

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

8.

SEDUTA DI MARTEDÌ 12 OTTOBRE 2021

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANDREA ROMANO

INDICE

	PAG.		PAG.
Audizione dell'avv. Giustino Sergio Ferraro, dell'avv. Giovanni Frullano, dell'avv. Nicodemo Gentile, dell'avv. Nicola Maione, dell'avv. Margherita Zurru e del dott. Stefano Paparelli, consulenti della Commissione:		Gentile Nicodemo, <i>consulente della Commissione</i>	5
Romano Andrea, <i>presidente</i> ... 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12		Lapia Mara (Misto-CD)	9
Ciagà Graziella Leyla (PD)	11	Legnaioli Donatella (Lega)	10
Ferraro Giustino Sergio, <i>consulente della Commissione</i>	6	Maione Nicola, <i>consulente della Commissione</i>	6
Frailis Andrea (PD)	8	Paparelli Stefano, <i>consulente della Commissione</i>	5
Frullano Giovanni, <i>consulente della Commissione</i>	7, 8	Potenti Manfredi (Lega)	9
		Zurru Margherita, <i>consulente della Commissione</i>	2, 8, 11

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANDREA ROMANO

La seduta comincia alle 19.55.

Audizione dell'avv. Giustino Sergio Ferraro, dell'avv. Giovanni Frullano, dell'avv. Nicodemo Gentile, dell'avv. Nicola Maione, dell'avv. Margherita Zurru e del dott. Stefano Paparelli, consulenti della Commissione.

PRESIDENTE. Buonasera. L'ordine del giorno reca l'audizione dell'avvocato Giustino Sergio Ferraro, dell'avvocato Giovanni Frullano, dell'avvocato Nicodemo Gentile, dell'avvocato Nicola Maione, dell'avvocato Margherita Zurru e del dottor Stefano Paparelli, consulenti della Commissione.

Ricordo che l'avvocato Zurru e il dottor Paparelli sono stati consulenti anche della Commissione d'inchiesta istituita dal Senato nella scorsa legislatura.

L'audizione si svolge in forma libera e di essa sarà redatto un resoconto stenografico. Come convenuto, i deputati componenti della Commissione possono partecipare all'odierna seduta in videoconferenza.

Avverto che, considerate le modalità di svolgimento della seduta, qualora un audito dovesse ritenere che taluni argomenti sui quali intende riferire richiedano di essere assoggettati a un regime di segretezza, la Commissione valuterà le modalità più opportune per consentirgli di farlo.

Ringrazio i sei consulenti per aver accolto il nostro invito a questa audizione e ringrazio anche gli altri consulenti che sono presenti questa sera, in particolare il dottor Cantelmo.

Il senso di questa audizione, con una prima parte dei consulenti della Commissione — gli avvocati e il dottor Paparelli —

è quello di un primo scambio di idee sulle piste d'indagine e sulle prospettive del nostro lavoro. Inizierei dando la parola ai consulenti che hanno già collaborato con la precedente Commissione parlamentare d'inchiesta, cioè l'avvocato Zurru e il dottor Paparelli. Prego, avvocato Zurru.

MARGHERITA ZURRU, *consulente della Commissione*. Grazie, presidente; cercherò di essere sintetica, considerato l'orario.

Nel corso dei lavori della Commissione d'inchiesta istituita durante la scorsa legislatura al Senato è emersa a un certo punto l'esigenza di svolgere un approfondimento sulla normativa in tema di sinistri marittimi, diretto alla ricostruzione del preciso quadro normativo vigente all'epoca del disastro, che consentisse di collocare gli avvenimenti, qualificare le condotte e individuare tutte le eventuali responsabilità connesse con quanto accaduto la sera del 10 aprile 1991 nella rada del porto di Livorno. Il punto 6 della stessa delibera istitutiva chiedeva alla Commissione di indagare su cause e inefficacia dei soccorsi.

Questa esigenza potremmo definirla una novità, perché il tema della distribuzione delle responsabilità, del coordinamento, del dovere di intervento nei soccorsi, era stato affrontato solo molto superficialmente dai procedimenti giudiziari che si sono occupati della vicenda. Questo perché la ricostruzione fattuale accolta dai provvedimenti che hanno definito i diversi gradi di giudizio racconta di una tragedia ineluttabile, inevitabile, nella quale, a seguito dell'impatto fra il traghetto e la petroliera si sarebbe sviluppata nel giro di una manciata di minuti una enorme palla di fuoco che avrebbe avvolto la *Moby Prince*, rendendo di fatto inutile qualsiasi tentativo di soccorso. Passeggeri ed equipaggio sarebbero quindi morti in un tempo brevissimo

(venti minuti, massimo mezz'ora), senza che nessuno potesse impedirlo. In quest'ottica è evidente che accertare chi avesse la responsabilità di coordinare i soccorsi non fosse una priorità.

Attraverso gli accertamenti svolti dalla Commissione, sappiamo che la ricostruzione fattuale è fortemente mutata. Sono stati raccolti diversi elementi di fatto che dimostrano inequivocabilmente vita sulla nave per un tempo molto maggiore di quello indicato dalla prima perizia medico-legale svolta nel 1997, nell'ambito del primo grado del processo. Uno degli elementi probatori più lampanti è quello del corpo del cameriere Rodi sul ponte di poppa del *Moby Prince*, ripreso da un elicottero dei Carabinieri alle prime luci dell'alba integro e poi di nuovo carbonizzato dopo poche ore, ma lo stesso approntamento di quello che appare essere a tutti gli effetti un piano di evacuazione dentro il salone *De Luxe* sembrava sin da subito smentire la tesi di una morte sopraggiunta per tutti in tempi brevissimi. A sostegno di questi elementi fattuali, la stessa perizia medico-legale svolta da ultimo dai periti Mazzeo e Norelli, allegata alla relazione conclusiva, attesta un tempo di vita maggiore di quello originariamente indicato.

Per altro verso la Commissione ha proceduto a ricostruire la vicenda proprio come se fosse un *puzzle* da ricomporre, ascoltando tutti i protagonisti e confrontando le loro dichiarazioni con quelle rassegnate nel corso delle indagini e dei processi. Si è iniziato a chiedersi se si potesse evitare la morte di 140 persone. Si è allora analizzata la condotta di tutti i protagonisti della vicenda, partendo dagli elementi che sembravano certi: la nebbia, prima di tutto. Ma c'era poi stato per davvero quello strano fenomeno nebbioso che avrebbe annullato la visibilità, rendendo di fatto invisibile l'*Agip Abruzzo*, una nave lunga oltre 300 metri e alta come un edificio di cinque piani? L'*Agip Abruzzo* era ancorata in zona di divieto? Dov'era rivolta la prua? Che cosa è successo a bordo della petroliera la sera del disastro, pochi attimi prima dell'impatto? A bordo si svolgevano forse operazioni poco chiare? Era stato necessario

spegnere un incendio? Perché la *Moby Prince* vira improvvisamente? Cosa turba la navigazione? Succede qualcosa a bordo del traghetto o un mezzo, magari una bettolina, ha tagliato la strada al traghetto obbligandolo a virare? E poi l'impatto: cos'è successo a bordo della *Moby Prince* dopo lo scontro? I reperti rinvenuti nel salone *De Luxe*, dove si era raccolta gran parte dei passeggeri e dell'equipaggio, ci raccontano di un'azione diligente del comando e di un piano di intervento approntato dall'equipaggio della nave; infatti molti passeggeri erano vestiti, avevano con sé le valigie ed erano disposti in modo ordinato, come se aspettassero i soccorsi, e anche l'equipaggio sembrava essersi disposto proprio secondo il piano di evacuazione.

Le analisi sui corpi ci descrivono morti diverse, avvenute per cause differenti in un tempo massimo certo superiore alla mezz'ora. Non mi addentro in questi dettagli, né nel contesto generale nell'ambito del quale è avvenuto il disastro, che è un contesto ampio (profili assicurativi, internazionali eccetera), che andrà indagato con la meticolosità che — ne sono certa — saprà caratterizzare questa Commissione. Non è questo il momento, certo sono molte le domande ancora aperte e i fatti da accertare, ma ho creduto necessaria questa premessa per farvi comprendere quanto sia centrale il tema dei soccorsi, perché dalla nuova ricostruzione dei fatti, quali che siano le cause dell'impatto, emerge che forse si sarebbe potuto salvare qualcuno.

Diventa quindi fondamentale comprendere come funzionasse all'epoca il coordinamento dei soccorsi e quale fosse l'organo cui spettavano il comando e, in definitiva, la responsabilità dei soccorsi. Oggi la normativa sui sinistri marittimi è caratterizzata da un'imponente mole di disposizioni, approvate negli anni in modo piuttosto frenetico e disordinato. Questa successione normativa è motivata in ragione dell'emersione di categorie di diritti « nuovi », quali quello alla salubrità dell'ambiente, e nuove istanze di sicurezza date da un aumento esponenziale del traffico marittimo. Per quanto concerne la normativa in vigore il 10 aprile 1991 in Italia erano due le fonti

normative in vigore: la prima è il codice della navigazione, capo I, titolo IV, rubricato « Dell'assistenza e del salvataggio », articoli 485-489-490, che regolano gli « urti fra navi », e poi articoli 69-70, sul soccorso imposto per ordine di autorità; la seconda è il decreto del Ministro della marina mercantile del 1° giugno 1978. La Convenzione di Londra, pur essendo datata 1989, fu ratificata dall'Italia solo nel 1995, quindi ha valore meramente interpretativo.

Nel codice della navigazione sono due le norme che vengono in rilievo nel caso che ci interessa. L'articolo 485 definisce l'obbligatorietà intervento di ciascun comandante nei confronti dell'altro mezzo; unica limitazione è che ciò avvenga senza pericolo per la propria nave e per le persone a bordo. Sussiste quindi l'obbligo reciproco di assistenza e salvataggio. Gli articoli 489-490 prevedono che, quando la nave è incapace di manovrare, l'altro comandante debba intervenire e porre in salvo le persone. Il pericolo per le persone a bordo fa sorgere l'obbligo dell'intervento.

Cosa diversa è il soccorso imposto per ordine di autorità, che è quello organizzato dall'autorità territorialmente competente, che assume la responsabilità di prestare soccorso e si impegna nell'approntamento di tutti i mezzi necessari per coordinare e organizzare i soccorsi. La normativa è contenuta negli articoli 69-70 del codice della navigazione, combinato con il citato decreto del Ministro della marina mercantile del 1978. Questa normativa individua nel comandante del porto l'autorità marittima responsabile « naturale » competente a organizzare i soccorsi entro le 20 miglia marine dalla costa; oltre tale limite è competente invece l'alto comando periferico della Marina militare. Tale organo è altresì responsabile laddove il comandante del porto ritenesse inadeguate le proprie forze e i mezzi a propria disposizione; in tal caso, infatti, il comandante del porto può delegare il coordinamento all'alto comando periferico. Il comandante del porto può inoltre, ai sensi dell'articolo 10 della legge 13 maggio 1940, n. 690, senza alcuna formalità requisire ogni mezzo pubblico o privato nautico o terrestre esistente nell'ambito

portuale e utilizzarlo nei soccorsi come ritiene.

In questo senso è anche il disposto del decreto del Ministro della marina mercantile, che prevede appunto due situazioni operative. Con specifico riferimento al soccorso marittimo e alle autorità di esso responsabili, il decreto ha prospettato due situazioni operative. Nella prima la capitaneria di porto provvede alle operazioni di soccorso con i propri mezzi, con quelli che può requisire e con il concorso di quelli aeronavali delle autorità dello Stato (Carabinieri, Guardia di finanza, Pubblica sicurezza e Vigili del fuoco) che possono intervenire sul mare e tiene informate le autorità gerarchicamente superiori della Marina mercantile e l'alto comando periferico della Marina militare. Nella seconda situazione operativa, invece, ove la capitaneria di porto competente ritenga inadeguati o insufficienti i mezzi ovvero si renda necessaria una ricerca aerea in altura, quindi a una distanza superiore alle 20 miglia dalla costa, avviserà l'alto comando periferico della Marina militare che assume — non ha dunque facoltà di decidere — la direzione e il coordinamento delle operazioni di soccorso.

Concludendo, quindi, appare evidente che l'autorità marittima che aveva il dovere di provvedere ai sensi dell'articolo 69 del codice della navigazione è la capitaneria di porto, nella persona del comandante del porto, al quale spettava la direzione e il coordinamento dei soccorsi. Nel caso in cui questi avesse valutato insufficienti i mezzi di cui disponeva — ricomprendendo in essi anche quelli di cui avrebbe potuto disporre tramite la requisizione *ex* articolo 70 del codice della navigazione — avrebbe avuto comunque la facoltà di attivare il diverso e più alto livello di comando; in tal modo, da quel momento, la responsabilità dei soccorsi e il coordinamento degli stessi sarebbe passato in capo all'alto comando periferico della Marina militare.

Io avrei concluso. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie molte, avvocato Zurru. Prego, dottor Paparelli.

STEFANO PAPARELLI, *consulente della Commissione*. Grazie, signor presidente. Saluto i commissari e i colleghi consulenti. Mi associo a quanto già detto da Margherita, e ringrazio questa Commissione per avermi dato fiducia, riconfermandomi come consulente.

Io non sono un avvocato, sono un commercialista, e nella precedente Commissione mi sono occupato di questioni squisitamente tecniche; in particolare, insieme al sostituto procuratore dottor Francesco Dall'Olio ci siamo soffermati sulla lettura dei bilanci societari per capire se ci fossero spunti interessanti, utili ai fini delle indagini. In effetti, pur non riscontrando anomalie in merito alla formazione di quei documenti, abbiamo avuto modo di acquisire utili informazioni come, ad esempio, il fatto che negli anni precedenti al disastro della *Moby Prince* la società Nav.Ar.Ma. non « navigava in buone acque », essendo la tratta da e per la Sardegna in passivo, stante la forte concorrenza esistente a quel tempo, cosa che invece non avveniva con la tratta da e per la Corsica, che non subiva alcuna concorrenza e quindi era economicamente sostenibile.

Ma vi è di più; nel corso della nostra indagine sulla lettura dei bilanci e delle relative relazioni, rilevavamo che la nave *Moby Prince*, acquistata per 11 miliardi di lire, e sulla quale furono eseguiti lavori di manutenzione straordinaria per circa un miliardo di lire, qualche mese prima della tragedia veniva assicurata per un valore pari a 20 miliardi di lire, vale a dire quasi il doppio del suo valore. Inoltre, veniva assicurata anche per il cosiddetto « rischio guerra », cosa insolita per una nave che navigava in acque sicure come quelle da e per la Sardegna.

Altro elemento emerso nel corso delle indagini è stato quello dell'accordo assicurativo concluso tra la società Nav.Ar.Ma. e la Snam (proprietaria della petroliera *Agip Abruzzo*) subito dopo l'avvenuta tragedia. Tale accordo, stipulato tra l'altro mentre erano ancora in corso le indagini da parte della procura di Livorno per stabilire le responsabilità dell'incidente, prevedeva da un lato il risarcimento alle vittime da parte

della Nav.Ar.Ma. e dall'altro l'accollo dei danni della petroliera *Agip Abruzzo* da parte della Snam. È un accordo ritenuto da me e dal dottor Dall'Olio insolito nella prassi. Da tale accordo scaturì il risarcimento assicurativo a favore della Nav.Ar.Ma. per la perdita della nave, in tempi celerissimi e per l'intero valore assicurato, cosa anch'essa ritenuta abbastanza insolita, essendo un tema, quello del risarcimento per perdita di un bene, soggetto sempre a tempi biblici.

Concludo dicendo che il lavoro che ho svolto in sinergia con il dottor Dall'Olio, oltre ad aver fornito ulteriori chiavi di lettura di tutta la vicenda, meriterebbe un approfondimento, anche al fine di valutare se e quali vantaggi tutto questo abbia portato alla società Nav.Ar.Ma. negli anni successivi alla tragedia, e pertanto chiedo a lei, signor presidente, e a voi signori commissari di proseguire in questa direzione nelle indagini. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie molte, dottor Paparelli. Ora inviterei a intervenire, nell'ordine che sceglieranno, i consulenti « nuovi », cioè coloro che non hanno collaborato con la precedente Commissione d'inchiesta. Prego, avvocato Gentile.

NICODEMO GENTILE, *consulente della Commissione*. Ringrazio il presidente e la Commissione per avermi chiamato a collaborare.

Dopo quanto illustrato dalla collega Margherita Zurru, già consulente della precedente Commissione d'inchiesta, che ha richiamato in generale le possibili cause dei ritardi nei soccorsi, mi interrogavo in ordine ai seguenti aspetti: anzitutto se, sulla scorta degli esiti dei lavori della precedente Commissione, emerga che la comunicazione via radio ai soccorritori effettuata dal comandante dell'*Agip Abruzzo*, Renato Superina, nella quale si fa riferimento all'impatto con una cosiddetta bettolina e non con un traghetto passeggeri, accompagnata dalla frase « non scambiate loro per noi », abbia avuto diretta incidenza in ordine ai ritardi verificatisi nei soccorsi (ed eventualmente in quale misura).

Poi, se sulla scorta degli esiti dei lavori della precedente Commissione, emerga che la circostanza che l'impianto antincendio della nave *Moby Prince*, a quanto pare, fosse spento abbia avuto diretta incidenza in ordine alla determinazione del disastro navale (ed eventualmente in quale misura), avuto riguardo alla tempistica dei soccorsi.

Infine se, a fronte di quanto emerso all'esito dei lavori della precedente Commissione, sia il caso di battere ancora queste piste per acquisire ulteriori elementi utili ai lavori della Commissione, ovvero sia più utile concentrare l'attenzione su ulteriori aspetti. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Io raggruperei altri interventi. Prego, avvocato Ferraro.

GIUSTINO SERGIO FERRARO, consulente della Commissione. Sono Giustino Ferraro, mi presento. Intanto colgo l'occasione per ringraziare il presidente e tutti i commissari per avermi dato l'opportunità di partecipare a questa Commissione in veste di consulente.

L'apporto che mi piacerebbe fornire è quello strettamente connaturato alla mia esperienza di avvocato penalista. Ciò che è a mia conoscenza del disastro in cui è rimasta coinvolta la *Moby Prince* è frutto della lettura di qualche libro e della visione di alcune ricostruzioni filmate. Ma piuttosto che soffermarmi sulle singole anomalie, che si colgono evidenti e numerose dalle parole dei consulenti che mi hanno proceduto, oggi ritengo importante cercare di fornire una visione di insieme degli accadimenti.

Nel caso in esame è possibile che si sia trattato di un insieme di condotte di natura colposa, riconducibili tutte a negligenza, imprudenza o imperizia, che abbia di fatto determinato l'infausto evento; oppure va ricercata una condotta dolosa, cosciente e volontaria.

Poiché, come ho detto, sono un avvocato penalista e sono abituato a leggere i processi e i procedimenti attraverso gli atti processuali, vorrei iniziare a dare un mio contributo, eventualmente, dall'esame del carteggio processuale, dall'esame di quello

che effettivamente è successo attraverso la lettura degli atti. Non so se questa Commissione ha già acquisito tutto il procedimento, quindi tutte le varie dichiarazioni che in passato sono state rese, tutti gli atti. Attraverso l'esame di quegli atti vorrei dare un contributo alla Commissione. In questo senso mi rimetto alla vostra valutazione. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, avvocato Ferraro. Aggiungo, solo a titolo di informazione, che questa Commissione ha acquisito in forma integrale tutti i materiali della precedente Commissione d'inchiesta. I consulenti sono naturalmente autorizzati ad accedervi nelle forme consone sia nelle parti non secretate sia in quelle secretate. Il regolamento che ci siamo dati anche da questo punto di vista è a disposizione di ognuno di voi. Grazie, avvocato Ferraro.

Chiedo se vi sono altri interventi, anche di commissari, perché naturalmente la discussione non esclude interventi dei commissari. Avvocato Maione, prego.

NICOLA MAIONE, consulente della Commissione. Sono Nicola Maione e sono un avvocato civilista. Ringrazio innanzitutto il presidente e i commissari per l'opportunità e l'onore di far parte della Commissione. Spero di dare un supporto nelle materie attinenti alla mia sfera professionale.

Leggendo un po' la documentazione e la relazione della precedente Commissione, ciò che ha destato in me qualche perplessità e che secondo me andrebbe analizzato in maniera più dettagliata è l'analisi giuridica sulle transazioni assicurative. Per esperienza professionale, ciò che mi ha creato qualche stupore è la velocità con la quale si chiudono le transazioni, quando per sinistri di minore importanza ci sono processi molto più lunghi e dettagliati. Tra l'altro, per quanto non sia una mia materia, condivido anche quello che diceva il dottor Paparelli poc'anzi, cioè che sarebbe interessante anche vedere il flusso di denaro successivo all'erogazione da parte delle compagnie assicurative.

Sono dei *flash*, fermo restando che poi attraverso un'analisi più dettagliata mi ri-

servo di fare ulteriori considerazioni. Però analizzerei in maniera più dettagliata tutta la materia assicurativa e le transazioni che ne sono derivate, partendo dalla tempistica, che non è usuale. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie molte, avvocato Maione. Do la parola all'avvocato Frullano.

GIOVANNI FRULLANO, consulente della Commissione. Grazie, presidente. Anche io primariamente saluto tutti e ringrazio per l'opportunità che viene data. Sono Giovanni Frullano, avvocato penalista del foro di Pisa.

Vengo da una famiglia di Livorno e all'epoca vivevo in quella città, che frequento tuttora sia professionalmente sia affettivamente, in quanto la mia famiglia vive ancora lì, mentre io da circa venticinque anni vivo a Pisa. Chiunque abbia vissuto la città ha conosciuto sicuramente persone che hanno perso un loro caro, o inquirenti che se ne sono occupati, o giornalisti, e obiettivamente ci si rende immediatamente conto che c'è una scollatura rispetto a quella che era l'attesa, da parte della cittadinanza, nei confronti dell'amministrazione della giustizia. Non a caso la giustizia ha sempre una competenza territoriale, proprio per appagare la sete di giustizia — chiamiamola così — di quel nucleo che vive in quel luogo. Si è sempre notato uno scollamento molto forte, cioè una non condivisione, una critica molto pesante. Obiettivamente bisogna fare riferimento soprattutto a quegli operatori che tutti i giorni vivono e conoscono le dinamiche del porto. Io ho sempre sentito grossissime critiche, nel senso che non vi sarebbe stata un'attenzione a costoro. Il porto, ai Livorno, è una città nella città; ha le sue dinamiche e i suoi modi comportamentali, e magari solo chi lo vive può notare un'anomalia che anche a un inquirente pare una cosa totalmente non criticabile.

Io ho ascoltato ricostruzioni. Alcune le ho ritrovate nelle cronache giornalistiche, alcune le ho ritrovate negli atti che sono andato a leggere; altre, per esempio, no. Dunque penso a un approfondimento, se vi saranno gli spazi, individuando per aree

tematiche, nel sentire chi ha vissuto quei soccorsi, ma li ha vissuti in relazione a una conoscenza dell'attività del porto magari di decenni. Questa è una critica che ho sentito muovere molto spesso, tanto che alcune tesi non compaiono mai in atti giudiziari. Non ho letto gli atti della Commissione, mi riservo di farlo; magari sto parlando di qualcosa che è stato fatto.

Seconda cosa: mi piacerebbe che venisse acquisito dalla Commissione il percorso di carriera, susseguente ai fatti, di coloro che avevano delle responsabilità. Mi spiego: la collega Zurru ha messo in evidenza il ruolo apicale del comandante della capitaneria di porto. Mi piacerebbe che si acquisisse il percorso di carriera che questa persona ha avuto negli anni successivi. Siccome il percorso di carriera, specie in un ambiente militare, ha sempre un grosso significato, in quanto parla forse più di tanti esami e concorsi, vorrei capire se all'interno di quell'amministrazione vi sia stata una valutazione positiva o negativa di quell'operato. Questo come indice sintomatico di un comportamento che vi è stato in quel momento. Queste acquisizioni, se fossero possibili, le riterrei proficue, unitamente a eventuali altre audizioni che si andassero a individuare.

Per esempio, mi riferisco al primo messaggio radio, quando si parla della famosa bettolina. Io ho sentito da più parti ricostruzioni molto inquietanti che nascono, come un mosaico, da chi magari viveva al porto tutti i giorni, e che obiettivamente sono rimaste del tutto inesplorate. La bettolina — mi si dice, non sono un esperto — è ovviamente un'imbarcazione di dimensioni incomparabili con un traghetto. Anche il più inesperto dei naviganti non darebbe mai un messaggio volto a confondere un traghetto con una bettolina. La funzione della bettolina è quella di trasportare il petrolio. C'è quel messaggio. Accanto a una petroliera entrata in collisione. Io vorrei che vi fosse la possibilità di un forte approfondimento su questi punti, che meritano forse una ricerca che parta più dal basso rispetto a quella che è stata fatta.

Ho letto anche la richiesta di archiviazione, la più recente, fatta dal compianto

dottor Giaconi, ma abbiamo visto che entra abbastanza in collisione con le ricostruzioni dei consulenti delle famiglie e anche, in parte, con quelli dell'ultima Commissione d'inchiesta, dai riassunti di stampa che ho letto.

Sostanzialmente, nel mio lavoro io mi sono avvalso dal 2000 delle indagini difensive, previste dalla legge n. 397 del 2000. Debbo dire che un'indagine che parta dal basso, dal sentire le persone, a mio avviso ha delle fondamenta molto più alte di un'indagine che si fondi su macrosistemi. Dunque, chiederei uno sviluppo anche in questo senso.

Dico ancora solo questo, presidente: io vengo da una città, Pisa, che ha tenuto per vent'anni un caso irrisolto, che era una ferita nel cuore della città, il caso di Emanuele Scieri. La Commissione parlamentare d'inchiesta sulla morte di Emanuele Scieri ha soddisfatto l'interesse pubblico, perché ha ricostruito una verità e ha mandato all'autorità giudiziaria materiale che ha fondato applicazioni di misure e addirittura richieste di rinvio a giudizio. Mi auguro che sia un buon auspicio anche in questa sede. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, avvocato Frullano. Naturalmente è un auspicio che mi sento di condividere personalmente, ma credo anche a nome di tutti gli altri commissari, non solo per onorare la memoria di Emanuele Scieri, del quale non ricordo il grado...

GIOVANNI FRULLANO, *consulente della Commissione*. Era un militare di leva di Siracusa.

PRESIDENTE. La ringrazio per averlo citato, anche per quanto riguarda naturalmente le finalità del nostro lavoro.

Invito i commissari, sia quelli presenti sia quelli collegati, a intervenire, se lo ritengono. Se non sbaglio l'avvocato Nicodemo Gentile aveva sollevato una questione cui potrebbe rispondere l'avvocato Zurru.

MARGHERITA ZURRU, *consulente della Commissione*. La cronologia prevede l'inci-

dente alle 22.25. Sicuramente i soccorsi si sono indirizzati inizialmente verso l'*Agip Abruzzo*, intanto perché la petroliera li ha fortemente richiesti, certamente sviando l'attenzione dal traghetto e indicando forse in una bettolina... Poi c'è stato tutto il problema della posizione dell'*Agip Abruzzo* stessa. Sono tante le questioni di quell'ora. Certo è che il traghetto era appena partito dal porto e che dalla capitaneria di porto nessuno ha cercato il *Moby Prince*. Quindi, al di là della condotta di Recanatini e del comandante Superina dell'*Agip Abruzzo* — che certamente hanno attirato alla petroliera i soccorsi e magari hanno anche sviato dal traghetto (che avessero visto o meno che era un traghetto) — l'autorità che aveva la responsabilità di individuare e indirizzare i soccorsi non l'ha fatto. Anche quando è stato trovato il traghetto, la cosa che secondo me è impressionante è che l'unico naufrago sia stato salvato da soggetti privati e che tutte le altre imbarcazioni — perché c'erano tutti lì intorno — siano rimasti a guardare.

PRESIDENTE. Grazie molte, avvocato Zurru, per questa risposta. Hanno chiesto di intervenire gli onorevoli Frailis e Lapia. Comincerei dall'onorevole Frailis.

ANDREA FRAILIS. Grazie, presidente. Ringrazio i consulenti — quelli che iniziano in questa Commissione e coloro che già parteciparono ai lavori della Commissione del Senato — per il contributo che stanno fornendo, sia per la loro disponibilità sia per quel che concerne il contenuto degli interventi, primissimi ma che mi sembrano molto interessanti. Perché parlo di grande interesse? Questa Commissione deve, ovviamente, stabilire le esatte cause della collisione, quindi le responsabilità; ma io credo che sia molto importante — e i consulenti lo hanno appena detto — ciò che è avvenuto prima. Quindi trovo molto interessante quello che ha detto l'avvocato Zurru, ma anche ciò che ha detto il dottor Paparelli: andiamo a vedere i bilanci della società per capire chi ha tratto giovamento dal pagamento dell'assicurazione in tempi velocissimi e che cosa è successo dopo. Poi

anche le sollecitazioni dell'avvocato Maione e quelle dell'avvocato Frullano: che cosa è successo dopo anche alle carriere di questa gente? Andiamo a seguire i soldi, l'elemento economico, un po' come succede nelle grandi inchieste dei gialli americani: *follow the money*, seguiamo i soldi. Credo che sia un'indicazione assolutamente da seguire.

Credo quindi che il lavoro di voi consulenti debba supportare la nostra azione da questo punto di vista, cioè cercare di capire se quello che è successo prima ha avuto una conseguenza importante in quello che è successo dopo — non dico nel fatto vero e proprio, nello scontro — perché credo che questo sia un elemento addirittura determinante per capire quello che è accaduto.

Raccolgo i suggerimenti di tutti i consulenti che si sono pronunciati questa sera. Proseguiamo da questo punto di vista. Noi siamo a disposizione per sentirvi anche molto spesso. Tutto ciò che porterete sarà un contributo importante. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Frai-lis. Ha chiesto di intervenire l'onorevole Lapia, collegata in videoconferenza. Prego, onorevole Lapia.

MARA LAPIA (*intervento da remoto*). Buonasera a tutti. Do anch'io il mio benvenuto e porgo gli auguri di buon lavoro a tutti i colleghi avvocati oggi presenti, in particolare all'avvocato Zurru, donna avvocatessa sarda come me. Però occorre fare delle raccomandazioni; mi permetto di farle perché servono affinché tutti possiamo lavorare bene e non ci siano dispendi di tempo nella nostra Commissione. Non dobbiamo finire per raccontarci quanto già tutti sappiamo, quanto già tutti ci siamo detti nelle precedenti audizioni, quanto tutti già abbiamo potuto reperire dalla stampa, dai libri che abbiamo letto (anche l'ultimo, di un nostro consulente) e quanto abbiamo già potuto prendere dalla Commissione precedente.

Secondo me, dobbiamo darci un ordine ben preciso di quello che dobbiamo fare: che cosa ha causato l'incidente, che cosa

poi ha bloccato i soccorsi, i motivi del perché vi è stato questo incidente, cioè quello che potrebbe essere anche il movente — visto che oggi qui siamo molti penalisti — di quello che potrebbe essere l'incidente (chiamandolo volgarmente). Secondo me da oggi in poi, con tutto il rispetto, non dobbiamo raccontarci tutte le cose che già sappiamo, ma dobbiamo andare alla ricerca di fatti nuovi, o poco considerati, o comunque di cui abbiamo avuto diverse volte il sospetto e che non abbiamo avuto il coraggio — o forse non c'è stato tempo nella scorsa Commissione — di fare emergere. Lo dico anche alla luce del fatto che abbiamo solamente un anno e qualche mese davanti. È un lavoro importante quello che ci aspetta; facciamolo in grande sintonia tra noi, ma considerando questi parametri che sono non indifferenti e da rispettare. Ringrazio tutti e auguro buon lavoro a tutti noi. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Lapia. Ha chiesto di intervenire l'onorevole Potenti.

MANFREDI POTENTI. La ringrazio, presidente. Non posso che aggiungere anche i miei ringraziamenti ai consulenti che oggi sono tra noi, perché, dalle indicazioni fornite e dalle domande che ho sentito, hanno già percepito e inteso bene quale sia il clima opportuno per vincere questa seconda battaglia storica.

Credo che questo sia — lo diceva bene la collega Lapia, con cui sono perfettamente d'accordo — un momento storico, una parentesi che si riapre per darci un'occasione e restituire una lettura integrale e completa dei fatti che già la precedente Commissione in maniera copernicana è riuscita a ribaltare rispetto alla storia che conoscevamo. Sono d'accordo che il tempo è prezioso e che dobbiamo utilizzarlo bene.

In questo senso trovo anche fondamentale che non si lavori per il nulla. Lo dico rispetto a un problema che il collega avvocato Frullano ha sollevato in senso positivo, riferendosi all'esito di una vicenda riguardante la Commissione parlamentare d'inchiesta che per il caso Scieri è riuscita

a fornire all'autorità giudiziaria le proprie conclusioni, trovando un giudice che ha saputo apprezzare il contenuto probatorio di quelle informazioni, in senso diametralmente opposto a quello che ha saputo fare, invece, il tribunale di Firenze quando recentemente ha soppesato il contenuto degli atti di una Commissione parlamentare d'inchiesta — quella del Senato sul *Moby Prince* — considerandolo quale atto meramente politico.

Credo che al nostro lavoro, quando sarà completato, occorra una premessa in senso tecnico-giuridico volta a chiarire esattamente, a chi si appresterà a leggere la relazione conclusiva, che cosa noi lasceremo all'attenzione dell'autorità giudiziaria, dei cittadini e di tutti coloro che andranno a valutare quel documento, che diventerà un documento storico. Non sarà una sentenza, non determinerà l'ottenimento (almeno diretto) di un risarcimento — magari stimolerà dei colleghi a poter proporre qualche testo di legge per poter risarcire — però è opportuno che si sappia che quel testo non potrà essere sminuito, come invece è avvenuto nel corso del procedimento civile in cui i parenti delle vittime tentavano, proprio in base a quello che ci raccontava la collega avvocato Zurru, di pretendere un ristoro, che derivava da quelle notizie e informazioni che la precedente Commissione aveva chiarito essere del tutto diverse da quelle che invece si erano apprese processualmente nelle indagini in una prima versione.

Darò il massimo aiuto ai nostri consulenti per compiere il loro lavoro. Il mio invito è un consiglio, perché mi hanno veramente aperto gli occhi i vari consigli del dottor Bardazza che, nelle prime audizioni che abbiamo svolto nella nostra Commissione, è riuscito a fare un volo di rondine sopra la miriade di aspetti di questa storia e ha portato un esempio che volevo cercare di descrivere. Il dottor Bardazza, per farci capire la differenza fra vero e verità, proiettò una diapositiva in cui si vedeva un cilindro illuminato da una lampadina: noi dobbiamo andare alla verità e non farci ingannare dal vero. Il vero, secondo quell'esempio, corrispondeva alla pro-

iezione circolare e rettangolare che la luce determina, rispetto alla figura di uno stesso cilindro, su due facce parietali: apparivano una circonferenza e un rettangolo. Diceva il dottor Bardazza: «Quelle sono le cose vere, ma la verità è il cilindro». Non so se mi sono spiegato, ma mi è rimasta particolarmente impressa questa cosa quando poi il dottor Bardazza ha parlato di alcuni aspetti che, a macchia di leopardo, dovremo un po' andare a chiarire: l'avaria della rotta; le condizioni di armamento del traghetto, su cui nessun accertamento dal punto di vista tecnico sembra ancora essere stato portato a termine; la turbativa della navigazione, se mai ci sia stata e se sia stata un aspetto interno derivante da un guasto o un aspetto esterno per la presenza di qualche massa o qualcos'altro; la presenza di quell'esplosivo, il famoso Semtex, poiché dopo la perizia della procura di Livorno, mi pare, il pubblico ministero De Franco nel 2016 ammise in un'intervista che poteva esserci quel problema, che forse avrebbe potuto essere maggiormente esaminato.

Non vorrei aggiungere altro. Sono un po' le mie impressioni su quello che ho sentito e ringrazio ancora i consulenti per il lavoro che potranno fare assieme a noi.

PRESIDENTE. Grazie, collega Potenti. Chiedo se vi sono altri interventi sia di commissari sia di consulenti. Intanto mi limiterei a notare come già vi siano state sollecitazioni da parte vostra, che costituiranno certamente — come hanno notato alcuni di noi, tra cui l'onorevole Frailis — spunti per piste di lavoro da aprire o da integrare, quindi suggerimenti sui quali lavoreremo già dai prossimi giorni e dalle prossime settimane.

Prego, onorevole Legnaioli.

DONATELLA LEGNAIOLI. Grazie, presidente. Vorrei semplicemente per ringraziare anch'io i consulenti presenti, perché li ho ascoltati attentamente e credo che tutti, con la loro professionalità ed esperienza, possano veramente contribuire a lavorare tutti coesi, commissari e consulenti, per arrivare allo scopo: la verità, una giustizia per le vittime, per i familiari e anche proprio per il Paese.

Ascoltando ogni proposta, ogni idea e ogni eccezione che è stata fatta, ritengo che tutte possano essere delle strade per integrare, per documentare o anche forse per scartare, però per arrivare poi al nostro obiettivo.

Grazie ancora a tutti. Sono a disposizione anch'io per un lavoro veloce — perché purtroppo i tempi sono ridotti — e fatto bene. Grazie.

PRESIDENTE, Grazie, onorevole Legnaioli. Ha chiesto di intervenire l'onorevole Ciagà, da remoto. Prego, onorevole Ciagà.

GRAZIELLA LEYLA CIAGÀ (*intervento da remoto*). Buonasera. Innanzitutto anch'io vorrei ringraziare tutti i consulenti intervenuti per quanto hanno detto questa sera, per gli impegni che hanno preso e per il lavoro che faranno con noi nei prossimi mesi.

Mi ha colpito in particolare la considerazione dell'avvocato Zurru, fatta sulla base del diritto della navigazione, cioè il riferimento all'obbligo di reciproca assistenza in caso di collisioni tra navi. Mi chiedo come è possibile che il comandante dell'*Agip Abruzzo* abbia eluso in maniera evidente quest'obbligo di reciproca assistenza. Lo ha fatto soprattutto, come si diceva, attirando su di sé i soccorsi delle autorità preposte, cioè della capitaneria di porto, e quindi sviandoli dal traghetto, ma nello stesso tempo egli stesso non si è minimamente preoccupato di adempiere a quest'obbligo, tanto più che sappiamo che il traghetto è rimasto incastrato nella petroliera un tempo relativamente lungo e che quindi c'era evidenza del coinvolgimento di un'altra nave. Ancorché il comandante dell'*Agip Abruzzo* successivamente abbia detto che si trattava di una bettolina, in ogni caso non ha prestato soccorso. Mi chiedo come mai in sede processuale non sia stato contestato questo.

Ho poi un'ulteriore domanda. Prima si diceva, giustamente, che è interessante verificare anche le progressioni o meno di carriera di tutti i soggetti coinvolti in questa vicenda. Mi chiedo: potrebbe essere utile fare una disamina anche delle vicende

attuali della società Moby e della CIN (Compagnia italiana di navigazione) in riferimento alle attuali procedure di concordato preventivo? Sia la Moby sia la CIN fanno parte del gruppo Onorato. Vorrei quindi chiedere ai consulenti se vale la pena di fare anche una disamina di queste vicende più attuali. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Ciagà. Sono considerazioni rivolte a tutti i consulenti, ma in particolare la prima è rivolta all'avvocato Zurru, alla quale do volentieri la parola.

MARGHERITA ZURRU, *consulente della Commissione*. Grazie, presidente. In realtà la normativa, laddove ci sia urto di navi e ci sia pericolo per la propria imbarcazione, in effetti lascia la possibilità di soccorrere o di non soccorrere, a patto che non ci sia pericolo per le persone. Nel nostro caso c'era un'imbarcazione che aveva perso completamente il controllo, quindi in effetti è sorto in capo anche al comando dell'*Agip Abruzzo* l'obbligo di aiutare e soccorrere. È certamente vero che anche l'*Agip Abruzzo* aveva avuto dei danni; era una petroliera, era a rischio d'incendio e quindi credo che sia comprensibile che si sia pensato a soccorrere prima di tutto l'equipaggio, a porre in salvo le persone, e poi a spegnere l'incendio sull'*Agip Abruzzo*, che era anche vicina alla costa. C'erano evidenti problemi di tanti tipi. Quella che è gravissima credo sia la condotta che, a leggere oggi le dichiarazioni e a risentire quelle frasi, sembra davvero quasi un distogliere l'attenzione dal traghetto. Ci si chiede come è possibile che nessuno a bordo dell'*Agip Abruzzo* abbia visto il traghetto. Non era mica piccolo, era lungo 130 metri; possibile non rendersi conto che era un traghetto? Però, secondo me, la domanda più importante è sempre: «Come è possibile che dalla capitaneria di porto nessuno l'abbia cercato?». Se anche non avessero sentito il *mayday*, come è possibile non guardare le ultime dieci imbarcazioni? Era partito 20-25 minuti prima. Come è possibile? Questa è la grande domanda, secondo me.

PRESIDENTE. Grazie, avvocato Zurru. Se non vi sono altri commenti o riflessioni, possiamo chiudere questo nostro primo incontro. Immagino che ve ne saranno anche altri, magari non in forma collettiva, oltre agli incontri di lavoro che faremo certamente con i singoli consulenti, sia quelli presenti oggi sia gli altri che hanno cominciato a collaborare con noi.

Se non vi sono altri interventi, dichiaro conclusa l'audizione. Grazie molte e buonasera.

La seduta termina alle 20.55.

*Licenziato per la stampa
il 16 dicembre 2021*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



18STC0162280