

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

11.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 9 DICEMBRE 2021

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANDREA ROMANO

INDICE

| | PAG. | | PAG. |
|--|-----------------------|---|-------------------------|
| Esame di una proposta di modifica del regolamento interno | | Lapia Mara (Misto) | 7 |
| Romano Andrea, <i>presidente</i> | 3 | Legnaioli Donatella (Lega) | 6 |
| Comunicazioni del presidente | | Marino Bernardo (M5S) | 10 |
| Romano Andrea, <i>presidente</i> | 3, 4 | Mastino Paolo, <i>giornalista</i> | 5, 6, 8, 10, 11, 12, 13 |
| Potenti Manfredi (M5S) | 4 | Pittalis Pietro (FI) | 5, 6 |
| Audizione di Paolo Mastino, giornalista | | Potenti Manfredi (M5S) | 9, 13 |
| Romano Andrea, <i>presidente</i> | 4, 5, 6, 7, 9, 11, 13 | ALLEGATO: Proposta di modifica del regolamento interno approvata dalla Commissione | 14 |

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANDREA ROMANO

La seduta comincia alle 11.15.

Esame di una proposta di modifica del regolamento interno.

PRESIDENTE. Come preannunciato, sottopongo alla Commissione una proposta di modifica del regolamento interno, condivisa nella riunione dell'Ufficio di presidenza del 25 novembre scorso, al fine di elevare il numero massimo di consulenti.

Propongo quindi di sostituire all'articolo 6, comma 3, della delibera istitutiva e dell'articolo 20 del regolamento interno, le parole: « nel limite massimo di 15 unità » con le seguenti: « nel limite massimo di 20 unità ». Pongo in votazione la proposta di modifica del regolamento appena illustrata.

Chi è favorevole? Chi è contrario? Chi si astiene?

La proposta di modifica è approvata.

Comunicazioni del presidente.

PRESIDENTE. Grazie alla modifica del regolamento interno appena approvata, che aumenta a venti il numero massimo dei consulenti, possiamo attivare nuove consulenze. Comunico quindi che l'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, ha convenuto sull'opportunità che la Commissione si avvalga della collaborazione, ai sensi dell'articolo 6, comma 3, della delibera istitutiva e dell'articolo 20 del regolamento interno, del tenente colonnello Adolfo Gregori, dell'Arma dei carabinieri, e del dottor Filippo Paoli. La loro

collaborazione sarà a tempo parziale e a titolo gratuito, salvo rimborsi spese.

Comunico anche – lo sapete già, ma vorrei comunicarlo formalmente in questa seduta plenaria – che il Presidente del Consiglio dei ministri Draghi ha risposto il 2 dicembre alla nostra lettera con la quale gli chiedevamo di desecretare gli atti relativi alla *Moby Prince*, così come già avvenuto da parte della Presidenza del Consiglio per altre stragi della nostra storia repubblicana. Il Presidente del Consiglio ha risposto con una lettera che vi ho trasmesso per le vie brevi e che conoscete. In sostanza, ci comunica di aver effettuato tutte le verifiche del caso e di aver appunto verificato che – cito testualmente – « non risulta siano stati apposti limiti all'accesso della documentazione in possesso del Comando generale o della Capitaneria a seguito di richieste formulate da parte dell'Autorità giudiziaria e delle Commissioni parlamentari, con riferimento alla secretazione di atti e documenti concernenti la tragedia in argomento ». Per questo motivo lo stesso Presidente del Consiglio ci comunica che in realtà il segreto non è mai stato posto su nessun atto pubblico relativo alla vicenda della *Moby Prince* e quindi la richiesta di desecretazione non ha ragion d'essere. Per le vicende precedenti – sulle quali la Presidenza del Consiglio ha disposto la desecretazione, prima nel 2014 e poi nell'agosto scorso – si era in presenza di fatti sui quali si sapeva con certezza che vi erano atti secretati, che quindi sono stati desecretati. Nel nostro caso è importante la notizia che non vi siano atti secretati perché questo rende ancora più stringente il nostro lavoro, nel senso che sappiamo di poter disporre di documentazione interamente pubblica. A questo punto avrei concluso le mie comunicazioni.

Ci sono commenti o richieste di intervento? Prego, onorevole Potenti.

MANFREDI POTENTI. Grazie. Su tre punti, giusto per avere un aggiornamento. Vorrei sapere se la dottoressa Caffarata, vedova del secondo ufficiale di coperta Lido Giampedroni, che abbiamo audito, ha prodotto quelle fotografie che le avevamo richiesto e che riterrei molto utili, riguardanti le ultime ore sulla *Moby Prince*.

Inoltre le volevo domandare qualcosa relativamente alla visita effettuata presso la sede del tribunale di Livorno, ma la collega mi dice che lei ne ha riferito poco fa in ufficio di presidenza, mentre ero fuori. Mi scuso e ringrazio la collega.

La terza domanda è in relazione all'esigenza – se non ricordo male la previsione contenuta nella normativa istitutiva della Commissione – di redigere una relazione sul periodo di attività che abbiamo svolto fino a oggi, almeno entro fine anno, per rendere edotto il Parlamento dell'attività compiuta finora. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Potenti. Sul primo punto, grazie per aver chiesto a che punto è la consegna da parte delle fotografie. La dottoressa Caffarata ancora non le ha prodotte. Ricordiamo certamente che le chiedemmo di trasmettere le fotografie; non le ha prodotte, ma per contatti per le vie brevi ci ha detto che le sta preparando. A questo punto credo che possiamo sollecitarla nuovamente.

Sul secondo punto, la visita al tribunale di Livorno è avvenuta il 1° dicembre scorso ed è stata utile, perché ci ha permesso di individuare fisicamente alcuni reperti e documenti che saranno utili al nostro lavoro. Tra questi ci sono il famoso « bobinone », che naturalmente ormai conosciamo, dei pannelli elettrici del timone e i tamponi sui quali saranno effettuate le perizie esplosivistiche. Di tutti questi materiali è stato richiesto alla presidenza del tribunale di Livorno il trasferimento temporaneo presso questa Commissione, in modo tale che si possa procedere alle perizie. La presidente del tribunale ci ha risposto positivamente dicendo che nulla osta, quindi stiamo or-

ganizzando con la Guardia di finanza e con i nostri uffici il trasferimento, che avverrà certamente nel corso della prossima settimana. Quindi, entro la fine della prossima settimana questi materiali saranno qui.

Grazie anche per aver sollecitato il tema della relazione intermedia, prevista dall'atto istitutivo. Leggo l'articolo 2, comma 4 della delibera istitutiva: « La Commissione presenta alla Camera una relazione annuale sulla sua attività e, al termine dei suoi lavori, una relazione finale sulle conclusioni dell'inchiesta. Sono ammesse relazioni di minoranza ». Essendo una relazione annuale, in realtà abbiamo tempo fino a maggio dell'anno prossimo. Valutiamo insieme se aspettare. Nessuno di noi sa quali saranno i tempi della legislatura, può darsi che la relazione annuale sia la relazione conclusiva. Io direi così: se uno o più colleghi sollecitano la presidenza a redigere una relazione in tempi brevi, naturalmente nulla osta a farlo, lo si potrebbe fare già a gennaio. Se non ci fosse questa esigenza, potremmo rispettare la lettera della delibera istitutiva e, scommettendo sulla durata della legislatura e quindi sulla possibilità di avere tutti i mesi che ci separano dalla fine della legislatura per realizzare la relazione conclusiva, potremmo approvare la relazione annuale a maggio e poi la relazione conclusiva quando avremo concluso i lavori. Sono due ipotesi; in ogni caso lo faremo sapere. Se qualche collega chiede che la relazione annuale venga anticipata, la anticiperemo.

Non ci sono altre domande o richieste di intervento, quindi possiamo far entrare Paolo Mastino.

Audizione di Paolo Mastino, giornalista.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Paolo Mastino, che presento sinteticamente anche se certamente lo conoscete e avete visto i suoi lavori. Il dottor Mastino è un giornalista della RAI, in servizio presso la sede regionale di Cagliari, che ha realizzato nel 2017 un lungo *reportage* dal titolo *Buonasera, Moby Prince*. Si tratta di un *reportage* di circa quaranta minuti che è andato in onda sulle reti pubbliche e di cui abbiamo

fatto circolare il *link* per chi non lo avesse visto o avesse voluto rivederlo. Questo *reportage* gli è valso un importante premio giornalistico, oltre che l'autorevolezza che gli deriva dall'essere uno di quei giornalisti che hanno lavorato con maggior efficacia sulla strage della *Moby Prince*. Così come è accaduto in passato e come accadrà anche prossimamente, abbiamo ritenuto di chiedere al dottor Mastino, come giornalista, di condividere con noi alcune riflessioni sul tema della *Moby Prince*. Abbiamo ascoltato alcune settimane fa la dottoressa Adele Grossi, giornalista della testata *Report* che ha realizzato un *reportage* per il trentesimo anniversario, e abbiamo in programma di ascoltare altri giornalisti che hanno lavorato su questi temi.

Ringrazio ancora il dottor Mastino e tutti voi. Abbiamo circa mezz'ora o una quarantina di minuti, se necessario, prima che inizino le votazioni in Aula. Dottor Mastino, le chiederei, se ritiene, di cominciare lei con una prima riflessione da condividere con noi, alla quale poi faremo seguire certamente delle domande e dei commenti. Prego.

PAOLO MASTINO, *giornalista*. Grazie, presidente e commissari. Per me è un piacere e un onore poter essere qui oggi. Ritengo che all'interno della Commissione svolgano un ruolo decisivo, ovviamente, coloro che la compongono, ma anche i consulenti tecnici, che so essere tanti, hanno un ruolo importantissimo, a mio avviso. Però credo che anche il ruolo di chi, come me, si occupa di comunicazione sia importante per far capire all'opinione pubblica come si lavora e cos'è successo, e anche per cercare di offrire delle ipotesi e delle ricostruzioni che possano essere il più possibile veritiere. È ciò che abbiamo cercato di fare in questo documentario che si chiama *Buonasera, Moby Prince*.

Come diceva il presidente, è un documentario che io stesso riconosco essere datato, perché si è chiuso nel 2017. Lo abbiamo aggiornato con una parte dei lavori della Commissione d'inchiesta presieduta dal senatore Lai, però da quel momento in poi su alcuni aspetti si è andati tanto avanti, anche se quel documentario

anticipava, direi, il 90 per cento delle risultanze della Commissione del Senato. Abbiamo cercato di lavorare anche per fugare ogni dubbio da ipotesi sensazionalistiche che non mi appartengono, e che sicuramente non appartengono alla RAI. Abbiamo cercato di seguire delle linee e per ogni linea abbiamo cercato di arrivare a una soluzione che fosse certa o verosimilmente certa, e di non inventare niente. Su alcuni temi direi che abbiamo avuto ragione, su altri, quattro anni dopo, forse un po' meno.

Spetterà a voi – ed è il grande ruolo che vi è stato affidato – chiudere il cerchio su questa vicenda e fare quei passi avanti di cui il Paese ha bisogno e che a noi piacerebbe tanto raccontare. Ho scambiato due chiacchiere all'ingresso con alcuni consulenti della Commissione: sono portatori d'acqua, ed è acqua di qualità. Per questo in futuro mi piacerebbe approfondire anche con loro le novità che ci sono state e che emergeranno, anche per capire in che direzione andrà la Commissione.

Ho concluso e sono a disposizione per rispondere a qualsiasi domanda o curiosità che possiate avere sul lavoro che abbiamo realizzato.

PRESIDENTE. Grazie, dottor Mastino. Prego, onorevole Pittalis.

PIETRO PITTALIS. Ringrazio il dottor Mastino per il pregevole lavoro. Vorrei sapere se, da quando è stato montato quel servizio – che ritengo utile anche per chi fa parte di questa Commissione perché focalizza bene alcuni aspetti – dal punto di vista giornalistico è stata ulteriormente approfondita la questione, che a me in particolare interessa, della nave chiamata *Theresa*; nel servizio viene giustamente evidenziata, ma rimane come un fatto di cui si perde poi la traccia, perché, se non ricordo male, viene ricordato che comunicò « Mi allontano » e il servizio si ferma lì. Vorrei sapere se c'è stato qualche approfondimento al riguardo e se può riferirne alla Commissione.

PAOLO MASTINO, *giornalista*. Nei mesi successivi erano emersi dei documenti che

— devo dire la verità — in una prima fase forse io stesso e chi ha lavorato con me non aveva visto. Adesso non ricordo alla perfezione, ma mi pare che ci fosse un comandante di origine greca, tale Theodossiou, che ha firmato una dichiarazione in cui, in sostanza, ha voluto spiegare: « Io ho visto questa nave in fiamme » — forse ne vedeva due, perché c'era anche la petroliera — « avevo delle armi a bordo » — perché era una nave militarizzata americana che trasportava correttamente delle armi — « e a quel punto ho deciso di allontanarmi perché era pericoloso ». Dal punto di vista morale sulla condotta si può discutere, dal punto di vista tecnico-pratico forse no. Direi che è uno di quei filoni che abbiamo provato a seguire. È anche il grande tema delle navi americane. Ogni volta che si vede il documentario in una presentazione pubblica, molto spesso — in passato è accaduto — ci si concentra sul tema delle navi americane perché è quello che un po' incuriosisce. Però direi che in questo caso — va bene, questa è un'altra questione — è stato spiegato abbastanza bene. In generale la tragedia della *Moby Prince* ci ha aiutato a capire cosa accadeva in un porto civile italiano. Da quel che è emerso e dalle cose che noi abbiamo avuto per le mani (magari poi in futuro verremo smentiti), diciamo che era un elemento di colore e basta. Era un elemento di colore che faceva da sfondo a questa vicenda, ma non direttamente legato, perché tutto quello che sembrava dubbio, come questa nave *Theresa* che non era registrata in porto e che si allontanava e in realtà si chiamava *Gallant II* eccetera, è stato più o meno chiarito da questo punto di vista.

PIETRO PITTALIS. Solo a integrazione. Questo è molto importante, perché si tende spesso, nelle ricostruzioni — non in questo caso, per carità, ma in qualche ricostruzione — a mettere il tutto in correlazione anche con le tracce di esplosivo che sono state rinvenute all'esito di perizie specialistiche. Ecco, quindi non c'è nessun collegamento, per essere per essere chiari e per mia informativa sul punto.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Pittalis. Ci sono altre domande? Prego, collega Legnaioli.

DONATELLA LEGNAIOLI. Innanzitutto, dottor Mastino, la ringrazio per il suo pregevole lavoro di giornalismo d'inchiesta. L'ho guardato attentamente ed è un bel lavoro; complimenti per questo. Però vorrei farle una domanda: secondo il suo punto di vista, durante la realizzazione del lavoro che lei ha fatto, ha potuto accertare i modi e i tempi nei quali il comandante della capitaneria di porto ha attivato i soccorsi? Sergio Albanese era il comandante: attivò l'intervento dei soccorsi? La catena di comando dei soccorritori venne tempestivamente attivata dal comandante Albanese? Grazie.

PAOLO MASTINO, *giornalista*. La ringrazio prima di tutto per i complimenti e per le parole che mi ha dedicato. In questa vicenda il tema dei soccorsi è davanti agli occhi di tutti. Probabilmente è il grande tema. Cito le parole di un di un componente della Commissione d'inchiesta del Senato che anch'io ho utilizzato: « I soccorsi non furono carenti, i soccorsi non ci sono stati ». È una frase forte che riporto e che condivido pienamente. Ricordo che anche durante un'audizione l'ammiraglio Albanese — che poi per le sue parole è stato attaccato, ma io ho capito che cosa significavano — disse: « Il traghetto era un corollario ». L'ammiraglio è stato aggredito per queste parole, ma io le ho capite. Aveva davanti una petroliera in fiamme a due miglia e mezzo dalla costa di Livorno, e ha detto: « Ci siamo concentrati sulla petroliera »; questa è la spiegazione che è stata data. È vero, è quello che è accaduto. Sull'*Agip Abruzzo* non si registrano feriti, neanche lievi, eppure la petroliera era in fiamme ed era, appunto, una petroliera. Sul traghetto ci sono stati 140 morti. Questi numeri ci aiutano a capire cosa è accaduto. Effettivamente è accaduto così, i soccorsi si sono concentrati sulla petroliera, per mille motivi: perché era una petroliera, a due miglia e mezzo dal porto di Livorno, in fiamme; perché la radio della petroliera si

sentiva bene: il comandante Superina chiariva dove si trovava, qual era la sua posizione, dov'era orientata la prua, ha chiarito tutto. Addirittura il comandante della petroliera suonava per richiamare l'attenzione, perché c'era tanto fumo, ovviamente. Questi sono i temi principali che ci portano a condividere quelle parole che ho citato: non è che i soccorsi per il traghetto non furono carenti, è che non ci sono stati o comunque sono arrivati tanto tardi. Poi i Vigili del fuoco dissero che era impossibile salire a bordo, che c'erano le lamiere infuocate e così via.

Questo mi permette di introdurre un altro tema di cui ho parlato nel documentario, quello dei tempi di sopravvivenza a bordo, che va di pari passo con il tema dei soccorsi. Immagino che ne abbiate già parlato o ne parlerete in futuro o lo diate per assodato. Se fosse vero che tutti sono morti in venti minuti, i soccorsi sarebbero stati inutili e avrebbero messo probabilmente a rischio la vita dei soccorritori, perché in venti minuti non si arriva su un traghetto in fiamme a due miglia e mezzo dalla costa; non credo, almeno, in base alla mia piccola esperienza da barcaiolo. Se però non sono morti tutti in venti minuti, come gli esami autoptici fatti da esimi docenti dimostrano... Alcuni sono morti — lo dico citando una frase del documentario che mi rattrista e mi fa commuovere — dopo avere respirato fumo per ore. Se alcuni sono morti dopo aver respirato fumo per ore, allora avrebbero potuto essere salvati. Se c'è una signora che ha costretto il marito — chi ha una vita di coppia sa bene queste cose — a prendere la telecamerina che avevano appena comprato, per non lasciarla nella cabina mentre andavano a radunarsi nel salone De Luxe per attendere i soccorsi, vuol dire che tempo c'è stato. Il cosiddetto drappello antincendio della nave ha fatto in tempo a costituirsi: i componenti si sono riuniti, si sono vestiti, si sono recati a poppa e lì sono stati ritrovati tutti morti, in una posizione particolare che è la posizione di chi si protegge dal fuoco. Se il drappello si è costituito, c'è stato del tempo. Sono due cose che vanno di pari passo, i soccorsi e i tempi di sopravvivenza a bordo.

Sono due cose che io darei per assodate. Le risultanze sono talmente evidenti anche per me, che sono un semplice giornalista, quindi le darei per assodate.

PRESIDENTE. L'onorevole Lapia aveva alzato la mano, poi c'è l'onorevole Potenti. Onorevole Lapia, prego.

MARA LAPIA (*in videocollegamento*). Grazie, presidente. Io ho diverse domande, anche se non tantissime. Le pongo tutte insieme o, per agevolare la memoria del nostro audito, le faccio una alla volta?

PRESIDENTE. Come preferisce. Direi tutte insieme.

MARA LAPIA (*in videocollegamento*). Benissimo, allora magari chiedo al dottor Mastino di prendere appunti. La ringrazio, dottor Mastino, per la sua partecipazione: è stato molto interessante e istruttivo per tutti noi vedere il suo documentario. Ho diverse domande da farle in questo momento.

Nel documentario RAI si parla di tutta una serie di questioni, come la sopravvivenza a bordo. Che cosa ha trovato lei, in particolare, durante questo suo documentario? Perché è chiaro che lei ha fatto delle indagini e che è un documentario di inchiesta: non è semplicemente una storia raccontata, ma c'è un'inchiesta importante dietro. Questa è la mia prima domanda.

La seconda domanda: qual è stato il ruolo dell'equipaggio nella vicenda? Lei ha sentito più persone che avevano diversi ruoli; che cosa ci può raccontare per consentire alla nostra Commissione di approfondire, anche alla luce del fatto che noi ancora dobbiamo svolgere delle audizioni?

Mi interessa molto anche un'altra parte del suo documentario, sempre alla luce del fatto che lei ha approfondito determinate branche dell'indagine. Il tema dell'esplosione a bordo è una ricostruzione importante: lei ha avuto dei riscontri in questo senso durante la sua indagine?

Riguardo alla presenza delle navi americane, già il collega ha fatto una domanda cercando un approfondimento. Il fatto che

vi siano state delle navi americane militarizzate all'interno del porto ha avuto da parte sua dei riscontri particolari? La mia domanda è soprattutto questa: ci sono, secondo lei, delle correlazioni tra la presenza delle navi americane in porto e la tragedia del *Moby Prince*?

Le rivolgo un'ultima domanda. Stamattina, prima di questa audizione, ho voluto rivedere il suo documentario; le chiedo di chiarire la questione dello squarcio a forma di « 7 » relativo a una possibile esplosione. Questa è già la seconda volta che lo vedo: lei ne parla per due minuti durante il suo documentario; le chiedo di riparlarcene oggi. Chiedo anche ai miei colleghi di rivedere quella parte del documentario, perché secondo me è molto interessante.

La ringrazio per essere venuto qui oggi, le faccio nuovamente i complimenti per il suo documentario e ringrazio anche i miei colleghi per la pazienza per le mie domande. Grazie, presidente.

PAOLO MASTINO, *giornalista*. Grazie mille per le sue parole. Cerco di rispondere sui temi che sono stati trattati. Partirei dall'ultimo: l'esplosione a bordo e lo squarcio a forma di « 7 » che si trova sulla prua della nave. Sotto quel punto si trova un locale abbastanza ampio chiamato *bow thruster*; è la sede di un motore che consente di manovrare le cosiddette eliche di prua, che servono ad aiutare gli spostamenti della nave a destra e a sinistra. Lì erano state trovate – io mi sono basato su documenti dell'epoca – tracce di una serie di esplosivi, in particolare di un esplosivo di tipo militare chiamato Semtex. Si trattava però di tracce non evidentissime, molto deboli. Io direi che probabilmente un'esplosione c'è stata, perché era stata trovata anche una bombatura nelle pareti interne, come per effetto di un'esplosione. Il vero tema – e io mi auguro che questa Commissione riuscirà a chiarirlo – è il seguente: l'esplosione è stata precedente all'incidente e ne è stata forse la causa? Secondo quell'ipotesi ci sarebbe stata un'esplosione a bordo (piccola o grande che fosse), a prua, e il comandante avrebbe acceso i fari sulla prua. Per inciso, neanche l'ultimo dei marinai avrebbe mai acceso dei fari in mare; se non

l'avete mai fatto, provate di notte ad accendere un faro enorme in mare: non illumina niente e vi peggiora pure la situazione. Secondo quell'ipotesi e quella ricostruzione di tipo giornalistico, c'è stata l'esplosione, il traghetto ha acceso i fari, ha invertito la rotta e mentre tornava verso Livorno si è scontrato con la petroliera. Questa è una ricostruzione. Oppure – e anche questa è una ricostruzione verosimile – l'esplosione è avvenuta, ma è stata successiva, ed è stata provocata dall'impatto, dai gas, dal fuoco che c'è stato eccetera. Il tema è questo. Secondo me, ripeto, la prima è un'ipotesi di tipo giornalistico basata su documenti, fotografie, dichiarazioni. Un'esplosione c'è stata: resta da capire se si è verificata prima, ed è stata causa di questa tragedia, oppure dopo. In questo secondo caso la spiegazione sarebbe più semplice: ci sono stati l'impatto, il petrolio in mare, un incendio e c'è stata poi l'esplosione.

Tra gli altri temi citati c'è la questione della presenza delle navi americane, di cui ho parlato prima. Secondo me non c'è alcuna correlazione, a meno che non si dia peso a quell'ipotesi, che è stata più volte avanzata e sulla quale io non ho trovato elementi, secondo cui la petroliera aveva le luci spente e avveniva una compravendita di carburante, con la presenza quindi di un'altra nave che stava accanto alla petroliera. Però è un'ipotesi che io stesso ho sentito, come potete averla sentita voi, sulla quale io non ho approfondito e non ho trovato niente di preciso, se non la presenza sulla petroliera di una manichetta bruciata che usciva da un serbatoio; però può voler dire tutto e niente.

Sul tema della sopravvivenza a bordo torno solo un secondo. Ci siamo basati su dati precisi, forniti dagli anatomopatologi. In un corpo che ha respirato fumo per ore, in vita – magari privo di sensi, ma in vita – viene di solito riscontrato un tasso di carbossemoglobina molto alto. C'erano dei corpi in cui il tasso di carbossemoglobina era pari o vicino allo zero e corpi in cui era superiore al 90 per cento. Questi corpi sono stati trovati in posizioni diverse della nave, quindi c'è chi ha ricevuto un'ondata di

fuoco immediata e c'è chi invece l'ondata di fuoco non l'ha ricevuta per niente, è svenuto e, dopo aver respirato fumo per ore, ha perso la vita. Nel documentario c'è un filmato che, secondo me, qualcosa significa: alle 6 del mattino, alle prime luci dell'alba, un elicottero dei Carabinieri sorvola la nave ed è accompagnato da un altro elicottero, non so di quale forza armata (probabilmente della Polizia, della Guardia di finanza o ancora dei Carabinieri oppure della Marina militare); su quell'elicottero c'è una *troupe* della RAI. Esistono le immagini grezze di quel materiale filmato, che si trovano nella sede RAI di Firenze o in quella di Cagliari. Quando l'elicottero dei Carabinieri sorvola la nave, si vede a poppa un corpo disteso che ha i vestiti intatti. Questo significa che quella persona è uscita lì molto tardi, altrimenti i vestiti sarebbero stati bruciati come tutto ciò che circonda quel corpo. Poche ore (direi un paio) dopo, quando la nave viene trainata nel porto di Livorno, si vede in un'immagine che a quel punto quel corpo è totalmente carbonizzato. Questo significa che quella persona alle prime luci dell'alba, quando le lamiere si stavano un po' raffreddando, probabilmente era viva e, sentendo il rumore dell'elicottero dei Carabinieri che sorvolava la nave molto da vicino (lo si vede nelle immagini), avrà pensato che fossero i soccorsi ed è uscita fuori. Magari quella persona era riuscita durante la notte a trovare un punto freddo della nave, probabilmente nella parte più bassa, quella che sta in mare, e a rimanere in vita per tante ore; poi ha pensato di uscire, però lì probabilmente c'erano le lamiere roventi. Questo è un altro elemento che ci dà un'indicazione sulla questione della sopravvivenza a bordo.

Infine c'è il ruolo dell'equipaggio, citato dall'onorevole Lapia. Su questo si è tanto detto e scritto, ma secondo me è arrivato il momento di cambiare registro, perché qualsiasi persona della nostra fascia d'età che sente nominare la *Moby Prince* dice: « Ah, sì, quelli che guardavano la partita e sono finiti dentro la petroliera ». Io vi sfido a guardare una plancia di comando di una nave: quando una nave parte, ci sono dieci

o dodici persone presenti. Che tutti fossero spalle al mare a guardare la partita, mentre la nave finiva contro una petroliera lunga 330 metri, larga non so quanto e con decine di luci al neon accese, a me, da persona comune, sembra impossibile. E infatti, in realtà i soccorsi sono stati guidati sulla nave: le persone sono state fatte uscire dalle cabine, sono state portate nel salone De Luxe, e hanno indossato i salvagente, quindi qualcuno glieli ha fatti indossare. Il salone è stato chiuso per proteggere le persone che stavano dentro. All'interno sono stati ritrovati principalmente corpi di donne e bambini, all'esterno stati trovati molti uomini, perché a un certo punto, evidentemente, quando i soccorsi non arrivavano, hanno deciso di riaprire le porte tagliafuoco, uscire fuori e srotolare le manichette per cercare di tenere la zona al freddo, di abbassare la temperatura. Ci sono tanti elementi che, secondo me, dicono che il ruolo dell'equipaggio è stato eroico, perché i componenti dell'equipaggio effettivamente hanno cercato di fare di tutto per salvare se stessi, principalmente (perché poi in quei momenti immagino interverrà anche il desiderio di salvare se stessi), e ovviamente le persone che erano state loro affidate per il lavoro che essi svolgevano.

PRESIDENTE. Hanno chiesto di intervenire l'onorevole Potenti e poi l'onorevole Marino.

MANFREDI POTENTI. La ringrazio e mi unisco ai complimenti fatti dai colleghi per il lavoro da lei svolto: ci perviene in modo utile a rendere disponibili degli elementi effettivamente molto significativi. Ne voglio citare uno, che prosegue nella logica del ragionamento che lei stava facendo, perché mi ha veramente meravigliato; le faccio doppiamente i complimenti, perché nessun altro collega giornalista ne ha percepito l'importanza, anche da un punto di vista processuale. Si tratta del messaggio che lei riferisce, al minuto 21.25 del documentario *Buonasera Moby Prince*, cioè l'ultimo, disperato appello proveniente dal *Moby Prince*: « Stiamo aspettando qui, stiamo

aspettando qui, stiamo aspettando qui ma nessuno viene ad aiutarci ». Si riferisce che questo messaggio sarebbe addirittura partito mezz'ora dopo l'incidente. Vorrei capire anzitutto, dal suo punto di vista, perché prima d'ora nessuno, anche tra i colleghi giornalisti, abbia reso evidente che questa è una delle prove più palesi del ragionamento che lei stava testé facendo. Ecco, questo riferimento al tempo di mezz'ora... Perché io non ricordo bene di aver visto contestualizzato anche in altri documenti il tempo esatto in cui è stato lanciato questo ultimo messaggio di aiuto. Grazie.

PAOLO MASTINO, *giornalista*. Il tema della richiesta di soccorso da parte del *Moby Prince* è particolare, perché, incredibilmente, il documentario prende il nome da una comunicazione partita dalla nave e fatta del marconista; anzi, in quel caso forse era l'ufficiale in seconda Giampeironi, che dice alla capitaneria: « Buonasera, *Moby Prince* », e comunica il numero dei passeggeri a bordo, dei membri dell'equipaggio, delle auto, eccetera. A un certo punto, quando c'è da chiamare i soccorsi veri, la radio del *Moby Prince* non si sente o si sente in maniera flebile, mentre la radio dell'*Agip Abruzzo* si sente. Sono state fatte costruzioni che io definisco fantasiose, perché non ci sono coperture di questo genere. Si è parlato di un elicottero con un « cappello » che copre i segnali radio eccetera, ma a mio avviso sono costruzioni totalmente fantasiose. Probabilmente c'era un malfunzionamento o degli apparati della nave o degli apparati ricettivi, insomma c'era semplicemente un malfunzionamento. Il segnale del *Moby Prince* è arrivato, ma in maniera molto debole, anche perché quella notte in porto si ricevevano segnali che arrivavano da navi che erano sulla costa francese vicino all'isola di Porquerolles e all'isola di Levant. Quindi i segnali arrivavano, e il segnale dell'*Agip Abruzzo* arrivava forte e chiaro. Questo è un tema.

Ne aggiungo un altro, onorevole, oltre a quello che ha citato lei riguardo al messaggio « Stiamo aspettando qui » (noi lo abbiamo interpretato così, ma lo hanno interpretato così anche i consulenti). Quella

notte c'è stato un *mayday relay*. Io non sapevo di cosa si trattasse; l'ho scoperto, l'ho studiato e ho chiesto informazioni a chi lavora in mare quotidianamente. Il *mayday relay* è semplicemente un ripetere un *mayday* che si è ascoltato. C'è una nave che proprio in quei minuti ripete in continuazione, per molte ore, un *mayday relay*, quindi probabilmente il *mayday* del *Moby Prince* è arrivato a qualcuno, visto che c'è stato questo *mayday relay*; non c'erano altre navi in difficoltà in quella zona del Mediterraneo quella notte, quindi è una cosa particolare. Se non ricordo male, tra l'altro, il corpo del marconista del *Moby Prince* non è stato trovato nella posizione in cui sarebbe dovuto essere, cioè alle spalle della plancia di comando, dove c'era la stazione radio. Il corpo è stato trovato in un'altra posizione. Probabilmente il marconista ha constatato che lì non riceveva risposta e non trovava soluzione, quindi ha preso una radio portatile, che io ritengo avessero in dotazione, e si è spostato in un'altra posizione per cercare di mettersi in comunicazione e chiedere soccorso. Questa rimane un'ipotesi, perché io non la posso certo dimostrare, ma si può dimostrare che il corpo del marconista — lo si vede dai documenti — non era lì, ma stava da un'altra parte.

Questo ci indica due cose: che il ruolo dell'equipaggio è stato attivo e che la richiesta d'aiuto è stata reiterata durante l'evento.

BERNARDO MARINO. Grazie, presidente. Anch'io mi unisco ai ringraziamenti e ai complimenti al dottor Mastino per il lavoro svolto e sottolineo ancora una volta l'importanza che ha avuto il giornalismo d'inchiesta in questa vicenda. Il giornalismo d'inchiesta è stato importante perché ha consentito di non far finire la vicenda nel dimenticatoio e perché forse grazie anche a questo abbiamo avuto una Commissione d'inchiesta al Senato nella scorsa legislatura, il cui lavoro adesso viene ripreso e speriamo finalizzato da questa nuova Commissione d'inchiesta, che si è da poco insediata alla Camera.

Dottor Mastino, lei ha svolto un lavoro documentaristico, ma anche d'inchiesta, per-

ché ha approfondito una vicenda che ha presentato zone d'ombra importanti che tutt'oggi si protraggono. Siccome sono un giornalista anch'io, so bene che cosa significa inoltrarsi in vicende di questo tipo e le vorrei fare questa domanda: durante il suo lavoro si è imbattuto in ambienti omertosi, in zone d'ombra nelle quali al suo approccio ha avuto la sensazione di trovarsi di fronte a una storia che non deve essere raccontata o che dev'essere raccontata in un certo modo, o soltanto parzialmente? Si è mai reso conto di trovarsi alle prese con una situazione ingarbugliata e « misteriosa » che forse non deve essere svelata e rivelata all'opinione pubblica così come è accaduta?

Ho una seconda domanda. Molti interventi dei colleghi hanno toccato punti importanti, ma lei ha detto che il suo lavoro risale a quattro anni fa e perciò risente di una certa datazione, quindi le chiedo: se oggi dovesse riprendere il lavoro e fare una continuazione della sua inchiesta, da che cosa ripartirebbe e su che cosa si focalizzerebbe in particolare? Grazie.

PAOLO MASTINO, *giornalista*. Grazie mille. Faccio una battuta: tornando indietro, avrei continuato a occuparmi di calcio, che è più divertente e più semplice! Scherzi a parte, ho avuto la fortuna di iniziare a occuparmi della questione *Moby Prince* quando le acque stavano già iniziando a muoversi. Anche grazie al grande tam-tam mediatico che c'è stato (il *Corriere della Sera*, la *Repubblica*, la *RAI*, il *Fatto Quotidiano* eccetera), è diventata una vicenda che si vuole approfondire, quindi io personalmente non ho mai trovato porte chiuse. Ho trovato tanti « pompieri », questo è vero, cioè persone che hanno cercato di sostenere la tesi originaria, che è stata ampiamente smontata, secondo la quale in pianca guardavano la partita, c'era la nebbia, le cose sono andate così, la colpa è del comandante e *amen*. Se dovessi ripartire, tratterei un punto del quale io non mi sono occupato minimamente, ma lo ha fatto la Commissione presieduta dal senatore Lai e lo ha fatto anche almeno un collega, se ricordo bene: il tema delle assicurazioni, del quale non mi sono occupato, non ho

mai visto un documento, non so niente. Mi occuperei del tema delle assicurazioni e approfondirei meglio il tema dell'esplosione a bordo perché, ripeto, questa può essere la chiave: capire se quell'esplosione, che a mio avviso c'è stata, si è verificata prima dell'impatto e ne è causa oppure si è verificata dopo e ne è conseguenza.

PRESIDENTE. Anch'io mi unisco ai complimenti per il suo lavoro, dottor Mastino. Vorrei fare due domande. Partirei dal tema dei segnali di allarme, come ha ricordato l'onorevole Potenti, gli SOS. Lei ha citato nella sua risposta il *mayday relay*. L'audio che lei cita nel suo *reportage* è un brano di un audio più ampio, quello di una delle due frequenze del « bobinone » che sono state decrittate: una è il canale 16 e l'altra è la frequenza 2.182 kHz, in onde medio-corte. Dentro questo audio più lungo, che è a disposizione e possiamo ascoltare, a un certo punto (non nel pezzo che lei ha citato nel *reportage*) si parla di un *rescue helicopter*, un elicottero di soccorso. La mia domanda è se lei ha avuto modo, anche privatamente, di approfondire il tema del *mayday relay*, che è un aspetto effettivamente importante, cioè del perché questo segnale di soccorso viene rilanciato e anche di cosa c'è intorno al segnale di rilancio. Infatti intorno al segnale di rilancio – ed è una delle piste che noi probabilmente approfondiremo – ci sono altre notizie, ad esempio che forse c'era un elicottero di soccorso che stava sorvolando la zona della collisione. Tra l'altro, noi verificheremo anche l'esistenza di un archivio dei *mayday relay* presso le capitanerie di porto, per vedere che storia abbia avuto quel segnale di SOS.

Un secondo punto è relativo sempre a un passaggio del suo *reportage*. Nella prima parte si parla del punto di fonda, cioè di dove si trovava l'*Agip Abruzzo*. Si trovava o no in una zona di divieto di ancoraggio? Capisco che lei possa anche non ricordare; io sono preparato perché ho rivisto il *reportage* poche ore fa. A un certo punto, discutendo del fatto se l'*Agip Abruzzo* fosse o meno in una zona di non ancoraggio, dice che sono stati ritrovati degli appunti dell'equipaggio di una motovedetta della ca-

pitineria di porto, scritti a mano sul brogliaccio di navigazione alle 2.05 della notte dell'incidente. Questi appunti direbbero che l'*Agip Abruzzo* era effettivamente in una zona di non ancoraggio. Probabilmente è una mia scarsa conoscenza, ma dove ha trovato questi appunti? Lo ricorda, o ce lo può far sapere dopo? Magari sono in un incartamento giudiziario e io non ne sono a conoscenza. Si tratterebbe di un brogliaccio di navigazione trovato su una motovedetta della capitaneria di porto, quindi sarebbe interessante se ce lo potesse far sapere, magari anche successivamente. Ripeto, può anche darsi che sia una notizia già agli atti giudiziari.

Il tema dell'esplosione, poi, è certamente importante. Lo è talmente che questa Commissione ha deciso di affidare due perizie parallele *ex novo* rispetto al tema dell'esplosione. Già la precedente Commissione realizzò una perizia affidata al maggiore Minervini, che arrivò a delle conclusioni di un certo tipo. Noi abbiamo ritenuto di ripartire da zero sull'esplosione, proprio per la sua centralità, e di affidare due consulenze diverse. Una è già in corso ad opera del comandante Bresciani e un'altra sarà affidata successivamente al tenente colonnello Gregori, che ci è stato suggerito dal Ministero della difesa. Entrambe le perizie non solo avranno una parte teorica — come lei ricordava ci sono le analisi della bombatura e dello squarcio — ma prevedono anche di tornare, se possibile, sui tamponi sui quali in passato sono state effettuate già le perizie. Si tratta di reperti fisici ancora sopravvissuti dal relitto della *Moby Prince* che sono tra i materiali conservati presso gli archivi del tribunale di Livorno, e che noi abbiamo chiesto fossero trasferiti a Roma.

Infine ho un'ultima domanda. Mi rendo conto che è complicata, ma sono obbligato a fargliela. Secondo lei, cosa è accaduto? C'è la parte dei depistaggi, quella della vicenda assicurativa, c'è tutto quello che sta intorno a quello che accadde. Il punto inevitabile di partenza — e speriamo di arrivo — di questa Commissione, come lo è stato della precedente e delle inchieste giudiziarie, però, è: ma cosa accadde e perché,

secondo lei? Mi rendo conto che la risposta richiede uno sforzo di interpretazione che non è obbligatorio, però. Grazie.

PAOLO MASTINO, *giornalista*. La ringrazio, presidente. Parto dal *mayday relay* per dire che effettivamente questo ci chiarisce che una richiesta di soccorso c'è stata, è stata rilanciata nel Mediterraneo ed è facile ricostruirla, probabilmente, anche in base a quello che quella notte può essere accaduto. Il *mayday relay* ci dà un'indicazione che è importante per tutta una serie di aspetti.

Per quanto riguarda la posizione dell'*Agip Abruzzo*, è una cosa complicatissima. Ci sono state perizie di ogni genere sulla posizione dell'*Agip Abruzzo*. La versione più probabile — nel documentario c'è anche un filmato, il video D'Alesio, che lo mostra, e sicuramente lo avrete agli atti — è che l'*Agip Abruzzo* fosse in una zona vietata, però questa è una cosa che per me è probabile, per alcuni periti è certa, mentre per altri invece la situazione è totalmente diversa.

Quel brogliaccio di cui lei parla, secondo me, arriva dalla capitaneria di porto di Livorno, alla quale però io non ho avuto accesso. Quindi è verosimile — lo devo verificare — che io l'abbia avuto da documenti di ambito giudiziario, documenti che sono arrivati agli atti, perché io non sono stato alla capitaneria di porto di Livorno.

Infine, la ricostruzione. Tutti avete visto com'è fatto il documentario: sono stati individuati degli elementi — soccorsi, esplosione, navi americane, posizione dell'*Agip Abruzzo* — sui quali si è lavorato singolarmente per cercare di dire cosa è e cosa non è. Diciamo che è un metodo di lavoro molto poco giornalistico e più tecnico-giuridico, ma è un metodo che mette un po' al sicuro dal compiere errori che potrebbero essere madornali e imperdonabili in alcuni aspetti. Però se noi uniamo alcuni punti e continuiamo su quelle linee, se diciamo che i soccorsi o sono stati carenti o non ci sono stati, che la posizione dell'*Agip Abruzzo* forse non era quella giusta, che la richiesta di soccorso del *Moby Prince* — arrivata oppure non arrivata — comunque non è stata sentita e non ci sono andati; e se noi uniamo altri elementi — i fari cercanaufra-

ghi accesi e la nebbia che non c'era — probabilmente quella del *Moby Prince* è una storia anche abbastanza semplice. C'è stato un incidente al quale è seguita — per tutta una serie di motivi giusti o non giusti, corretti o non corretti — una serie di eventi che hanno fatto sì che le persone abbiano perso la vita. Da cosa deriva l'incidente? È complesso dirlo. Da un'esplosione? Dalla nave che ha dovuto fare ritorno in porto perché c'era stato un problema? Dalla posizione sbagliata dell'*Agip Abruzzo*? Da tutti questi elementi messi insieme? Io non lo so, però dopo trent'anni forse si può dire che c'è stato certamente un evento che ha causato l'incidente e che i soccorsi poi non ci sono stati. È molto più semplice di tante ricostruzioni molto complesse sulle quali io non mi avventurerei; sono ricostruzioni molto complesse, con l'introduzione di elementi esterni a questa faccenda, e, secondo me, sono ricostruzioni molto fantasiose. Se dovessi fare un film, io — per dire — ci metterei la presenza degli UFO che coprono il segnale del *Moby Prince* oppure — vogliamo citarlo? — la presenza di un elicottero americano con un « cappello » elettronico (non so nemmeno se tecnicamente possa esistere) che ha bloccato i collegamenti. Però sarebbe un film americano; se invece noi stiamo alle cose che abbiamo in mano, secondo me è una vicenda molto più semplice di come in alcuni momenti è stata raccontata in questi trent'anni.

PRESIDENTE. Grazie. Ci sono altre domande? Prego, onorevole Potenti.

MANFREDI POTENTI. Lei prima riferiva dell'esistenza di registrazioni effettuate

dalla RAI che potrebbero essere depositate presso gli archivi di Firenze e di Cagliari. Al di là delle immagini note che tutti noi conosciamo, ritiene possibile che vi siano anche degli spezzoni non utilizzati o altre bobine che potrebbero essere di interesse, nel caso decidessimo di acquisirli?

PAOLO MASTINO, *giornalista*. Il documentario è una selezione di materiali, quelli che io ho ritenuto essere più importanti e utili alla causa. Però esistono i cosiddetti grezzi, cioè il materiale grezzo. Se nel documentario sono stati utilizzati, poniamo, cinque minuti di materiali, magari ne esistono per un'ora e cinquanta minuti. Io ho messo un paio di testimonianze di persone che dicono che c'era o non c'era nebbia; ne ho usate due o tre, ma magari ce ne sono dieci. È roba che probabilmente è anche andata in onda, in passato, in qualche trasmissione, nell'una o l'altra rete televisiva, o in un telegiornale; io non lo so con precisione. Però è un materiale grezzo che qualcosa di utile potrebbe anche rivelarlo.

PRESIDENTE. Grazie. Se non ci sono altri commenti né richieste di intervento, ringrazio di nuovo il dottor Mastino per aver accettato di essere presente oggi e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 12.10.

*Licenziato per la stampa
il 2 febbraio 2022*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO

**PROPOSTA DI MODIFICA DEL REGOLAMENTO INTERNO
APPROVATA DALLA COMMISSIONE**

All'articolo 20, comma 1, del Regolamento interno, le parole: « *nel limite massimo di 15 unità* » sono sostituite dalle seguenti: « *nel limite massimo di 20 unità* ».

PAGINA BIANCA



18STC0169430