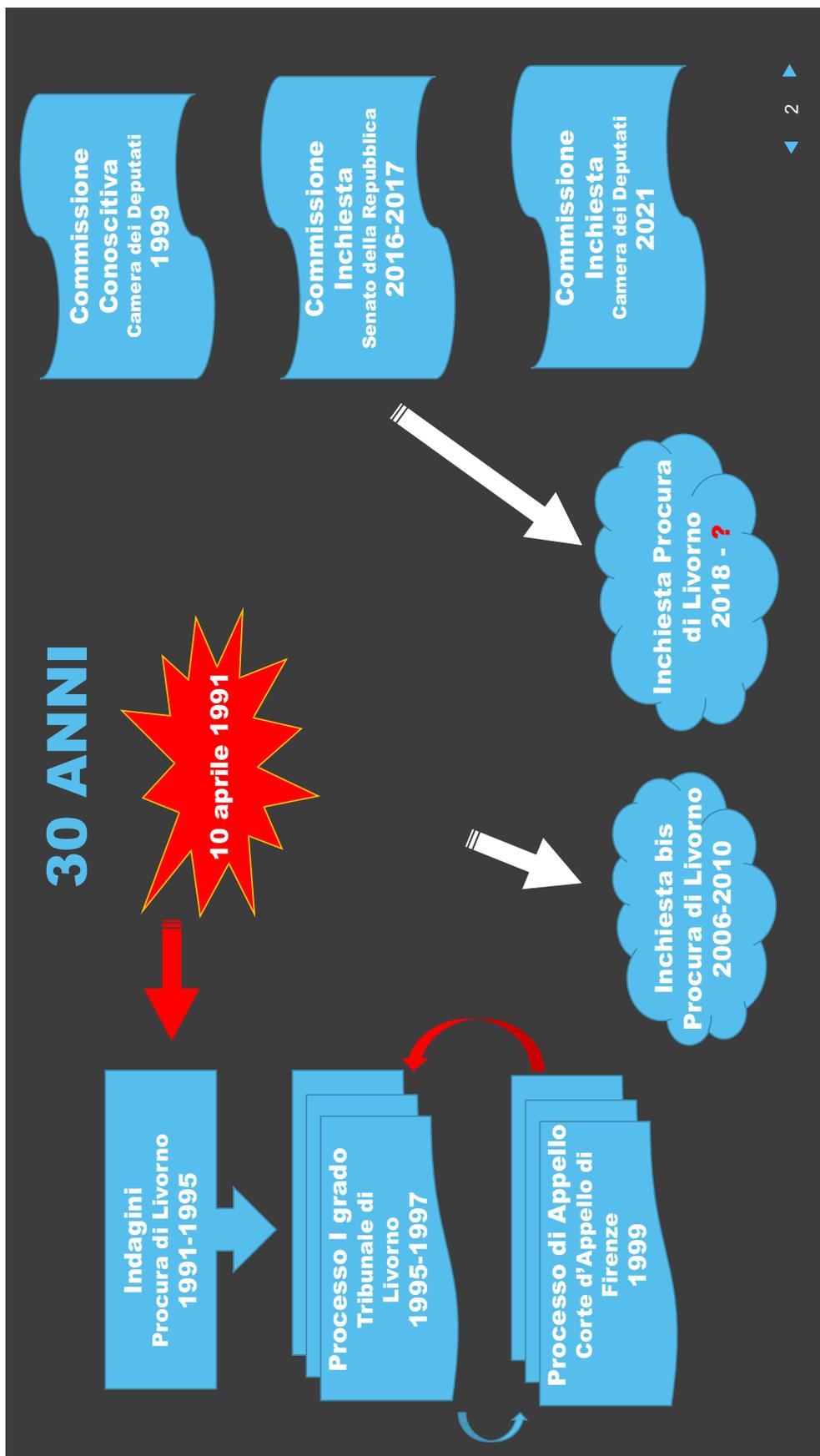
ALLEGATO



**Commissione di inchiesta sulle cause
del disastro del traghetto Moby Prince**

INTRODUZIONE AI 30 ANNI DELLA VICENDA

Roma – 13 luglio 2021



1991 INCHIESTA SOMMARIA
Capitaneria di Porto di Livorno

1993 INCHIESTA FORMALE
Ministero della Marina Mercantile

1991-1995 VARIE RELAZIONI CONSULENTI TECNICI
Procura della Repubblica di Livorno

1996 PERIZIA SU ALCUNI ASPETTI TECNICI
Tribunale di Livorno

2006-2010 VARIE RELAZIONI CONSULENTI TECNICI
Procura della Repubblica di Livorno

2016-2018 COMMISSIONE PARLAMENTARE
Senato della Repubblica

1991-1995 VARIE RELAZIONI CONSULENTI
Procura della Repubblica di Livorno



1991-1993 INDAGINI Procura della Repubblica di Livorno

Le indagini non chiariscono cosa sia successo la sera del 10 aprile 1991, vengono rinviati a giudizio:

- Angelo Cedro Vice Comandante Capitaneria di Porto di Livorno
- Lorenzo Checcacci Ufficiale Capitaneria di Porto di Livorno
- Luigi Spartano Militare di leva Capitaneria di Porto di Livorno
- Valentino Rolla III Ufficiale dell'Agip Abruzzo

1995-1998 PROCESSO I GRADO Tribunale di Livorno

Il collegio giudicante era presieduto da Germano Lamberti e composto da Maria Sammarco e Grazia D'Onofrio.

Angelo Cedro, Lorenzo Checchacci, Luigi Spartano, Valentino Rolla vengono assolti.



Nebbia



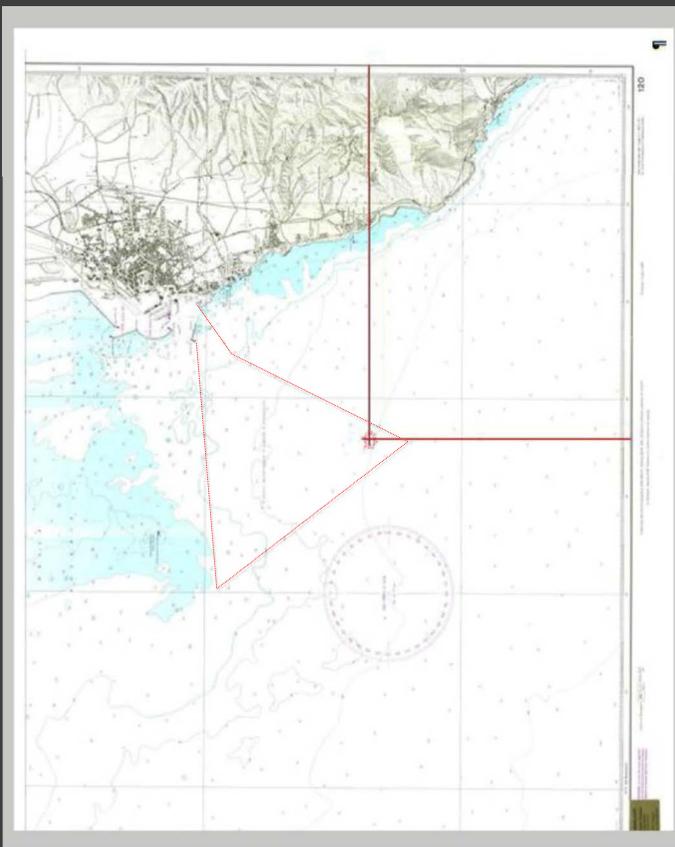
Incendio di enormi proporzioni

1995-1998 PROCESSO I GRADO Tribunale di Livorno

In sentenza è scritta una notizia di reato - la posizione della petroliera al momento della collisione: né il Tribunale né la Procura di Livorno prendono provvedimenti.

Ciò induce a ritenere che, pur con tutte le approssimazioni da presupporre, la posizione di fonda dell'Agip Abruzzo non si discostasse apprezzabilmente, **anche prima dell'impatto, dalla posizione comunicata nella fase dei soccorsi, e corrispondente a quella rilevata dalle unità dei soccorritori di 43.29.8. nord, e 10.15.3 est** (oltretutto abbastanza corrispondente alle indicazioni fornite durante l'inchiesta formale da Superfina con rilevamento 23 gradi del faro di Livorno e con distanza di 2,7 miglia dalla testata di ponente della diga Vegliata).

Carta nautica di riferimento in cui è materializzato in rosso il punto della collisione indicato nella Sentenza (43° 29' 8 Nord e 10° 15' 3 Est), all'interno dell'area di divieto



1998-1999 PROCESSO D'APPELLO Corte d'Appello di Firenze

...ziare i ricattatori, che...
ro stabiliti anche a causa della presenza di cavi sottomarini
non escluse affatto quanto appena osservato.

C) GIUDIZIO EX ART. 69 C.P.
Uno dei problemi più delicati del presente processo è non tanto se all'imputato debbano essere riconosciute le attenuanti di cui all'art. 62-bis c.p., quanto il giudizio di comparazione da farsi, ai sensi dell'art. 69 c.p., sempre in base ai criteri di cui al richiamato art. 133 (Cass., I, 28.10.97, n. 1376, Brembilla). In proposito, la valutazione globale del fatto e della personalità del reo, condotta mediante l'apprezzamento analitico, la comparazione e infine la valutazione sintetica delle circostanze sopra ricordate, tenuto conto anche del tempo trascorso dal fatto e considerata che **il Rolla è rimasto da solo a rispondere della tragedia, in presenza delle responsabilità di numerosi soggetti, alcune delle quali più gravi della sua, induce a ritenere prevalenti le concesse attenuanti generiche.**

...dell'Agip Abruzzo...
93
...rità portuali da osservare. In proposito chi aveva il dovere di regolamentare il traffico in entrata e uscita dal porto di Livorno non poteva addurre la mancanza di norme o la propria incompetenza e, comunque, in relazione alla colpa generica, chi aveva il dovere di intervenire avrebbe dovuto rilevare la situazione pericolosa concretamente verificatasi da almeno 24 ore al momento del sinistro, situazione che era suscettibile di aggravarsi in seguito alla possibile formazione di banchi di nebbia.

2006-2010 INCHIESTA BIS

Procura della Repubblica di Livorno

LE CAUSE DEL SINISTRO, IL RUOLO DELL'ERRORE UMANO NEI SINISTRI NAVALI, LE RESPONSABILITÀ PENALI

CAPITOLO XII

1. La dinamica e l'errore umano

A questo punto, sgomberato il campo da ricostruzioni viziate da suggestioni, cattiva conoscenza e interpretazione degli atti e interessate forzature, è doveroso ricostruire il sinistro individuando le reali cause dello stesso e, conseguentemente, le responsabilità, anche al fine di valutare l'attuale possibilità di esercizio dell'azione penale.

La presente indagine infatti non si è limitata alla verifica degli scenari ricostruiti in merito alla difesa. Come verificazione l'indagine ha avuto come obiettivo particolare riferimento alle cause e dinamica della tragica collisione, ma ha avuto il proposito di dare una risposta esauriva alle domande sulle reali cause dell'evento.

I dati significativi si possono riassumere nel seguente modo:

- 1) il traghetto Moby Prince è uscito dal porto di Livorno con destinazione Olbia impostando la velocità massima di crociera (o prossima alla massima) secondo prassi, nella convinzione del comando nave di trovarsi in condizioni di assoluta normalità dal punto di vista meteo marino e quindi anche della visibilità e perciò nella errata convinzione di conoscere e poter controllare onticamente la situazione delle navi alla fonda nella zona sud della rada ed in particolare di quelle che si trovavano in prossimità della rotta più diretta per Olbia;

- 2) la apparente normalità delle condizioni creava il tipico meccanismo psicologico di allentamento della attenzione nel personale di plancia e nel resto dell'equipaggio, chiaramente esplicito, in particolare, dalle condizioni con le quali la nave Moby Prince veniva fatta viaggiare, avendo il portellone posteriore di seconda officina (presente dalla nomina MAREPOL 75) e il NEXI (tipico sistema di controllo della velocità) fuori servizio dal 17 gennaio 2009 (Gennaio 17 novembre 2009) e dell'impianto spiritakler (antincendio) non funzionante, in quanto disabilitato;

- 3) improvvisamente la nave entrava in un banco di nebbia (v. da ultimo: le dichiarazioni di Mattet e Valli — gli osservatori che hanno salvato la vita all'unico superstite del Moby Prince — M.P.M. il 23.11.2009, quelle di Muzio — pilota del porto che uscì la notte della tragedia — rese al P.M. l'8.11.2009), ed ancora le dichiarazioni dell'unico superstite del Moby Prince, Bertrand, nuovamente sentito dal P.M. il 9 giugno 2009, e quelle di Kolla in sede di nuovo interrogatorio il 5 giugno 2009), che coglieva totalmente impreparata la plancia del traghetto in quanto non visibile otticamente, tenuto conto del buio della notte e della collocazione del banco stesso che si trovava basso sull'orizzonte verso il largo rispetto alla direzione del traghetto in modo da non costituire ostacolo né per l'osservazione delle luci della costa né per quella delle stelle;

- 4) la plancia del Moby Prince, presa alla sprovvista e con la nave ormai lanciata alla velocità di crociera, provvedeva incautamente ad accendere i fari collocati a prua della nave - c.d. cercanautragli - (prima spenti v. dichiarazioni del pilota Muzio sopra richiamate, e che aveva poco prima incrociato il Moby Prince conducendo una nave all'interno del porto) nella speranza di migliorare la visibilità sullo specchio di mare davanti a sé, ma in realtà peggiorando le condizioni di visibilità;

- 5) l'urto con l'Agg Albruzzo, ferma all'ancora con prua orientata su 300° circa (v. da ultimo sul punto la relazione di consulenza tecnica del P.M. dell'ing. Rosati e dott. Borsa depositata il 17 giugno 2009 che riassume il complesso degli elementi che consentono con certezza tale ricostruzione dell'orientamento della nave) avveniva poco dopo incrociando la fiancata di destra con un angolo calcolato di circa 71° prora — poppa (109° prora — prora), navigando il Moby Prince con direzione di circa 191° ad una velocità di circa 18 nodi. Come è stato spiegato dal C.T. ing. Genzano, la collisione ha avuto caratteristiche fondamentalmente anelastiche, "nel senso che tutta l'energia cinetica disponibile da

Una causa della tragedia — anche se è doloroso affermarlo — è dunque individuabile in una condotta gravemente colposa, in termini di imprudenza e negligenza, della plancia del Moby Prince.

- 7) l'apertura della porta stagna prodiera e l'impianto di ventilazione in funzione agevolavano decisamente l'ingresso di greggio e vapori nei garage e nei locali interni del Moby Prince, cominciando a divampare il fuoco su tutta la parte prodiera del traghetto coinvolgendo il personale di plancia e progressivamente le restanti parti e locali della nave.

Una causa della tragedia — anche se è doloroso affermarlo — è dunque individuabile in una condotta gravemente colposa, in termini di imprudenza e negligenza, della plancia del Moby Prince.

La ricostruzione della dinamica dell'evento può apparire — come si è più volte sottolineato — basale nella sua semplicità, e dunque non accettabile emotivamente, prima che razionalmente, soprattutto in considerazione dell'enorme portata delle conseguenze che ne sono derivate in termini di perdita di vite umane.

Occorre tornare al quesito di base: comprendere fino in fondo come sia possibile che personale di bordo ritenuto preparato, al comando di una nave dotata degli impianti per la sicurezza della navigazione secondo le regole in vigore

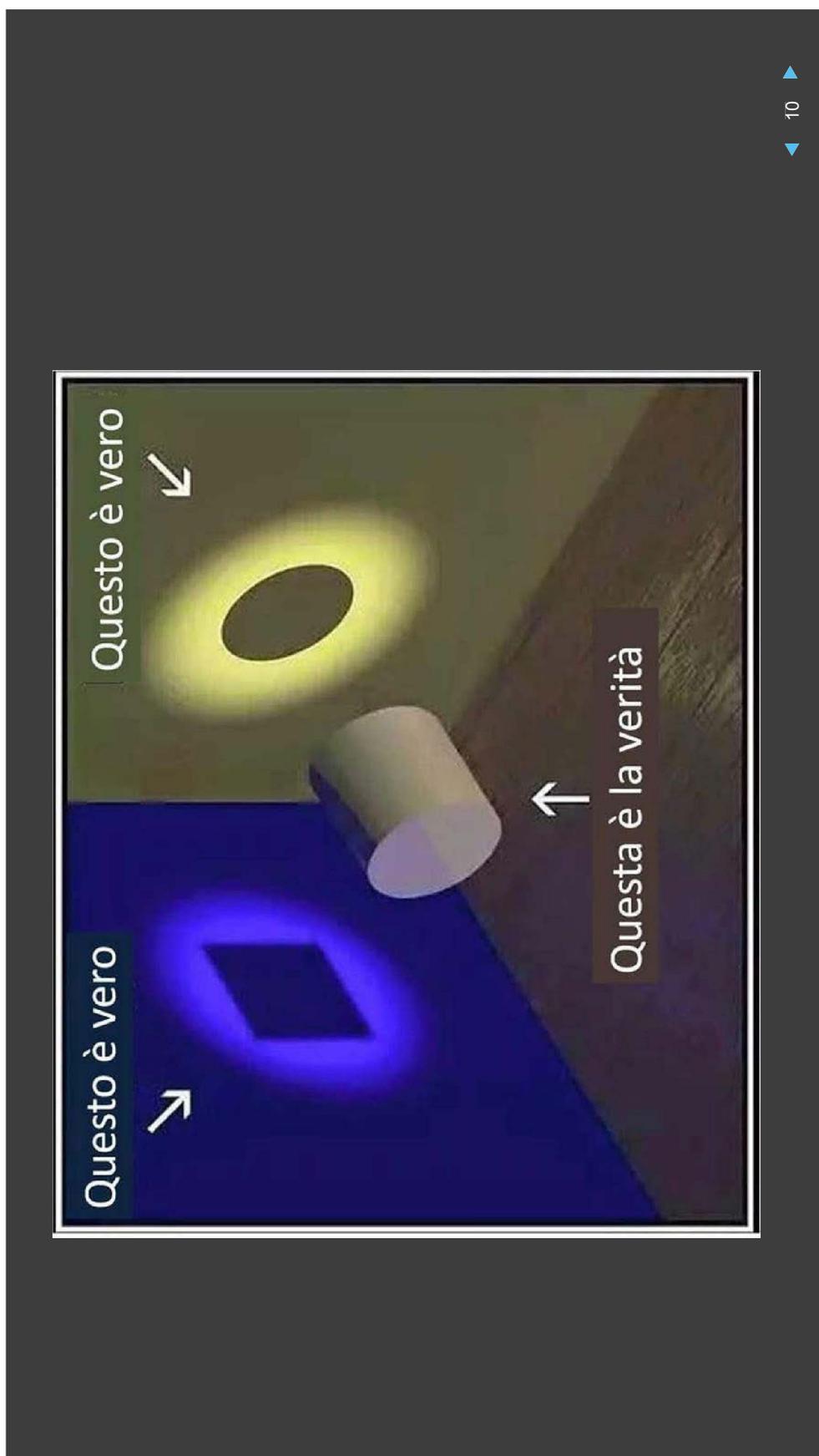
1991-2021 30 ANNI DI IMPEGNO CIVILE

Un impegno alimentato da un profondo senso di ingiustizia.

Leggendo i documenti erano palesi omissioni e verità sostituite da affermazioni vere o verosimili che lasciavano l'unica e principale responsabilità di quanto accaduto al Comandante Ugo Chessa, al quale erano attribuite azioni e comportamenti illogici, contraddittori e palesemente smentiti dagli stessi accertamenti eseguiti in tanti anni dai consulenti tecnici.

CAPIRE COSA SIA SUCCESSO LA NOTTE DEL 10 APRILE 1991 E' POSSIBILE

Raccogliendo, leggendo, catalogando ed ordinando tutto il materiale disponibile e Distinguendo cosa sia **VERO**, cosa sia la **VERITA'** ed utilizzando soltanto dati fattuali ed evidenze che possono essere dimostrate ancora dopo 30 anni.



RISULTATI

SENATO DELLA REPUBBLICA
XVII LEGISLATURA

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

2016-2018

RISULTATI OTTENUTI

Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica

- 21 Senatori
- 2 Magistrati applicati dal CSM
- 12 Consulenti in diverse discipline
- Raggruppamento Carabinieri Investigazioni Scientifiche (RaCIS)
- Servizio centrale di investigazione sulla criminalità organizzata (S.C.I.C.O.) della Guardia di Finanza
- Polizia Scientifica di Stato

SENATO DELLA REPUBBLICA
XVII LEGISLATURA

Doc. XXII-66
n. 8

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

(istituita con deliberazione del Senato della Repubblica del 22 luglio 2015)

RELAZIONE FINALE

approvata dalla Commissione nella seduta del 22 dicembre 2017

Comunicata alla Presidenza il 22 gennaio 2018

TIPOGRAFIA DEL SENATO

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

Istituzione Commissione

ATTI DEGLI ORGANI COSTITUZIONALI

SENATO DELLA REPUBBLICA

DELIBERA 22 luglio 2015.

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince.

Art. 1.

(Istituzione e competenze della Commissione)

1. Ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione è istituita una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince, di seguito denominata «Commissione», con il compito di:

a) chiarire i tempi di sopravvivenza minimi e massimi delle vittime del traghetto, alla luce dei dati tossicologici campionati, attraverso il riesame della documentazione medico-legale prodotta dai consulenti tecnici chiamati in dibattimento, opportunamente integrata con la documentazione fotografica e video realizzata all'interno del traghetto nel corso dei primi sopralluoghi; e mai portata all'attenzione della magistratura, compresa quella eventualmente non ancora esaminata in possesso di autorità sia civili che militari;

b) accertare le cause della collisione del traghetto con la petroliera Agip Abruzzo, avvenuta il 10 aprile 1991 nel porto di Livorno;

c) accertare, in particolare:

- 1) l'esatta posizione in cui la petroliera aveva dato ancoraggio e l'effettivo orientamento della prua;
- 2) la rotta del traghetto e la rotta di collisione;
- 3) il ruolo del personale della petroliera nell'immediatezza della collisione e successivamente;
- 4) quali eventi si verificarono a bordo della petroliera antecedentemente alla collisione, nonché quale fosse il carico effettivamente trasportato dalla stessa;
- 5) le condizioni di armamento del traghetto e della petroliera, sotto il profilo sia della corrispondenza dell'organizzazione di bordo sia delle regole di condotta nautica abitualmente seguite;
- 6) lo stato di efficienza delle dotazioni di sicurezza di bordo, nonché le cause e le responsabilità dell'inefficienza dei soccorsi;

7) le reali motivazioni sottese alle conclusioni delle indagini e al successivo proscioglimento dell'armatore Vincenzo Onorato, verificando altresì gli eventuali episodi di manomissione commessi nell'immediatezza dei fatti e nei periodi successivi, ad opera di personale della Compagnia Nav. Ar.Ma. ovvero di ignoti;

8) le eventuali responsabilità relative a depistaggi od occultamenti di elementi utili allo svolgimento dell'accertamento dei fatti;

9) il ruolo attivo o passivo delle navi ancorate in rada la notte della collisione, per accertare il quale la Commissione può procedere alla richiesta formale della documentazione sulla vicenda in possesso di organismi civili e militari, italiani e stranieri, anche di tipo video, fotografico o satellitare.

22 luglio 2015

• **Approvazione Commissione**

17 dicembre 2015

• **Prima audizione familiari**

2016-2017

• **Lavori della Commissione**

23 gennaio 2018

• **Relazione finale**

Quesiti

SINTESI QUESITI A CUI LA COMMISSIONE DOVEVA DARE RISPOSTA:

- Punto a) **TEMPI DI SOPRAVVIVENZA**
- Punto c) 1) **PUNTO DELLA COLLISIONE**
- Punto c) 2) **ROTTA MOBY PRINCE E DINAMICA COLLISIONE**
- Punto c) 3) **RUOLO PERSONALE PETROLIERA PRIMA E DOPO LA COLLISIONE**
- Punto c) 4) **ATTIVITA' PRECEDENTI LA COLLISIONE E CARICO PETROLIERA**
- Punto c) 5) **ARMAMENTO TRAGHETTO E PETROLIERA**
- Punto c) 6) **EFFICIENZA SISTEMI DI SICUREZZA A BORDO DEL TRAGHETTO ED INEFFICACIA DEI SOCCORSI**
- Punto c) 7) **PROSCIoglimento di Vincenzo Onorato**
- Punto c) 8) **DEPISTAGGI ED OCCULTAMENTI**
- Punto c) 9) **RUOLO NAVI IN RADA**

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

a) chiarire i tempi di sopravvivenza minimi e massimi delle vittime del traghetto, alla luce dei dati tossicologici campionati, attraverso il riesame della documentazione medico-legale prodotta dai consulenti tecnici chiamati in dibattimento, opportunamente integrata con la documentazione fotografica e video realizzata all'interno del traghetto nel corso dei primi sopralluoghi e mai portata all'attenzione della magistratura, com-

I consulenti medici legali hanno stabilito che non è scientificamente possibile sostenere che tutte le persone a bordo del *Moby Prince* siano morte entro la prima mezz'ora. Ciò innanzitutto per lo stato di ritrovamento dei corpi che evidenzia differenze sostanziali fra reperti rinvenuti carbonizzati e molti altri integri, anche se in alcuni casi bruniti.

diverse da quello che in effetti ebbe a manifestarsi. Si può dedurre che un ulteriore periodo di tempo avrebbe potuto essere a disposizione per sentire le successive manovre, il che supera ampiamente il termine di mezz'ora indicato, non condivisibilmente, come tempo certo ed uguale per tutti i passeggeri, di sopravvivenza. Da sottolineare, anche, che se il

La Commissione ritiene che la morte di passeggeri ed equipaggio del *Moby Prince* non sia avvenuta entro trenta minuti per tutti e che già nel 1991 una gestione più adeguata degli esami medico legali avrebbe reso chiaro questo dato. Non era possibile dichiarare con certezza scientifica, come invece è stato fatto e riportato negli atti processuali che passeggeri e membri dell'equipaggio del *Moby Prince* fossero tutti morti e impediti da incapacitazione in soli trenta minuti. Dati oggettivi e valutazioni dei consulenti della Commissione escludono che si possa pensare ad un periodo di breve durata entro il quale siano tutti deceduti.

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

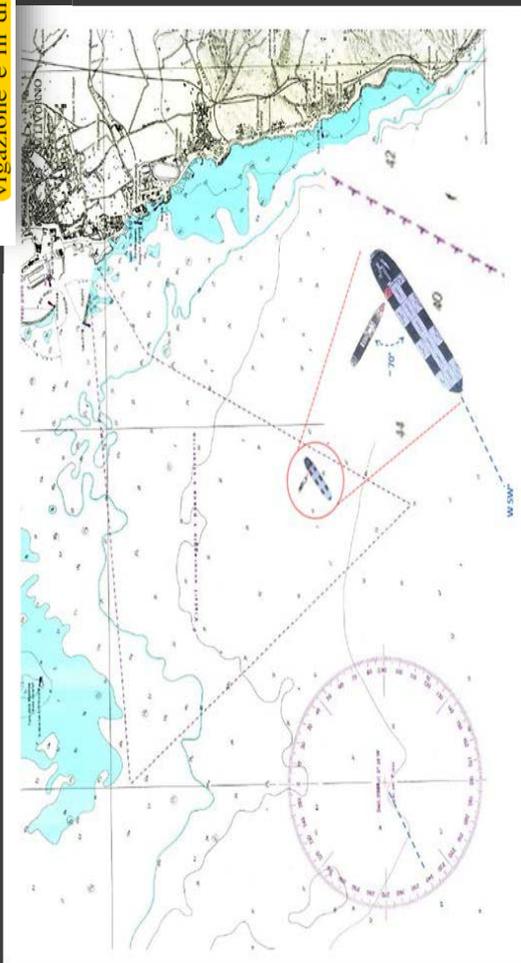
SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

c) accertare, in particolare:

- 1) l'esatta posizione in cui la petroliera aveva dato ancoraggio e l'effettivo orientamento della prua;

La Commissione ha ricostruito, attraverso una specifica consulenza, la posizione che più rappresenta quella che era tenuta dalla petroliera, grazie all'analisi di fattori che convergono su una posizione interna all'area interdetta.

trascinando oltre 270 metri di catena e l'ancora. A fronte di tali contrastanti asserzioni, si contrappongono le valutazioni dei consulenti di questa Commissione che individuano con sufficiente margine di certezza le seguenti coordinate di ancoraggio dell'Agip Abruzzo: 43.29.8 N - 10.15.6 E, collocando l'ancoraggio della suddetta nave in zona interdetta alla navigazione e in divieto di ancoraggio.



La Commissione ritiene che la petroliera Agip Abruzzo si trovasse in zona di divieto di ancoraggio e che dunque la sua posizione non sia stata correttamente riportata nel corso delle indagini giudiziarie e del processo. Durante la fase delle indagini e del processo, pur avendo gli elementi per correttamente apprezzare l'esatto punto di ancoraggio dell'Agip Abruzzo, non è stato poi coerentemente sviluppato tale dato stravolgendo, anzi, le risultanze e facendo in modo di riportare il punto di ancoraggio in area esterna a quella di interdizione. Tale erronea valutazione, in alcun modo giustificabile, basata peraltro sulle indicazioni fornite dallo stesso comandante della petroliera, e quindi da una delle parti in causa, ha avuto come immediata, diretta ed irreversibile conseguenza quella di escludere ogni possibile profilo di responsabilità in capo al comando dell'Agip Abruzzo e/o alla società proprietaria di quella nave.

La Commissione ha ricostruito, attraverso una specifica consulenza, la posizione che più rappresenta quella che era tenuta dalla petroliera, grazie all'analisi di fattori che convergono su una posizione interna all'area interdetta.

Tale posizione, pur non essendo direttamente collegabile all'impatto e alle possibili cause di esso, costituisce comunque un elemento non adeguatamente posto in evidenza e analizzato nel corso delle indagini. La Commissione ritiene inoltre che ci debba essere stata una alterazione nella rotta di navigazione del Moby Prince tra le cause dell'impatto, per fattori interni o esterni al traghetto, difficili da ricostruire a distanza di ventisei anni, che sarebbero potuti essere affrontati allora.

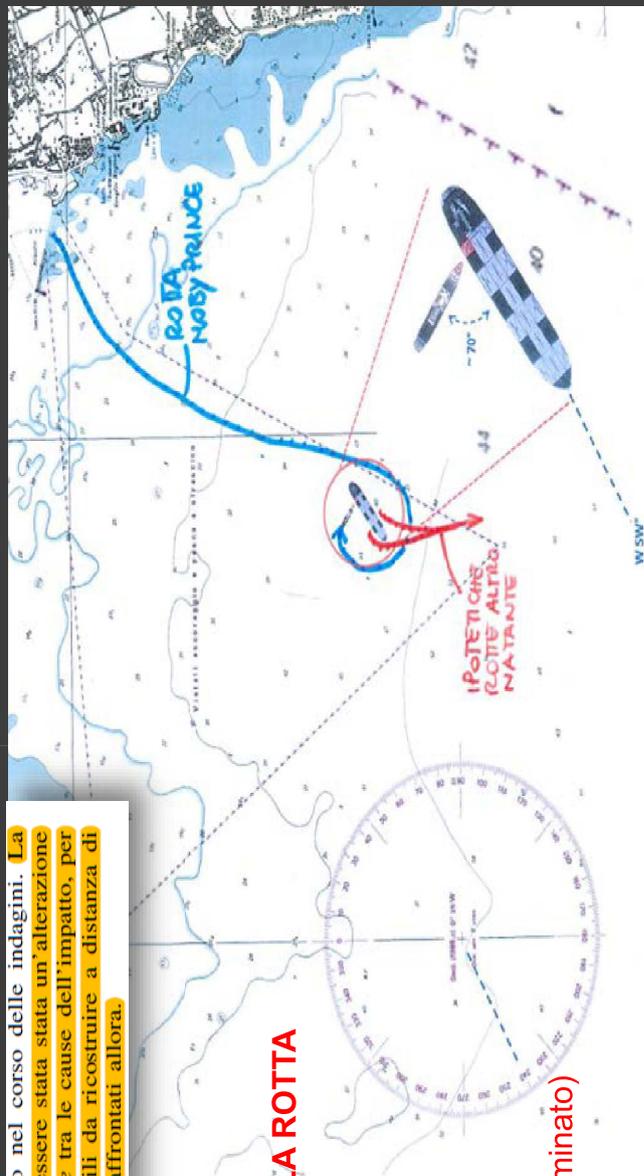
COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

2) la rotta del traghetto e la rotta di collisione;

In esito ai lavori di questa Commissione ritiene di affermare che il fattore nebbia o qualsivoglia fenomeno meteorologico assimilabile non possa avere avuto alcuna incidenza quale concausa della collisione o quale causa giustificativa nel ritardo dei soccorsi.

guatamente posto in evidenza e analizzato nel corso delle indagini. La Commissione ritiene inoltre che ci debba essere stata un'alterazione nella rotta di navigazione del *Moby Prince* tra le cause dell'impatto, per fattori interni o esterni al traghetto, difficili da ricostruire a distanza di ventisei anni, che sarebbero potuti essere affrontati allora.



IMPROVISA MODIFICA DELLA ROTTA

CAUSA INTERNA

- Avaria al timone (esclusa)
- Esplosione a bordo (esclusa)

CAUSA ESTERNA

- Ostacolo improvviso (indeterminato)

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

2) la rotta del traghetto e la rotta di collisione;

L'assenza di nebbia sul luogo della collisione è desumibile altresì dal cosiddetto «filmato D'Alesio», registrato circa 5 minuti dopo l'impatto, a partire dalle 22.30, da uno dei componenti della famiglia D'Alesio, residente sul lungomare prospiciente l'area della collisione. Nello D'Alesio dal terrazzo di casa riprese, per alcuni minuti, le navi in fiamme. Tale filmato, su cui la Commissione ha svolto validi approfondimenti con l'ausilio delle tecnologie e delle competenze specialistiche del Raggruppamento Carabinieri investigazioni scientifiche (RACIS), costituisce un documento importantissimo. Viene confermato infatti che la visibilità non risultava ridotta dalla presenza di nebbia sulla scena del disastro: sono chiaramente visibili, dal punto di osservazione del filmato, le sagome di due navi e due focolai d'incendio in atto.



COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

3) il ruolo del personale della petroliera nell'immediatezza della collisione e successivamente;

La mancata comunicazione degli ufficiali e del marconista della petroliera che avevano individuato il natante alle autorità nell'immediatezza del fatto è stata giustificata, nel corso delle audizioni, con l'affermazione che le comunicazioni radio con i soccorritori si svolgono sempre sotto la responsabilità del comandante. Queste puntualizzazioni, anche relative al clima concitato, non attenuano né le responsabilità degli ufficiali della petroliera e né la condotta del comando della petroliera che non fornì precise indicazioni ai soccorritori, nonostante la consapevolezza acquisita fin dai minuti immediatamente successivi alla collisione. In questa fase fu instentamente attirato il sistema dei soccorsi solo sulla petroliera, come si evince anche dalle trascrizioni delle comunicazioni radio, e non furono date informazioni ai soccorritori per segnalare la nave in fiamme.

È doveroso aggiungere che anche dopo l'abbandono nave, conclusa l'emergenza, non vi sia stato il minimo contributo volto a segnalare la presenza del secondo natante che non poteva essere certamente una bettolina come dichiarato dal comandante Superina.

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

4) quali eventi si verificarono a bordo della petroliera antecedentemente alla collisione, nonché quale fosse il carico effettivamente trasportato dalla stessa;

Ad ogni modo, all'esito di tutte le testimonianze raccolte pare di poter distinguere, rispetto alla presenza o meno di nebbia, indicativamente, tra testimoni degli eventi prima o dopo l'impatto. Gli auditi che hanno assistito agli eventi da terra, o coloro i quali si trovavano in mare prima dell'impatto raccontano di una serata limpida ed escludono la presenza della nebbia. Altri, in mare dopo l'impatto e coinvolti nei soccorsi, rilevano scarsa visibilità dovuta per qualcuno alla nebbia, magari mista a fumo, per altri al solo fumo dell'incendio.

A questo proposito, ha suscitato l'interesse dei commissari 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*.

Questo fatto, magari dovuto a un improvviso incidente a bordo della petroliera che l'avrebbe resa non visibile per lo spegnimento temporaneo dell'impianto di illuminazione, confermerebbe quanto sempre dichiarato da Paolo Thernes e Roger Olivieri, che descrivono in audizione 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*²².

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

4) quali eventi si verificarono a bordo della petroliera antecedentemente alla collisione, nonché quale fosse il carico effettivamente trasportato dalla stessa;

È possibile ipotizzare che una nube di vapore, la nube «biancastra», si sia sprigionata dalla petroliera a seguito di lavorazioni condotte quel giorno o di un principio di incendio. Questa ipotesi, accennata nella prima fase dell'inchiesta, giustificherebbe un'eventuale riduzione della visibilità nell'area dell'impatto.)

Si tratta di un'ipotesi che la Commissione non può escludere e che si ritiene possa avere una possibile attinenza con le cause della collisione e anche con il comportamento del personale della petroliera.

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

4) quali eventi si verificarono a bordo della petroliera antecedentemente alla collisione, nonché quale fosse il carico effettivamente trasportato dalla stessa;

1.5.2 Provenienza e carico dell'Agip Abruzzo

Sulla rotta della petroliera e sulla provenienza dal terminal petrolifero egiziano di Sidi Kerir emergono elementi contrastanti tra atti ufficiali, testimonianze e documentazione acquisita che portano la Commissione a non assumere più le informazioni iniziali quali dati di riferimento.

La Commissione, dopo avere audito diversi membri dell'equipaggio della petroliera, che hanno testimonianze non coerenti tra loro anche sulla provenienza precedente la presenza a Livorno, ha proceduto anche all'acquisizione della documentazione dalla Lloyd List Intelligence.

L'analisi della documentazione non conferma il viaggio così come rappresentato dagli auditi.)

La Commissione, per questi motivi, considera la dichiarazione di provenienza della petroliera Agip Abruzzo, fornita da SNAM e agli atti del processo, non confermata da altra valida documentazione e contrastante con i dati forniti al sistema di controllo della navigazione del Lloyd List Intelligence e con le stesse dichiarazioni di uno degli ufficiali della petroliera.)

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

4) quali eventi si verificarono a bordo della petroliera antecedentemente alla collisione, nonché quale fosse il carico effettivamente trasportato dalla stessa;

La Commissione ritiene infine che il comportamento di ENI sia connotato di forte opacità.

La provenienza della petroliera comunicata non è confermata dai dati acquisiti dalla Commissione, né appare già a prima vista compatibile con la velocità di crociera ordinaria della petroliera. Non si comprendono le motivazioni per le quali non siano stati compiuti, in un momento in cui la documentazione era ancora presso gli archivi delle amministrazioni interessate, analisi precise sulla rotta di provenienza della petroliera.

Secondo qualificati dati acquisiti dalla Commissione e prima citati, l'Agip Abruzzo sembra non provenire dunque da Sidi El Kedir, ma da Genova. Questo può portare a valutare come non corretta l'informazione circa la dimensione e la tipologia del carico, che poteva dunque essere differente dal dichiarato. Così come rende possibile l'ipotesi che la cisterna trovata aperta dopo l'incidente potesse contenere del materiale in corso di trasferimento su una bettolina.



COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

5) le condizioni di armamento del traghetto e della petroliera, sotto il profilo sia della corrispondenza dell'organizzazione di bordo sia delle regole di condotta nautica abitualmente seguite;

Inoltre, come già esplicitato, la serietà, l'esperienza e la professionalità del comandante Chessa sono indubitabili. Tale assoluta professionalità è confermata univocamente da tutti gli auditi dalla Commissione e da tutti i testimoni sentiti nel corso dei procedimenti giudiziari. Alessio Bertrand sentito dalla Commissione ha riferito come il comando del traghetto, pochi minuti prima dell'impatto, fosse impegnato in plancia e concentrato perfettamente sulla manovra di uscita dal porto.

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

6) lo stato di efficienza delle dotazioni di sicurezza di bordo, nonché le cause e le responsabilità dell'inefficacia dei soccorsi;

Non è dato comprendere come e per quali motivi il comando della Capitaneria di Livorno non sia riuscito a correlare l'avvenuta partenza di un'unica nave dal porto con la collisione, né a richiedere informazioni al personale presente nella torre dell'avvisatore marittimo. È di palmare evidenza che se ciò fosse stato fatto si sarebbe tempestivamente apprezzato che l'altro natante coinvolto nella collisione era proprio la nave traghetto *Moby Prince*.

La Commissione ritiene che la Capitaneria avrebbe dovuto valutare anche la possibilità di un intervento dei mezzi dipendenti dall'Alto Comando periferico della Marina militare, in ragione dei mezzi assegnati, tra cui risultava non operativa la motovedetta d'altura CP 312 Gregoretti, la più grande e adeguata presente a Livorno. Se fossero state raccolte le informazioni necessarie, si sarebbero ridotti i tempi di ricerca del *Moby Prince*, anche in considerazione del fatto che non rispondeva agli appelli. Diversamente non risulta sia stato dato alcun comando diretto ad accertare quale fosse il secondo mezzo coinvolto.

Durante quelle ore cruciali, prima e dopo il ritrovamento del traghetto, la Capitaneria apparve del tutto incapace di coordinare l'azione di soccorso verso il *Moby Prince*.

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

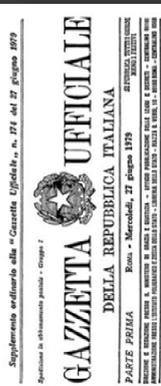
6) lo stato di efficienza delle dotazioni di sicurezza di bordo, nonché le cause e le responsabilità dell'inefficacia dei soccorsi;

La Commissione ritiene che non siano stati prestati i soccorsi dovuti al traghetto *Moby Prince*. L'analisi della loro organizzazione ha portato la Commissione a confermare un giudizio di mancato coordinamento e di sostanziale assenza di intervento nei confronti del traghetto *Moby Prince*. La normativa attribuiva alla Capitaneria di porto precise e ineludibili responsabilità nelle scelte e nella gestione dei soccorsi. Sin dai primi minuti la Capitaneria avrebbe dovuto valutare la gravità della situazione e decidere se le forze disponibili fossero sufficienti e

attivarsi nella ricerca della seconda nave. Le informazioni disponibili anche solo dall'avvisatore marittimo e tra i piloti del porto potevano consentire alla Capitaneria di individuare nell'immediato il traghetto come l'ultima nave uscita e che non rispondeva agli appelli.

Inoltre la Capitaneria, in termini di mezzi e cultura della sicurezza, non era in condizioni di affrontare in maniera consona un tale evento, era priva di strumenti adeguati, come un *radar*, che invece sembra essere stato disponibile tra i piloti, ed era impreparata in conclusione ad un tale livello di complessità di soccorso.

Durante le ore cruciali la Capitaneria apparve del tutto incapace di coordinare un'azione di soccorso e non venne dato un ordine né una priorità di azione attraverso i canali radio riservati all'emergenza.



SEGRETO MINISTERIALE (v. legge n. 178)

Approvazione delle «Norme interministeriali per il coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso della vita umana in mare tra i vari organi dello Stato che dispongono di mezzi navali, aerei e di telecomunicazioni».

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

7) le reali motivazioni sottese alle conclusioni delle indagini e al successivo proscioglimento dell'armatore Vincenzo Onorato, verificando altresì gli eventuali episodi di manomissione commessi nell'immediatezza dei fatti e nei periodi successivi, ad opera di personale della Compagnia Nav.Ar.Ma. ovvero di ignoti;

Vale poi la pena richiamare anche la scelta — in fase di indagini — di attribuire, senza peraltro il dovuto approfondimento, la responsabilità armatoriale in capo ad Achille Onorato, padre di Vincenzo, formale titolare dei poteri armatoriali. Scelta, questa, emersa in sede processuale quando ormai le condotte di rilevanza penale in capo all'armatore erano già state archiviate, tanto che sull'armatore e sulla società NAVARMA che egli rappresentava non ci fu alcuna forma di approfondimento investigativo.

La Commissione ritiene inoltre che il procedimento penale concernente il tentativo di manomissione delle condizioni del timone effettuato da un dipendente della NAVARMA (Ciro Di Lauro) non abbia contribuito a chiarire le motivazioni sottese al gesto compiuto, né abbia valutato eventuali responsabilità connesse.

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

8) le eventuali responsabilità relative a depistaggi od occultamenti di elementi utili allo svolgimento dell'accertamento dei fatti;

La Commissione ritiene altresì che l'attività di indagine della procura di Livorno, sottesa al processo di primo grado, sia stata carente e condizionata da diversi fattori esterni. In particolare appare aver avuto un indubbio effetto condizionante sull'attività giudiziaria inquirente l'aver utilizzato parte dell'indagine sommaria svolta dalla stessa Capitaneria di porto e precisamente dagli stessi soggetti direttamente coinvolti nella gestione dei soccorsi, alcuni dei quali coinvolti anche nelle vicende giudiziarie successive, sebbene poi assolti.

È di tutta evidenza che ben difficilmente avrebbero potuto essere dotati di quella terzietà che deve necessariamente contraddistinguere l'operato di qualsivoglia attività investigativa.

Inoltre l'accordo assicurativo siglato dopo soli due mesi dall'evento tra gli armatori delle due navi coinvolte sembra aver condizionato, se pur indirettamente, l'operato dell'Autorità giudiziaria.

In tale contesto è al di fuori di ogni logica investigativa e non giustificabile da ragioni tecniche l'aver disposto il dissequestro della petroliera *Agip Abruzzo* dopo soli sette mesi dall'impatto, quando ancora doveva definirsi la fase processuale di primo grado. Tale atto, unito alla difficoltà di verifica del carico, può aver impedito ogni ulteriore approfondimento sulle cause della collisione, sulla presenza di alterazioni alle altre cisterne, come poi verificate sulla cisterna 6, o sulla tipologia e propagazione dell'incendio in relazione al tipo di greggio o di raffinato trasportato dall'*Agip Abruzzo*.

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

8) le eventuali responsabilità relative a depistaggi od occultamenti di elementi utili allo svolgimento dell'accertamento dei fatti;

Agreement made in London on 11th June 1991

between	
Moby AB/PA, S.p.A., as Owners of the m/v "MOBY PRINCE", represented by Mr. _____ (hereinafter referred to as "Moby AB/PA"),	
UNIONE MEDIOBANCA DI SICURTÀ, as Hull Underwriters of the m/v "MOBY PRINCE", represented by Mr. Alberto Cavallo (hereinafter referred to as "U.M.S."),	
THE STANDARD STOWAGE OWNERS' PROTECTION AND LIABILITY ASSOCIATION (SEWABA) Ltd., as P&I Club of the m/v "MOBY PRINCE", represented by Mr. Christie Meddley (hereinafter referred to as "STANDARD")	
and	
SNM S.p.A., as Owners of the m/t "AGIP ABRUZZO", represented by Mr. Angelo Ferrari (hereinafter referred to as "SNM"),	
AGIP S.p.A., as Owners of the parcel of crude oil carried on the m/t "AGIP ABRUZZO", represented by Mr. Salvatore Peruzzi (hereinafter referred to as "AGIP"),	
PAONIA ASSICURAZIONI S.p.A., both as Hull Underwriters of	

È di tutta evidenza che ben difficilmente avrebbero potuto essere dotati di quella terzietà che deve necessariamente contraddistinguere l'operato di qualsivoglia attività investigativa.

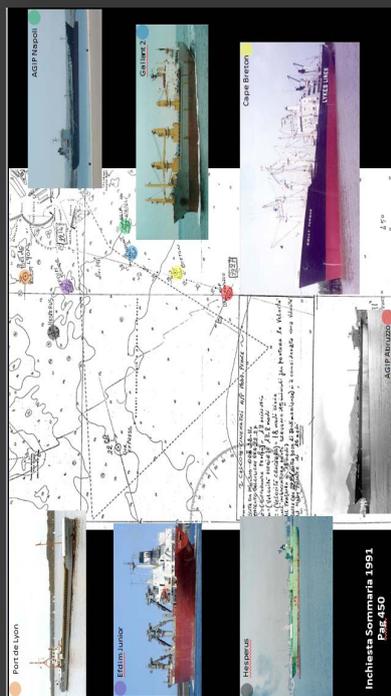
Inoltre l'accordo assicurativo siglato dopo soli due mesi dall'evento tra gli armatori delle due navi coinvolte sembra aver condizionato, se pur indirettamente, l'operato dell'Autorità giudiziaria.

In tale contesto è al di fuori di ogni logica investigativa e non giustificabile da ragioni tecniche l'aver disposto il dissequestro della petroliera *Agip Abruzzo* dopo soli sette mesi dall'impatto, quando ancora doveva definirsi la fase processuale di primo grado. Tale atto, unito alla difficoltà di verifica del carico, può aver impedito ogni ulteriore approfondimento sulle cause della collisione, sulla presenza di alterazioni alle altre cisterne, come poi verificate sulla cisterna 6, o sulla tipologia e propagazione dell'incendio in relazione al tipo di greggio o di raffinato trasportato dall'*Agip Abruzzo*.

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

9) il ruolo attivo o passivo delle navi ancorate in rada la notte della collisione, per accertare il quale la Commissione può procedere alla richiesta formale della documentazione sulla vicenda in possesso di organismi civili e militari, italiani e stranieri, anche di tipo video, fotografico o satellitare.



Nella audizione del 16 marzo 2017, il professor Ronzitti ha precisato i termini della cooperazione giudiziaria fra lo Stato che ospita una base militare straniera e lo Stato ospitante. In base alla Convenzione sullo Statuto delle forze (*Status of Forces Agreement, SOFA NATO*), firmata a Londra nel 1951, all'articolo VII, paragrafo 6, lettera a), si stabilisce che tale cooperazione si può esplicare anche «nello svolgimento delle inchieste e nella ricerca delle prove, compresi il sequestro e, se del caso, la consegna degli elementi di prova e dei corpi del reato». Sollecitato nel corso del dibattito circa le soluzioni che in questo caso o in altri analoghi possono essere individuate, il professor Ronzitti non ha escluso che «una delle soluzioni possibili sia quella di costituire una Commissione d'inchiesta congiunta, come è stato fatto per il Cermis», facendo leva «sull'articolo VII, paragrafo 6, del SOFA NATO».

La Commissione intende suggerire al termine di questa relazione la soluzione indicata dal professor Ronzitti di un organo congiunto italo-statunitense che si prodighi nella ricerca di elementi informativi ulteriori da sottoporre all'Autorità giudiziaria competente.

In ogni caso, anche qualora apparisse non perseguibile la strada di un organo congiunto, fermo è il richiamo agli obblighi di cooperazione giudiziaria disciplinati dal SOFA NATO.

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

1.8 SINTESI CONCLUSIVA

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*.

RISULTATI OTTENUTI

Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica

La Commissione del Senato ha effettuato indagini ed approfondimenti tecnici a distanza di oltre 25 anni. In due anni ha potuto definitivamente chiarire molti aspetti controversi della vicenda ma non tutti.

Alcuni di questi probabilmente non potranno più essere chiariti altri invece possono trovare riscontri ancora oggi.

In particolare la dinamica esatta della collisione non è un fatto ad oggi ancora noto nel dettaglio.

La Commissione ha individuato 3 dinamiche tra tutte le possibili ma non è riuscita, forse anche per limiti di tempo, ad individuare quale di queste sia ciò che accadde nei 2-3 minuti immediatamente precedenti la collisione.

Ciò che invece emerge chiaramente dalle indagini della Commissione del Senato è lo scenario della sera del 10 aprile 1991 e lo scenario complessivo di questi 27 anni in cui si sono svolte le indagini ed i processi.

RISULTATI OTTENUTI

Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica

E' stato accertato che:

- non vi era nebbia in rada al momento della collisione
- la petroliera al momento della collisione era ancorata in zona di divieto
- l'orientamento della petroliera era verso Sud Ovest (240°)
- c'è stata una turbativa della navigazione del traghetto prima della collisione
- **la propagazione dell'incendio a bordo del traghetto ha avuto tempi lunghi**
- i tempi di sopravvivenza a bordo del traghetto sono stati, per alcune delle vittime, di diverse ore
- nessuna attività di salvaguardia della vita o coordinamento dei soccorsi al traghetto è stato realizzato
- interessi economici hanno impedito l'accertamento della verità nelle settimane, mesi e anni dopo

RISULTATI OTTENUTI Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica

NEBBIA

In esito ai lavori di questa Commissione ritiene di affermare che il fattore nebbia o qualsivoglia fenomeno meteorologico assimilabile non possa avere avuto alcuna incidenza quale concausa della collisione o quale causa giustificativa nel ritardo dei soccorsi.

Nav. Tipo	Nome della nave e N. di matricola	Classe	Porto di provenienza	Tabella Navi	Tempo di pioggia
101	GRUPPO ARIA 22.27	101	GRUPPO ARIA 22.27		
102	GRUPPO ARIA 22.27	102	GRUPPO ARIA 22.27		
103	GRUPPO ARIA 22.27	103	GRUPPO ARIA 22.27		
104	GRUPPO ARIA 22.27	104	GRUPPO ARIA 22.27		
105	GRUPPO ARIA 22.27	105	GRUPPO ARIA 22.27		
106	GRUPPO ARIA 22.27	106	GRUPPO ARIA 22.27		
107	GRUPPO ARIA 22.27	107	GRUPPO ARIA 22.27		
108	GRUPPO ARIA 22.27	108	GRUPPO ARIA 22.27		
109	GRUPPO ARIA 22.27	109	GRUPPO ARIA 22.27		
110	GRUPPO ARIA 22.27	110	GRUPPO ARIA 22.27		
111	GRUPPO ARIA 22.27	111	GRUPPO ARIA 22.27		
112	GRUPPO ARIA 22.27	112	GRUPPO ARIA 22.27		
113	GRUPPO ARIA 22.27	113	GRUPPO ARIA 22.27		
114	GRUPPO ARIA 22.27	114	GRUPPO ARIA 22.27		
115	GRUPPO ARIA 22.27	115	GRUPPO ARIA 22.27		
116	GRUPPO ARIA 22.27	116	GRUPPO ARIA 22.27		
117	GRUPPO ARIA 22.27	117	GRUPPO ARIA 22.27		
118	GRUPPO ARIA 22.27	118	GRUPPO ARIA 22.27		
119	GRUPPO ARIA 22.27	119	GRUPPO ARIA 22.27		
120	GRUPPO ARIA 22.27	120	GRUPPO ARIA 22.27		

Temperatura aria:
14,4° C

Temperatura acqua mare:
13,3° C

Temperatura di rugiada:
13,9° C

RISULTATI OTTENUTI Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica

NEBBIA

20 SET 1995 →

57188 Livorno

MARINA MILITARE
Istituto per le telecomunicazioni e l'elittecnica
"Giuseppe Galvani"
viale Ingenuo, 100 - 57100 - LIVORNO

Proc. N. 385/95 R. G.

OGGETTO: Proc. penale a carico di Rella Valentino 1.3. - Richiesta ex art. 256 C.P.P.

Riferimento lettera 37995 A.R. in data 11.09.1995, esecuzione lettera 11769 in data 30.04.1991 di questo Istituto (allegata in copia)

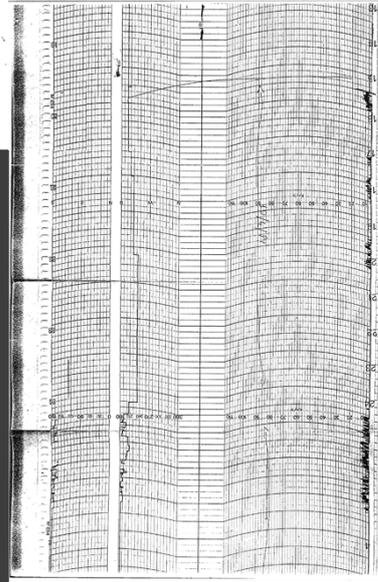
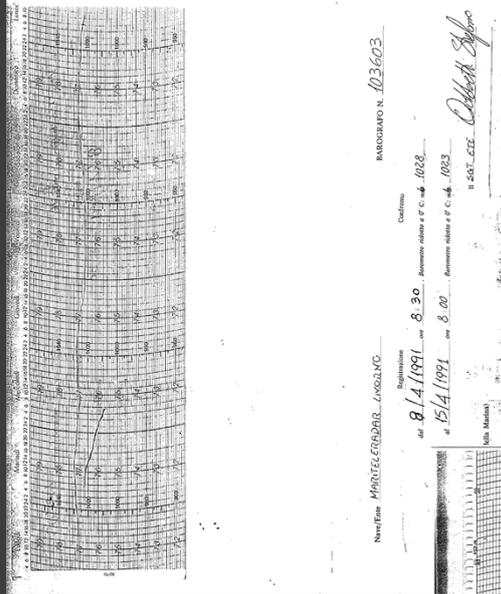
In esito a quanto richiesto con la lettera in riferimento si comunica che questo Istituto non dispone di registrazioni radio, tracce, nastri di dati radio o radar relativi agli episodi di cui al riferimento accaduti la sera del 10 aprile 1991.

Inoltre, come indicato nella lettera in prosecuzione, si comunica che nessun apparato radar c/o radio dell'Istituto era in funzione dopo le ore 18.30 risultando, a quell'ora, l'Istituto chiuso.

Per quanto riguarda i dati meteorologici questo Istituto dispone di una semplice stazione in grado di rilevare direzione e velocità del vento, pressione atmosferica di cui si allegano le registrazioni su carta relative al giorno 10 aprile 1991.

Infine si precisa che l'Istituto svolge attività di studi e sperimentazione ma non attività di sorveglianza radio e radar.

IL DIRETTORE
C.V. (AN) M. DE PALO



RISULTATI OTTENUTI Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica

POSIZIONE

La Commissione ha ricostruito, attraverso una specifica consulenza, la posizione che più rappresenta quella che era tenuta dalla petroliera, grazie all'analisi di fattori che convergono su una posizione interna all'area interdetta.

trascinando oltre 270 metri di catena e l'ancora. A fronte di tali contrastanti asserzioni, si contrappongono le valutazioni dei consulenti di questa Commissione che individuano con sufficiente margine di certezza le seguenti coordinate di ancoraggio dell'*Agip Abruzzo*: 43,29,8 N - 10,15,6 E, collocando l'ancoraggio della suddetta nave in zona interdetta alla navigazione e in divieto di ancoraggio.



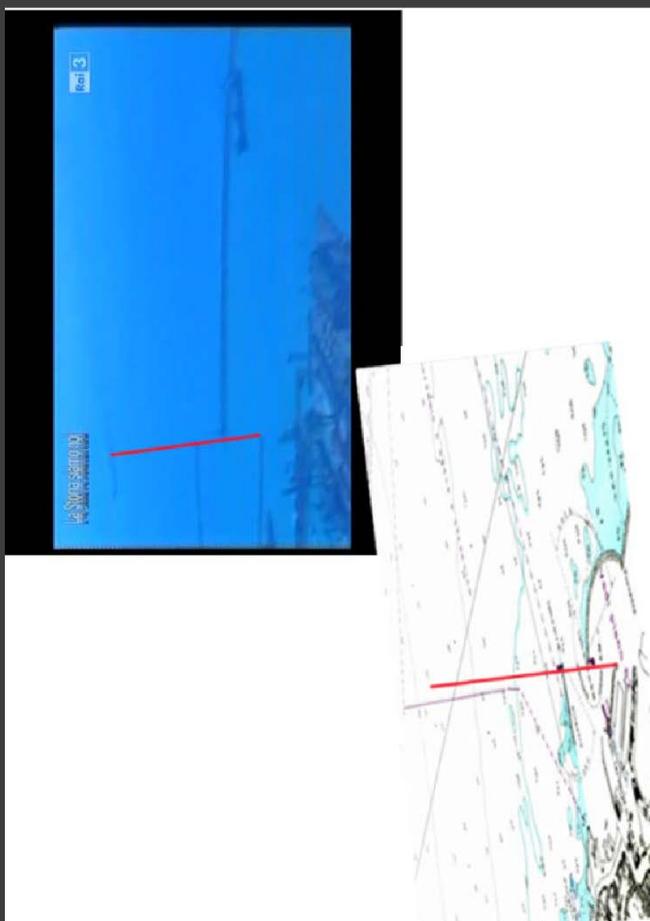
RISULTATI OTTENUTI

Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica

POSIZIONE



Ripresa televisiva effettuata da operatori RAI a bordo di un elicottero alle prime ore della mattina del giorno **11 aprile 1991**



RISULTATI OTTENUTI Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica

Capit. LUIGI VATERONI
Moby Prince
Moby Prince in CARICA

GIOVEDÌ 25 APRILE 1991 — LIVORNO

43

RILIEVI PER DETERMINARE POSIZIONE ANCORÀ "AGIP ABRUZZO" IN RADA A LI-
VORNO. USCITI CON I/RE "FILO NERI 6", "PARTECIP/ COME MARANZANA, GE.
Alle 1002 sulla banchina ANDANA DEGLI ANELLI, a circa 14 M dallo spi-
golo NORD e a circa 2 M del bordo della banchina RM prende un punto
satellitare (Strumento MAGELLAN GPS NAV 1000 PLUS, Serial No. PL9
001853, C. 1990 MAGELLAN SYSTEMS, INC., Monterey, California. Made in
USA), e successivamente per il controllo della lettura della DITTA FUTURA di
D.VATERONI, di Marina di Carrara), ottenendo i seguenti valori:

LAT. 43°33.07' N
LONG. 10°18.17' E
EUROP 25/04/91 07:02:17 18
POS 00 9 09 19
SQ 9 9 9

PUNTO SATELLITARE DA CONTROPLANCIA RIMORCHIATORE FILO NERI 6"
AFFIANCATO A CIRCA 120 METRI DALLA POPPA E SULLA DITTA DELLA
PETROLIERA "AGIP ABRUZZO" IN RADA A LIVORNO, ALLE 10:26 DEL
25.4.1991:

LONG. 09° 77' NORD
LAT. 10°15' 40" EST

LA RISPOSTENZA DEL PUNTO FORNITO DALL'APPARECCHIO SATELLITARE
CON LE COORDINATE RILEVABILI SULLA CARTA N. 120 DELL'ISTITUTO I-
DROGRAFICO DELLA MARINA DI GENOVA, E' STATA ACCERTATA SULLA
BANCHINA "ANDANA DEGLI ANELLI" CON RILIEVI FATTI PRIMA E DOPO
LE RILEVAZIONI IN RADA.

PERTANTO IL PUNTO SOPRA INDICATO RISULTA ESSERE NELLA ZONA VIE-
TATA PER LA NAVIGAZIONE, E' DISTANTE DA LINEA PIU' PROSSIMA DELLA
ZONA VIE TATA A CIRCA 240 METRI DALLA LINEA PIU' PROSSIMA DI DEMARCAZIONE DEL-
LA ZONA VIE TATA.

TENUTO PRESENTE CHE LA PRORA DELL'AGIP ABRUZZO AL MOMENTO DELLA
DETERMINAZIONE DEL PUNTO SATELLITARE ERA DI CIRCA 180°, CON CATENA
DELL'ANCORA SOTTO LO SCAFO E "GUARDANTE" VERSO POPPA, E
CONSIDERATA LA LARGHEZZA DELLA SGIP ABRUZZO DI CIRCA 50 METRI E
LA DISTANZA ORIZZONTALE DELL'ANCORA DALLA PRORA PER EFFETTO DELLA
CORRENZA, SI PUO' CONSTATARE CHE LA POSIZIONE DELL'AN-
CORÀ ERA DENTRO LA ZONA VIETATA ALL'ANCORAGGIO.

PERTANTO, SE POSSIBILE, SAREBBE UTILE DETERMINARE LA EFFETTIVA POSI-
ZIONE DELLA PETROLIERA "AGIP ABRUZZO" IN RADA A LIVORNO
PER TALE "EVENTUALITA' SAREBBE OPPORTUNO ESEGUIRE GLI ACCERTAMENTI
ALLE PRIME ORE DEL POMERIGGIO, QUANDO SAREBBE PIU' PROBABILE LA IN-
DIVIDUAZIONE DI PUNTI DELLA COSTA ONDE CONSENTIRE ULTERIORE CONTROL-
LO CON MISURE DI ANGOLI ORIZZONTALE, NON POTUTO EFFETTUARE IERI PER
FOSCHIA SULLA COSTA FRA IL PORTO DI LIVORNO E CALAFURIA.

HA ATTIVAMENTE PARTECIPATO ALLE RILEVAZIONI IL COMTE MARANZANA DEL-
LO STUDIO ANSAURO DI GENOVA,
IL COMANDANTE MARANZANA E' GIUNTO ALLE STESSA CONCLUSIONI SOPRA RI-
PORTATE.

CORDIALI SALUTI
L. VATERONI

Fin da aprile 1991 era
noto che la petroliera si
trovava in zona vietata.

POSIZIONE

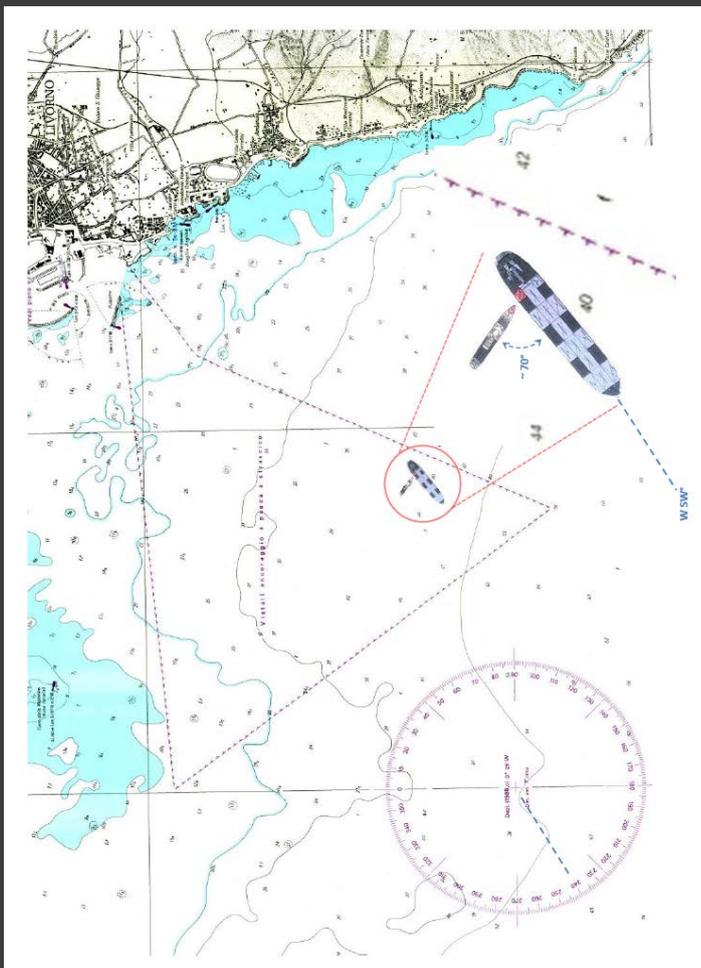
DATA di operazione	DITTA (nome)	UI	N.	Es.	N.	FIRMA
01.10	All sempre in mare					
	staccato il marino Adolfo Restani					
	di Francesco per un consegna					
	dalla Pubblica Assistenza					
01.30	Tel. di famiglia e si dice per					
	la zona in questione 0138 492 Indent					
02.05	Conti sul posto di Genova-Te					
	LO RAN W. 18° 27' 37" N - 10° 11' 17" E					
	corrispondente I/C Agip Abruzzo					
	da notare che il leggero vento					
	provocando da sud ha reso la					
	visibilità più chiara					

Brogliaccio di navigazione
motovedetta CP 232 della
Capitaneria di Porto ore 02:05
11 aprile 1991

RISULTATI OTTENUTI Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica

ORIENTAMENTO

- Orientamento coerente con:
- direzione del vento
 - video D'Alesio
 - provenienza del fumo
 - affermazioni del Comandante Superina



RISULTATI OTTENUTI Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica



TURBATIVA

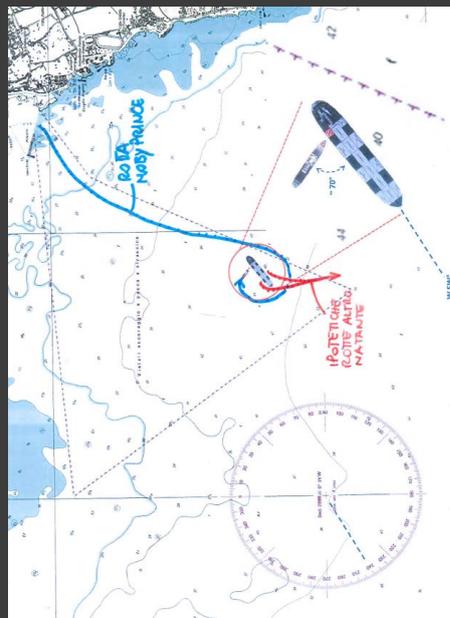
IMPROVISA MODIFICA DELLA ROTTA

CAUSA INTERNA

- Avaria al timone (esclusa)
- Esplosione a bordo (esclusa)

CAUSA ESTERNA

- Ostacolo improvviso



RISULTATI OTTENUTI

Commissione di Inchiesta

Senato della Repubblica

TURBATIVA

IMPROVISA MODIFICA DELLA ROTTA

CAUSA INTERNA

- Avaria al timone (esclusa)
- **Esplosione a bordo (esclusa)**

CAUSA ESTERNA

- Ostacolo improvviso

CONCLUSIONI

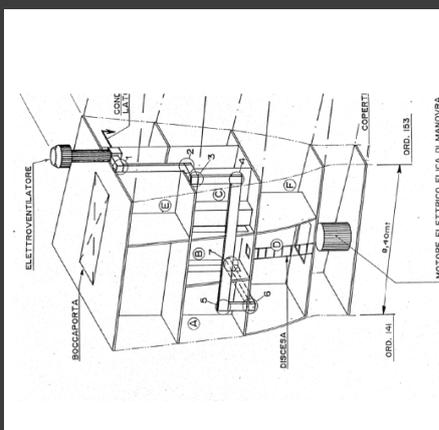
L'esame della documentazione e delle immagini e lo studio di simulazioni riferibili al locale elica di prora (anche detto bow thruster room) del traghetto Moby Prince consente:

1. di ritenere che l'esplosione sia stata causata dalla miscela gassosa prodotta dal greggio Iranian light fuoriuscito dall'Agip Abruzzo e
2. di escludere che possa essere stata provocata da una carica di esplosivo ad alto potenziale.

Al presente elaborato sono allegate 66 diapositive powerpoint.

Roma, 14 dicembre 2017

Prof. Francesco Saverio ROMOLO



PROPAGAZIONE INCENDIO

RISULTATI OTTENUTI Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica

Le risultanze di tale consulenza, svolta dagli ingegneri Antonio La Malfa, Salvatore La Malfa ed Emanuele Gissi²⁰, consentono di affermare che rimasero zone di vivibilità localizzate, nonostante la violenza dell'incendio a bordo del traghetto. Tale esito concorda con quanto emerso dalla perizia sui tempi di sopravvivenza affidata ai professori Mazzeo e Norelli, medici legali e consulenti della Commissione. Secondo la re-

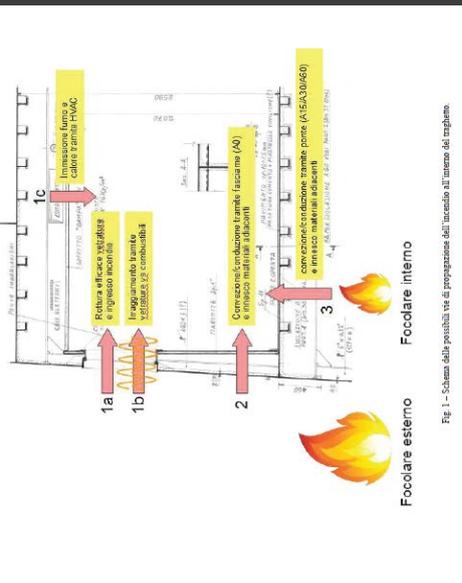


Fig. 1 - Schema della possibile via di propagazione dell'incendio all'interno del traghetto.



Fotografia principale dell'indagine: problema di deriva. Tabacca di non-fumo. Moby di emergenza. Istituto di sicurezza.



RISULTATI OTTENUTI Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica

Nella definizione dei tempi di propagazione dell'incendio a bordo la scelta dei consulenti è stata quella di non considerare il funzionamento dell'IMPIANTO SPRINKLER presente a bordo del traghetto, riducendo così i tempi.

La scelta è stata fatta sulla base di alcune evidenze storiche in cui un fatto vero ha sostituito acriticamente la verità.

PROPAGAZIONE INCENDIO

VALUTAZIONE SUGLI IMPIANTI.

Durante il sopralluogo del 21/01/1997 si è rilevato che le valvole manuali di comando dell'impianto ad acqua spruzzata alloggiate

nell'apposito vano comando del piano garage erano in posizione di chiusura.

filmato registrato nel corso delle operazioni, ... si evidenzia un contenitore in cartone che presenta segni da fumo e si dimostra rigido nella propria forma originale. Considerato che la testina posta sopra la scatola in argomento risultava attivata e sapendo, come dato incontestabile, che qualsiasi contenitore di cartone, investito da qualsivoglia getto d'acqua, perde la sua rigidità e nell'asciugarsi conserva tutte le distorsioni provocate dal getto stesso) si può

concludere che la testina in questione non è stata attraversata da acqua e di conseguenza anche le stesse linee costituenti l'impianto,

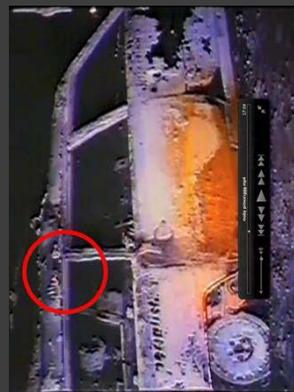
Per quanto ora detto si ritiene di poter affermare che l'intero impianto sprinklers non sia mai entrato in funzione durante l'incendio".

RISULTATI OTTENUTI Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica

TEMPI DI SOPRAVVIVENZA

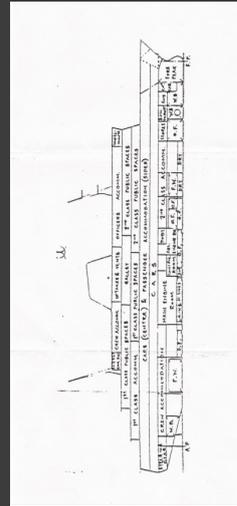
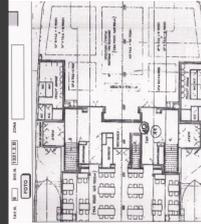
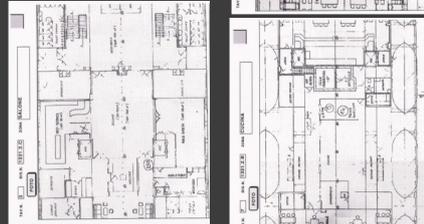
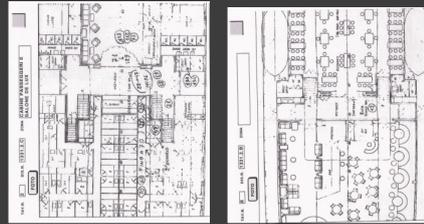
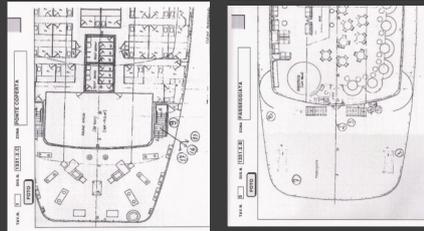
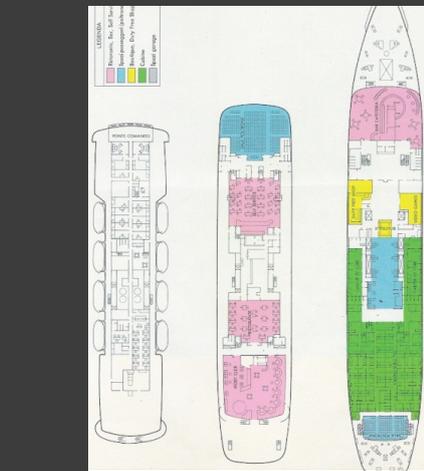
I consulenti medici legali hanno stabilito che non è scientificamente possibile sostenere che tutte le persone a bordo del *Moby Prince* siano morte entro la prima mezz'ora. Ciò innanzitutto per lo stato di ritrovamento dei corpi che evidenzia differenze sostanziali fra reperti rinvenuti carbonizzati e molti altri integri, anche se in alcuni casi bruniti.

Inoltre la tarassimile ricostruzione dei momenti successivi all'impatto



RISULTATI OTTENUTI Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica

TEMPI DI SOPRAVVIVENZA



RISULTATI OTTENUTI Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica

TEMPI DI SOPRAVVIVENZA



RISULTATI OTTENUTI Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica

Non è dato comprendere come e per quali motivi il comando della Capitaneria di Livorno non sia riuscito a correlare l'avvenuta partenza di un'unica nave dal porto con la collisione, né a richiedere informazioni al personale presente nella torre dell'avvisatore marittimo. È di palmare evidenza che se ciò fosse stato fatto si sarebbe tempestivamente apprezzato che l'altro natante coinvolto nella collisione era proprio la nave traghetto *Moby Prince*.

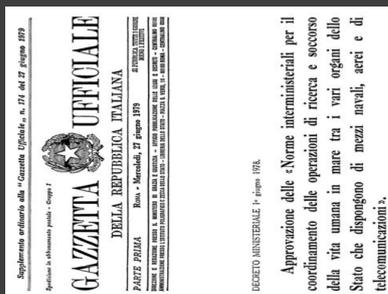
La Commissione ritiene che la Capitaneria avrebbe dovuto valutare anche la possibilità di un intervento dei mezzi dipendenti dall'Alto Comando periferico della Marina militare, in ragione dei mezzi assegnati, tra cui risultava non operativa la motovedetta d'altura CP 312 Gregoretti, la più grande e adeguata presente a Livorno. Se fossero state raccolte le informazioni necessarie, si sarebbero ridotti i tempi di ricerca del *Moby Prince*, anche in considerazione del fatto che non rispondeva agli appelli. Diversamente non risulta sia stato dato alcun comando diretto ad accertare quale fosse il secondo mezzo coinvolto.

Durante quelle ore cruciali, prima e dopo il ritrovamento del traghetto, la Capitaneria apparve del tutto incapace di coordinare l'azione di soccorso verso il *Moby Prince*.

SOCCORSI

ATTRIBUZIONI DELLE AUTORITÀ COORDINATRICI

Art. 1. (Situazioni operative). Le operazioni di soccorso in mare sono condotte dalle capitanerie di porto o dagli alti comandi periferici della Marina militare nel caso riguardino incidenti/sinistri marittimi; sono condotte dai centri coordinamento e soccorso dell'Aeronautica militare nel caso riguardino incidenti aerei e spaziali. In caso di incidente/sinistro marittimo le capitanerie di porto e gli alti comandi periferici della Marina militare sono responsabili della condotta delle operazioni di soccorso e del relativo coordinamento.....



RISULTATI OTTENUTI **Commissione di Inchiesta** **Senato della Repubblica**



SOCCORSI

Numerose sono le fotografie e i video ripresi durante la tragica mattina che evidenziano l'assenza di interventi mirati alla ricerca ed al soccorso delle persone a bordo del Moby Prince.

RISULTATI OTTENUTI Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica

ALTRE EVIDENZE ACCORDO ASSICURATIVO

Si sottolinea come la sottoscrizione di questi accordi avvenne a soli due mesi dalla collisione in presenza di una posizione non definita della *Agip Abruzzo* e senza attendere l'esito delle indagini della magistratura sulle possibili responsabilità.

La posizione irregolare della petroliera non fu evidenziata in seguito neanche dalla magistratura inquirente, non diventò oggetto di indagine specifica, 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.

In sintesi, in solo due mesi, gli armatori e le loro compagnie assicuratrici si accordarono per non attribuirsi reciproche responsabilità, non approfondendo eventuali condizioni operative o motivazioni dell'incidente attribuibili ad uno dei due natanti.

Concludendo sul punto, si sottolinea che si ritengono inadeguate e lacunose le indagini compiute dalle autorità giudiziarie sulla gestione armatoriale precedente e successiva all'evento.

Agreement made in Genoa on 13th June 1991

between	
NAV.AR.MA. S.p.A., as Owners of the m/v "MOBY PRINCE", represented by Mr. _____	
(hereinafter referred to as "NAV.AR.MA."),	
UNIONE MEDITERRANEA DI SICURTÀ' as Hull Underwriters of the m/v "MOBY PRINCE", represented by Mr. Alberto Cavallo (hereinafter referred to as "U.M.S."),	
THE STANDARD STEAMSHIP OWNERS' PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION (BERMUDA) Ltd., as P&I Club of the m/v "MOBY PRINCE", represented by Mr. Charles Woodley (hereinafter referred to as "STANDARD")	
on one side	
and	
SMM S.p.A., as Owners of the m/t "AGIP ABRUZZO", represented by Mr. Angelo Ferrari (hereinafter referred to as "SMM"),	
AGIP S.p.A., as Owners of the vessel of cargo oil carried on the m/t "AGIP ABRUZZO", represented by Mr. Salvatore Portoluri (hereinafter referred to as "AGIP"),	
FABIANA ASSICURAZIONI S.p.A., both as Hull Underwriters of	

RISULTATI OTTENUTI Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica



L'Agip Abruzzo nella giornata dell' 11 aprile: nessun sistema antincendio della petroliera è in funzione.

ALTRE EVIDENZE ATTIVITA' AGIP ABRUZZO

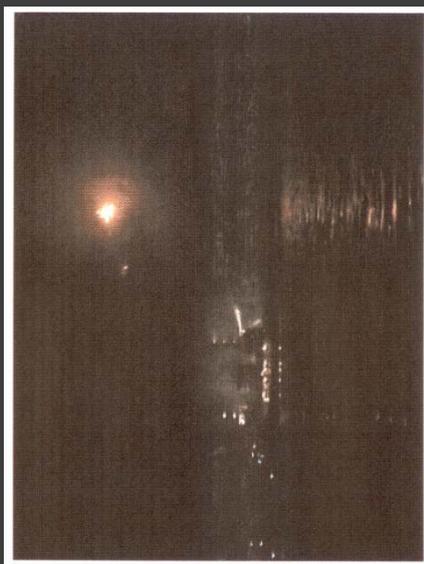


Come avrebbe dovuto apparire il sistema antincendio se tutto funzionava perfettamente (la fotografia ritrae il medesimo sistema antincendio in funzione sulla gemella Agip Campania)

RISULTATI OTTENUTI Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica

- Nessuna attività di indagine è mai stata compiuta a bordo del M/C Agip Abruzzo da parte di CCTTU o Periti durante le operazioni peritali del 1991, un solo accesso a bordo il 7 giugno 1991 senza che concretamente qualcuno abbia verificato i sistemi di bordo della petroliera.
- Sulla M/C Agip Abruzzo, come più di un testimone riferisce, ancor prima della collisione, si spense l'impianto di illuminazione della nave. (Cfr. Thernes e Olivieri)
- Dopo la collisione nessun impianto antincendio di cui è dotata la petroliera è ritratto in foto o video essere funzione - Impianto a schiuma ed acqua da 830 mc/h con 5 cannoni sul ponte coperta e 2 sul ponte "A" - numerosi testimoni riferiscono la contemporaneità tra spegnimento delle luci di coperta e fuoriuscita di fumo/vapore dal fumaio prima della collisione. (Cfr ipotesi 2009)

ALTRE EVIDENZE ATTIVITA' AGIP ABRUZZO



Le immagini video effettuate nella notte e agli atti mostrano la M/C Agip Abruzzo con tutti i sistemi di illuminazione spenti.

RISULTATI OTTENUTI Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica

ALTRE EVIDENZE CARICO AGIP ABRUZZO

La Commissione, per questi motivi, considera la dichiarazione di provenienza della petroliera *Agip Abruzzo*, fornita da SNAM e agli atti del processo, non confermata da altra valida documentazione e contrastante con i dati forniti al sistema di controllo della navigazione del Lloyd List Intelligence e con le stesse dichiarazioni di uno degli ufficiali della petroliera.)

RISULTATI OTTENUTI
Commissione di Inchiesta
Senato della Repubblica

ALTRE EVIDENZE
CARICO AGIP ABRUZZO

The screenshot displays the Lloyd's List Intelligence website interface. It features a search bar, a 'Sea route & distance' calculator, and a list of shipping terminals. The calculator shows a route from Sidi Kerir (Kurayr) Terminal to Port of Genova (Genova), Italy, with a distance of 4,027 nautical miles and a time at sea of 15 hours. Another route is shown from Sidi Kerir (Kurayr) Terminal to Port of Livorno, Italy, with a distance of 1,573 nautical miles and a time at sea of 6.6 hours. The terminal list includes Sidi Kerir (Kurayr) Terminal, Port of Genova (Genova), Italy, and Port of Livorno, Italy. The website also provides contact information for Lloyd's List Intelligence, including a phone number (02 33369) and a website URL (www.lloydslistintelligence.com).

Sea route & distance
 Sidi Kerir (kurayr) Terminal to Port of Genova (Genova): 4027 nautical miles
 TIME AT SEA: 15 hours DAYS AT SEA: 4.5
 DISTANCE: 4,027 nm SPEED: 10 knots DAYS AT SEA: 4.5

Sea route & distance
 Sidi Kerir (kurayr) Terminal, Egypt to Port of Livorno, Italy: 1573 nautical miles
 TIME AT SEA: 6.6 hours DAYS AT SEA: 6.6
 DISTANCE: 1,573 nm SPEED: 10 knots DAYS AT SEA: 6.6

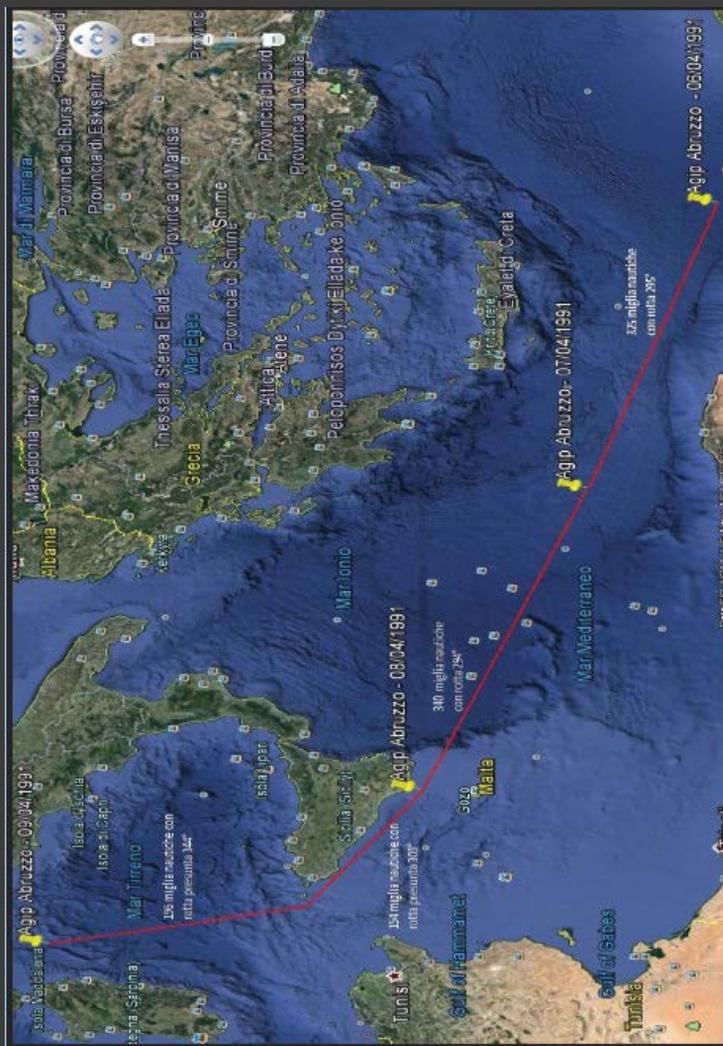
31/03/1991 Partenza da Genova
 (Fonte Avisvisatore Porto di Genova, Lloyd List)

05/04/1991 Partenza da Sidi Kerir, dopo asserito carico di 82.000 ton greggio
 (Fonte documenti Agip)

09/04/1991 Arrivo in rada a Livorno
 (Fonte Avisvisatore Porto di Livorno)

RISULTATI OTTENUTI Commissione di Inchiesta Senato della Repubblica

ALTRE EVIDENZE CARICO AGIP ABRUZZO



**Commissione di inchiesta sulle cause
del disastro del traghetto Moby Prince**



**COSA PUO' E DEVE ESSERE
ACCERTATO A DISTANZA DI
30 ANNI DA QUELLA SERA**

... continua

“
**La verità come unica forma
di giustizia possibile**”
10 aprile 1991 - 10 aprile 2021



18STC0151420