



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 2

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA
sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince

AUDIZIONE DEI SENATORI CHITI E MATTEOLI

4^a seduta: giovedì 14 gennaio 2016

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E**Audizione dei senatori Chiti e Matteoli**

PRESIDENTE,	Pag. 3, 6, 9 e passim	<i>CHITI</i>	Pag. 3, 15
CAPPELLETTI (<i>M5S</i>)	9	<i>MATTEOLI</i>	6, 13
GRANAIOLO (<i>PD</i>)	10		
PAGLINI (<i>M5S</i>)	10		
CROSIO (<i>LN-Aut</i>)	12		
MUSSINI (<i>Misto</i>)	13		

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Movimento Base Italia, Idea, Euro-Exit): GAL (GS, PpI, M, MBI, Id, E-E); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-L'Altra Europa con Tsipras: Misto-AEcT; Misto-La Puglia in Più-Sel: Misto-PugliaPiù-Sel; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

Intervengono i senatori Vannino Chiti e Altero Matteoli.

I lavori hanno inizio alle ore 14.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dei senatori Chiti e Matteoli

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei senatori Vannino Chiti e Altero Matteoli.

Avverto che della seduta odierna verranno redatti il resoconto sommario ed il Resoconto stenografico. Ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del Regolamento interno, comunico che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e sul canale televisivo del Senato.

Gli auditi e i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e la segretazione dell'audizione o di parte di essa, qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non debbano essere divulgati. A norma dell'articolo 13 del Regolamento interno, è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

Ringraziamo i colleghi Chiti e Matteoli per la loro presenza. Do subito la parola al presidente Chiti, ringraziandolo specificamente per la sua disponibilità a fornirci notizie rispetto alla sua esperienza diretta del periodo nel quale si è verificata la tragedia della Moby Prince.

CHITI. Signor Presidente, mi permetta di augurare a lei e a tutti i colleghi della Commissione di svolgere un lavoro rapido e proficuo, che consenta di fare chiarezza su alcuni aspetti che purtroppo, in tutti questi anni che sono alle nostre spalle da quel 10 aprile del 1991 (quasi 25 anni), non sono stati chiariti. Come lei precisava, la mia audizione non è dovuta soltanto alla mia toscaneità, ma anche ai ruoli che svolgevo in quel periodo, in cui ero consigliere regionale e segretario regionale del Partito Democratico della Sinistra. Pochi mesi dopo, a dicembre 1991, fui designato e a gennaio 1992 eletto Presidente della Regione Toscana. Questo per dare il senso delle considerazioni, delle valutazioni e delle azioni cui farò riferimento.

Mi recai a Livorno la mattina dell'11 aprile, avendo avuto notizia del gravissimo incidente nel quale avevano perso la vita 140 persone. Come sapete, vi è stato un solo superstite: il mozzo Alessio Bertrand. In quella mattinata e in quella giornata parlai con molte autorità della città e del porto, con organizzazioni dei cittadini e anche – come avviene in queste

circostanze – con tanti cittadini. Devo dire che alcune impressioni e valutazioni, che mi furono date in quella giornata, sono rimaste confermate, nel corso degli anni, nelle mie valutazioni e nelle mie considerazioni personali, anche a seguito di quanto letto sullo svolgimento delle indagini e negli atti giudiziari, che certamente la Commissione avrà acquisito e che io considero complessivamente insoddisfacenti (altrimenti non ci sarebbe stata necessità di questa Commissione di inchiesta). Non mi riferisco tanto al sospetto di una mancata volontà di fare chiarezza, quanto piuttosto ad un *deficit* di conoscenza oggettiva di alcuni aspetti di quella vicenda, che hanno reso tutto molto complicato e molto faticoso. Questo per me rimane un aspetto centrale, che vorrei sottolineare all'attenzione della vostra Commissione e su cui tornerò al termine di queste mie considerazioni.

In molti di quei primi colloqui si fece riferimento ad un elemento, che poi nel corso degli anni a volte è stato richiamato in causa, secondo il quale l'incidente sarebbe stato causato dalla scarsa visibilità dovuta alla nebbia, che vi sarebbe stata quella notte intorno alle 22. Del resto, un filmato amatoriale, che in quella epoca fu trasmesso dal TG1, escluse tale possibilità e dimostrò che c'era una visibilità adeguata nella zona del porto. Fu anche chiamato in causa – e devo dire che tale valutazione, che già allora fu subito molto sottolineata, è stata poi confermata dagli atti delle indagini e dei processi – un incredibile, grave e serio ritardo nei soccorsi, nonché una disorganizzazione nei soccorsi stessi. Se ricordo bene, il tribunale di Livorno, nella prima sentenza, accertò che la stessa Moby Prince navigava con gli impianti del sistema antincendio malfunzionanti. Tale sistema deve entrare in attività automaticamente quando la temperatura supera la soglia critica di 74 gradi centigradi; tuttavia esso non entrò in funzione automaticamente, ma fu azionato manualmente. I mezzi di soccorso partirono in ritardo, dopo molte sollecitazioni e all'inizio si indirizzarono verso l'Agip Abruzzo. Il comandante di questa nave, in una comunicazione delle 22,36, fa riferimento ad un impatto che ci sarebbe stato con una bettolina (infatti aveva avuto l'impressione che si trattasse di una bettolina e non di un traghetto passeggeri); chiedendo l'urgenza nei soccorsi, raccomandava di non scambiare «loro con noi» (questa è una registrazione). I primi a raggiungere la Moby Prince, alle 23,35, furono gli ormeggiatori Mauro Valli e Walter Mattei su una piccola imbarcazione, i quali poi trassero in salvo l'unico superstite di questa vicenda. Il marconista di bordo della Moby Prince aveva lanciato il *mayday* alle 22,25 (quindi un'ora e dieci minuti prima), non dalla posizione radio (perché il cadavere non fu ritrovato in sala radio), ma attraverso un ricetrasmittitore portatile. Com'è noto, dopo che il Moby Prince e l'Agip Abruzzo si erano fortemente urtate, il petrolio uscito prese fuoco e incendiò il traghetto. Le fiamme arrivarono nel salone Deluxe, dove furono trovate gran parte delle 140 vittime, in un tempo che i periti hanno valutato certamente superiore alla mezz'ora (quindi all'incirca intorno alle 23). Il salone era a prua della nave ed era dotato di pareti e di porte tagliafuoco; quindi la scelta dell'equipaggio di concentrare le persone in quel luogo era stata una scelta giusta, che corrispondeva ad elementi di salvaguardia nel

breve periodo. Però le fiamme, che provenivano dalla parte anteriore, scavalcarono il salone, che fu così circondato e si trovò al centro dell'incendio. Quando ci si accorse del ritardo nei soccorsi, quello che era stato un elemento di garanzia diventò un elemento traumatico, per l'impossibilità di mettersi in salvo (ripeto che i soccorsi arrivarono alle 23,35).

C'è un ultimo aspetto che voglio sottolineare, dopo aver richiamato la questione della disorganizzazione e del ritardo nei soccorsi, che non sembra possibile mettere in discussione, almeno in base al mio punto di vista, alla mia valutazione e agli elementi che ho vissuto ed acquisito in quegli anni.

Il punto centrale riguarda la dinamica dell'incidente e la collocazione delle due navi.

Su questo non è mai stata fatta chiarezza e voi avrete già o potrete avere sicuramente agli atti il fatto che ci furono successive dichiarazioni da parte del comandante dell'Agip Abruzzo rispetto alla collocazione della nave, se la prua fosse orientata prima a sud o in altro modo.

Rispetto alla sentenza di primo grado, che fu pronunciata a Livorno nell'ottobre del 1998, la posizione che venne attribuita alla petroliera rispetto alle comunicazioni radio registrate e trasferite sulla carta nautica portava a una collocazione della petroliera all'interno del triangolo di divieto perché utilizzato dalle altre imbarcazioni per l'uscita dal porto.

Ripeto, comunque, che questo elemento, che io ora riporto così, è invece oggetto di discussione e di considerazioni fatte anche in modo diverso ed è un punto che non ha avuto chiarimento.

Il 14 febbraio del 1992, quando da pochi mesi ero Presidente della Regione Toscana, anche per colloqui avuti con le autorità che conducevano le indagini, indirizzai una lettera al Presidente del Consiglio, che allora era Giulio Andreotti, per chiedere al Governo italiano di farsi carico di un intervento presso le autorità degli Stati Uniti d'America della base Camp Darby, che è vicino a Livorno, come voi sapete, e anche presso le autorità della NATO, per chiedere se esistessero e potessero essere messe a disposizione le immagini riprese dai satelliti geostazionari che gli Stati Uniti e la NATO certamente avevano a protezione della loro presenza.

Tenete anche conto che, oltretutto, quelli erano gli anni della guerra in Iraq.

Io ho fatto richiesta alla Regione Toscana ma, come dicevo al presidente Lai, sta trasferendo gli archivi e quindi non ha potuto offrirmi quei documenti che, se saranno individuati nel trasferimento degli archivi, mi saranno consegnati.

Quindi, a memoria vi riferisco che la risposta che io ricevetti fu una risposta cortese ma di impossibilità ad avere questi elementi da parte del nostro Governo.

Successivamente è uscito un libro nel 2005, dal titolo «Moby Prince un caso ancora aperto», il cui autore è Enrico Fedrighini.

In esso Fedrighini, probabilmente in possesso di quegli atti, riporta una valutazione che fu data e che io non ricordo. Tenete conto che

sono trascorsi 24 anni. Quindi, se essa risulterà agli archivi della Regione Toscana, io la produrrò. Altrimenti, resta una testimonianza contenuta nel libro. In questo momento, mentre ho presente l'aspetto della iniziativa, non ho presente questa risposta.

Fedrighini riferisce che le autorità degli Stati Uniti avrebbero detto a lui, rispetto a questa nostra iniziativa, di non essere soliti spiare i Paesi alleati e di non avere quelle immagini.

Forse questa, rispetto anche a quanto successo dopo, è una risposta scarsamente credibile.

Nel 2003, l'allora consigliere regionale della Margherita, che attualmente è direttore dell'Unità, Erasmo De Angelis, rinnovò questa richiesta, che io avevo formulato 11 anni prima all'allora ambasciatore degli Stati Uniti, Thomas Foglietta, ma certamente anche egli non ebbe una risposta.

Concludo queste brevi e schematiche considerazioni, ma penso che qui non interessino i dibattiti, le valutazioni, gli sforzi e la vicinanza alle associazioni delle vittime, che certamente ci fu, per dire che sottopongo alla valutazione della Commissione, perché ovviamente è prima di tutto una vostra valutazione, la possibilità di rinnovare questa richiesta, augurandosi che, dopo tanti anni, possa esservi, da parte delle autorità responsabili degli Stati Uniti d'America e della NATO, una maggiore cooperazione, magari auspicabile anche da parte del nostro Governo, per verificare se queste immagini esistono, se sono state conservate e se sia possibile averle.

Questo, infatti, consentirebbe di avere la trasparenza che è mancata.

A parte i soccorsi, infatti, non sapendo come si è svolta effettivamente la vicenda, tutto il resto rimane affidato alle nebbie.

Questo perché il nostro Paese non sia, come diceva Winston Churchill, un Paese in cui i segreti non esistono ma i misteri si infittiscono e sono molti. E i misteri, purtroppo, nella storia del nostro Paese sono stati davvero tanti.

PRESIDENTE. Io ringrazio davvero il presidente Chiti, anche per lo sforzo di memorizzare e di indicare alcune ipotesi di approfondimento, che sono sicuramente utili alla Commissione.

Come detto all'inizio dei nostri lavori, noi abbiamo chiesto ai due colleghi di aiutarci, anche nella loro funzione attuale, per la memoria che hanno dei fatti e per la loro diretta esperienza, ad avere non soltanto una visione di quel momento, ma anche la loro valutazione.

E mi sembra che il presidente Chiti ci abbia davvero aiutato in questa direzione.

Se non ci sono domande dirette, do la parola al presidente Matteoli che ringrazio per questa disponibilità e per il contributo che darà al nostro lavoro.

MATTEOLI. Ringrazio il presidente Lai e la Commissione per questo invito, perché questa vicenda è una vicenda molto triste, perché ha riguar-

dato 140 morti e molto triste perché è un mistero che non si è mai svelato, perlomeno non del tutto.

Io condivido quanto detto dal collega Chiti. Quindi, non ripeterò quanto da lui detto, ma farò alcune considerazioni, per l'esperienza che ho avuto e per la mia conoscenza del luogo. Io sono nato da quelle parti e le conosco molto bene.

Il primo mistero non è la morte di oltre 140 persone e il fatto che si sia salvata un sola persona. Il mistero è come non si sia arrivati nel punto dove il traghetto ha preso fuoco, perché io vi assicuro che, anche alla mia età, a nuoto arriverei molto prima di quanto siano arrivati i mezzi sul posto.

Chi conosce Livorno sa che a nuoto si arriverebbe in pochi minuti dalla terrazza Mascagni al posto dove è bruciato il traghetto, perché è molto vicino. Questo, a mio avviso, è stato ed è il primo mistero di questa vicenda: come mai i soccorsi non siano potuti arrivare prima; come mai non abbia funzionato il sistema antincendio; come mai gli estintori non siano stati attivati. Forse non si potevano salvare tutti, ma almeno una parte. Sembra quasi che il traghetto abbia preso fuoco e tutti siano rimasti ad aspettare che bruciassero il traghetto e i suoi passeggeri.

Vi assicuro che, durante la notte o comunque la mattina presto, quando noi parlamentari della zona fummo svegliati, partimmo per arrivare a Livorno nella tarda mattinata (il traghetto nel frattempo era stato portato alla banchina) e salimmo sul traghetto, ci trovammo di fronte a resti che non erano neanche più dei veri e propri scheletri.

Non voglio criticare la magistratura perché non è mia abitudine, ma è difficile non notare che in questo caso c'è un mistero dietro l'altro: è una delle vicende più oscure che questo Paese abbia vissuto. Ho sempre sostenuto che i nostri golfi siano pericolosi, perché in poche centinaia di metri navigano navi gasiere, traghetti, piccole imbarcazioni e addirittura pescatori, tutti in pochi metri. Eppure questa storia non ha nulla a che vedere con la pericolosità di cui ho parlato, perché è un caso a sé. Il fatto che le famiglie delle vittime si incontrino il 10 aprile di ogni anno per ricordare questa vicenda, nei primi anni con dei cortei (anche se oggi molte di queste persone che hanno voluto tenere viva la memoria non ci sono più), non è dovuto solo al lutto e al fatto di aver perso una persona cara, ma anche al modo in cui è avvenuta la vicenda.

Quando ho sentito che alcuni colleghi volevano dare vita a questa Commissione ho aderito immediatamente perché ritengo che sia giusto. Molto probabilmente – lo dico senza offesa per nessuno – non arriveremo ad una verità, ma tenere viva questa vicenda anche nelle Aule parlamentari credo sia molto importante, perché essa non ha nessuna spiegazione. E lo stesso vale per le modalità con cui è stato salvato l'unico superstite sul traghetto: questa persona era seduta sulla spalletta del ponte quando è arrivata una piccola imbarcazione che praticamente gli ha chiesto di buttarsi in acqua. Come si spiega che una piccola imbarcazione abbia potuto salvare questa persona e non ne sia arrivata una di dimensioni più grandi per

poterne salvare di più? Oltretutto, il traghetto non è altissimo e anche chi non sa nuotare può lanciarsi facilmente in mare per essere salvato.

Ripeto, i misteri sono tanti. Si è scritto di tutto (ad esempio si è parlato della famosa partita di calcio), ma non voglio stare qui a strumentalizzare, perché sarebbe facile farlo. Dico solo che non è possibile che una simile tragedia sia accaduta a un miglio dalla costa con un traghetto in un porto; in mezzo al mare è possibile, ma non in un porto, perché la zona in cui è avvenuto il disastro è praticamente dentro il porto di Livorno.

La magistratura è intervenuta ed ha fatto più processi. Io non sono tra coloro che chiedono per forza un colpevole o i colpevoli, ma il fatto è che nessuno per ora ha sciolto il mistero, nemmeno in minima parte: sono tutte considerazioni ed illazioni, e il senatore Chiti ne ha elencate alcune.

Noi abbiamo Camp Derby a pochi chilometri dalla città che per tanti anni ha consentito alla città di Livorno di beneficiarne anche dal punto di vista economico, visto che ogni mese arrivava una grande nave che portava nella città di Livorno centinaia di marinai. Eppure non è stato possibile neppure ottenere le documentazioni richieste agli americani. Anche questo è un altro mistero visto che non siamo in tempo di guerra: qui si tratta di civili che sono morti perché volevano andare in vacanza; non era terrorismo, non c'erano segreti da tenere nascosti; ripeto, erano delle semplici persone che volevano andare in vacanza e si sono trovate in questa vicenda. La Commissione potrebbe acclarare qualcosa in più se riuscisse ad avere questa documentazione.

Con la Regione Toscana sin da quando il senatore Chiti era Presidente della Giunta, ma anche dopo, c'è sempre stata collaborazione; non c'è stata un'istituzione italiana che abbia boicottato alcunché; non me la sento di criticare, da questo punto di vista, né il Comune, né la Provincia, né la Regione, né il Governo. Non c'è mai stato qualcuno che abbia cercato di bloccare. È una di quelle cose che non si riesce a spiegare, e il perché non riesco a capirlo. So solo che conosco bene la zona, so bene come ci si può arrivare e conosco bene il porto di Livorno. Non è possibile che possa accadere una cosa del genere, eppure è accaduta. Se la Commissione riuscisse a fare un passo in avanti rispetto a quello che la magistratura ha fatto, sarebbe utilissimo. Non voglio fare della retorica, ma sarebbe importante anche per famiglie che hanno salutato i loro familiari, che venti minuti dopo non c'erano più.

Parlando a volte di questa vicenda con persone che non conoscono la zona, mi sono accorto che queste persone non avevano contezza della situazione; si pensava ad un incidente normale, che può capitare in mezzo al mare, con una nave che prende fuoco e si brucia. Invece tutto questo è accaduto in casa.

C'è quindi la massima disponibilità da parte mia. A casa ho un fascicolo su questa vicenda. Intendiamoci, non si tratta di nulla di segreto, la maggiore parte dei documenti sono ritagli di giornale. Non ho mai buttato via nulla, perché spero che prima o poi si riesca a capire qualcosa in più.

Sappiamo tutto su come è avvenuto l'incidente; ma non si è ancora capito perché è avvenuto e perché i soccorsi non sono arrivati in tempo.

Questo è il primo mistero di cui la Commissione dovrebbe occuparsi: si dovrebbe cercare di capire perché i soccorsi non siano arrivati in tempo, non dico per salvare tutti, ma almeno per salvare qualcuno.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Matteoli per il suo contributo. Come componenti della Commissione, domani saremo a Livorno per fare un sopralluogo nel porto; ritengo che la vicinanza del luogo dell'incidente al porto sia davvero un elemento da approfondire, per chiarire meglio la dinamica dell'incidente e per capire meglio le domande che ci dobbiamo porre.

CAPPELLETTI (M5S). Signor Presidente, ringrazio i senatori Chiti e Matteoli per essere qui con noi quest'oggi. Vorrei approfittare della loro esperienza e della loro presenza negli anni nei luoghi del disastro per porre delle questioni che necessitano in qualche maniera di essere chiarite. Sapevo che il presidente Chiti, in qualità di Presidente della Regione Toscana, si era fatto parte attiva per richiedere copia della documentazione dei tracciati radar o fotosatellitari agli Stati Uniti d'America o alla NATO. Mi chiedo se analoga richiesta, sempre nelle sue funzioni di Presidente della Regione, è stata rivolta anche alle autorità italiane, in particolare alla Marina e all'Aeronautica militare. Proprio nella zona di Livorno, cioè nell'alto Mediterraneo, a parte Poggio Ballone, c'è il sistema di difesa satellitare globale che ha sede presso il centro radar a Coltano, c'è il Mariteleradar presso l'Accademia navale, c'è il centro SACLANT con base a La Spezia. Ci sono insomma una serie di basi, che fanno riferimento alle autorità che ho citato poc'anzi, che dovrebbero avere del materiale utile all'individuazione delle dinamiche che hanno portato a questo disastro. È giusto e corretto chiedere questa documentazione e penso che la Commissione si farà parte attiva per farlo, anche nei confronti di eventuali autorità internazionali. Mi interessa però sapere soprattutto se ciò è stato fatto nei confronti delle autorità nazionali e qual è stata la risposta.

Prima ho colto una battuta del senatore Chiti, che diceva una cosa che penso sappiamo tutti: non c'era nebbia. Ci sono decine di dichiarazioni che vanno in questo senso e c'è addirittura una videoregistrazione. Poi ci sarà stato il fumo dovuto alla combustione, questo è chiaro, ma non c'era nebbia. Eppure, successivamente al disastro, il ministro della marina mercantile Carlo Vizzini parlò di un disastro dovuto alla fitta nebbia e ad un errore umano. C'è stata poi una rettifica di questa dichiarazione da parte del Ministro o da parte del Governo? Essa appare infatti come un tentativo sbrigativo per chiudere una vicenda che invece in quel momento doveva restare aperta, per poter essere sviscerata in tutti i suoi dettagli. So che su questo argomento il senatore Matteoli ha presentato delle interrogazioni parlamentari, che evidenziavano la possibilità di un inquinamento delle indagini da parte di chi aveva operato come rappresentante della Capitaneria di porto ed aveva un ruolo di responsabilità al fine di acclarare i fatti nell'immediatezza.

Se mi è consentito, vorrei porre una domanda se vogliamo un po' marginale, ma neanche troppo. Si tratta di un aneddoto che mi ha colpito molto. Un corrispondente locale del quotidiano «l'Unità», Paolo Malventi, ha riferito ai magistrati di essere stato avvicinato da marittimi che avrebbero assistito alla tragedia, in quanto impiegati proprio a bordo delle bettoline che in quel momento stavano facendo dei traffici più o meno leciti in rada. Considerata la vicinanza politica di provenienza del senatore Chiti rispetto a questo quotidiano, vorrei sapere se per caso è stato fatto qualcosa per individuare l'identità di questi marittimi, che non è stata acclarata nelle carte processuali.

Infine, una questione non meno importante riguarda ciò che è stato riferito da varie fonti, in particolare da un ufficiale della Guardia di finanza in servizio presso il porto di Livorno, Cesare Gentile, che ha parlato esplicitamente di una movimentazione d'armi in corso la sera della tragedia. L'ufficiale avrebbe visto personalmente una grande nave impegnata a scaricare armi ed esplosivi e alle stesse conclusioni giungono alcune informative della Digos di Udine. Da Presidente della Regione Toscana, senatore Chiti, può dirci qualcosa rispetto a questo, che è un elemento di grande preoccupazione per il cittadino e tanto più per cittadini come noi, che siamo rappresentanti delle istituzioni? Può darci qualche informazione in più, raccolta nel periodo in cui era Presidente, rispetto a questi traffici clandestini, più o meno acclarati, con un'ipotesi di traffico di rifiuti tossici?

GRANAIOLO (*PD*). Vorrei chiedere al presidente Chiti se la richiesta che egli rivolse all'epoca alla NATO, per prendere visione di queste eventuali riprese radar, fu reiterata dalla magistratura, durante l'*iter* dei processi.

PAGLINI (*M5S*). Signor Presidente, per comprendere meglio lo svolgimento dei fatti, vorrei chiedere al senatore Chiti, considerando che in quel periodo si fecero le prime richieste per avere le carte e i tracciati radar, se si è mai chiesto come mai non si arrivò a nulla. Vorrei capire qual è stato il percorso fatto e quali fasi sarebbe meglio evitare, visto che dovremo ripercorrerlo. Mi pare di aver capito che, forse a causa di alcuni errori, questi documenti non sono stati mai visionati e non siamo mai riusciti ad averli. In particolare la parte lesa in quegli anni, specialmente nei primi quattro anni, ricevette molte promesse in tal senso, ma alla fine poi gli atti non ci sono. Vorrei capire quindi quale potrebbe essere adesso il percorso migliore, perché comunque abbiamo capito che questi atti c'erano e spero che tuttora ci siano; sarebbe comunque impossibile che non ci fossero stati all'epoca dei fatti. Vorrei quindi un aiuto in questo senso.

Sappiamo che il senatore Matteoli si è impegnato da subito, nei primissimi anni, al punto da presentare atti ed interrogazioni. Sappiamo anche che la responsabilità per le anomalie e i ritardi nei soccorsi è stata attribuita al comando della Capitaneria di porto, quindi al comandante Al-

banese, poi promosso ad ammiraglio. Che opinione si è fatto invece del gip Lamberti, senatore Matteoli, che archivì il procedimento nei confronti del comandante Albanese?

Un'altra cosa piuttosto rilevante. Dagli atti che abbiamo letto e dagli articoli, è come se noi avessimo la certezza che lei fosse a conoscenza del fatto che, nonostante l'emergenza di quella notte, nel porto di Livorno proseguì un continuo movimento del traffico merci e non venne comunicato uno *stop* operativo dagli enti preposti (la Prefettura, la Capitaneria e tutti i vari enti che potevano essere determinati).

Chiedo se esistano degli incartamenti che provino che quella sera vi fu una serie di omissioni da parte di questi enti; anche perché, da quanto ho capito, negli atti processuali questi fatti non risultano. Sarebbe invece importante capire perché non vi sia stata, vista l'emergenza, la richiesta di bloccare tutto e sia invece proseguito quel continuo movimento. Chiedo se sia possibile avere questa documentazione che, all'epoca, le servì per attestare questa realtà.

Sempre al senatore Matteoli pongo una domanda su un punto che non mi è chiaro. Ella ha detto di essere stato avvisato della tragedia nella notte e che, da Roma, arrivò a Livorno nella tarda mattinata e ebbe modo di salire sul traghetto. Ma quando il traghetto ancorò al molo, nella tarda mattinata, era già possibile salirvi? Lei vi salì subito, appena arrivato, come prima ha detto o in un secondo tempo?

Siccome si sono verificate anche lì delle anomalie, visto che sul traghetto salirono persone non autorizzate, che addirittura furono in grado di manomettere alcune parti del traghetto, mi chiedo se alcune persone potessero salire già nella giornata in cui il traghetto era ancorato.

Le chiedo se lei può confermarlo e se, per caso, si sia accorto della presenza di altre personalità e di altri visitatori che, con i cadaveri ancora all'interno del traghetto, potevano circolare senza problemi. Anche questa è un'altra anomalia, su come quei momenti furono gestiti dalle autorità di vigilanza.

PRESIDENTE. Colleghi, mi preme ricordare che i colleghi Chiti e Matteoli sono qui per un atto di cortesia istituzionale, in quanto testimoni istituzionali dell'epoca. Molte delle domande che stiamo facendo loro sono domande che dobbiamo porre ai tecnici che in quel momento svolgevano quelle funzioni, e non ai colleghi.

Altrimenti, da una parte, rischiamo di avere delle informazioni che essi ricordano lateralmente e che non sono quelle precise che, invece, devono darci coloro che convocheremo, come i responsabili del porto dell'epoca.

D'altra parte, i colleghi apparirebbero come ciò che non sono. Essi sono persone che, tra l'altro, da sempre hanno lavorato con grande sintonia per aiutare le famiglie e le istituzioni ad ottenere delle risposte.

Non possiamo dunque chiedere a loro ciò che, invece, dobbiamo chiedere a coloro che avevano responsabilità precise: tecniche, amministrative e, eventualmente, politiche.

CROSIO (*LN-Aut*). Presidente, io non porrò nessuna domanda ma farò esclusivamente delle considerazioni e formulerò dei presupposti e degli auspici per poter lavorare serenamente in questa Commissione.

Nella piena consapevolezza che ciò non sarà facile ma, anzi, sarà molto difficile, a distanza di 25 anni da questo evento estremamente tragico, noi dobbiamo entrare nello spirito di tenere vivo un aspetto che nel nostro Paese rappresenta davvero una macchia nera della nostra società.

Personalmente, ma questo è un mio giudizio personale, io non credo che dobbiamo cadere nell'errore di incanalarci sul sentiero, che io ritengo sbagliato, di avviare qui all'interno una sorta di processo. Se noi andiamo a leggere gli atti, infatti, tante domande che noi vorremmo fare forse sono state già fatte, più volte, e hanno ricevuto più risposte. Sempre come giudizio personale, io ritengo che noi dovremmo entrare nell'ottica di esercitare proprio il ruolo al quale siamo preposti.

È emerso con forza il fatto che vi è una grandissima lacuna dal punto di vista politico-istituzionale in questa mancanza di informazione fra il nostro Paese e il Governo degli Stati Uniti. Questo è un dato molto importante. Ho letto dei documenti che affermano con certezza l'esistenza di qualche tracciato *radar* e di registrazioni fatte in una certa maniera.

Per carità, io non voglio addentrarmi in questioni tecniche, sulle quali forse non sono neanche sufficientemente preparato ma, se noi possiamo esercitare un ruolo, è quello di chiedere con forza di consegnare le prove, magari non all'autorità militare, ma al Governo americano, tramite l'ambasciata. Qualcuno più bravo di me potrà indicare la strada giusta.

Che la politica eserciti il proprio ruolo, cercando di dare un aiuto e lavorando affinché possa cadere quel velo che in questi anni non si è riusciti a far cadere. E l'unica cosa certa è che ciò non è addebitabile alla manchevolezza di qualcuno.

Qualcuno ha anche fatto il tentativo, negli anni, di puntare il dito contro la politica. Ebbene, non corriamo il rischio di avviarci su un sentiero che non sarebbe conveniente per nessuno. Il mio auspicio, Presidente, è di esercitare davvero il nostro ruolo.

Io avevo chiesto di avere la maggior documentazione possibile, anche tecnica, sulla quale potere studiare. E ne esiste tantissima, sulla quale veramente si può trascorrere il tempo a leggere domande e risposte e a valutare perizie.

Ecco, Presidente, magari nel corso del tempo decideremo che sarebbe opportuno far rivedere qualche perizia, con le tecnologie disponibili oggi e con un'altra prospettiva, che forse potrebbe darci qualche suggerimento in più. Dal mio punto di vista, questi sono i passi che dobbiamo fare. Poi, via via che la Commissione andrà avanti nei propri lavori potremo modulare i nostri interventi.

Condivido quanto lei dice ed è fondamentale comprendere la natura del luogo, come diceva il presidente Matteoli.

L'altro punto, cioè la mancanza di soccorso immediato, è un altro aspetto che ci lascia particolarmente perplessi. Non aggiungo altro, se

non questi due auspici, che io ritengo fondamentale che noi portiamo avanti.

MUSSINI (*Misto*). Presidente, *in primis* ringrazio i colleghi Chiti e Matteoli.

Le nostre domande, anche le domande specifiche, sono dovute alla nostra sete di sapere e di conoscere, che è la stessa sete che abbiamo trovato nelle vostre parole.

Quindi c'è la tensione data dalla consapevolezza di stare affrontando un tema che veramente carica tutti noi di una grande responsabilità dato che il fatto risale a 25 anni fa.

Ed è evidente, dalle domande che ancora rimangono senza risposta, che i percorsi compiuti attraverso la magistratura e le altre istituzioni non siano stati esaustivi. Nelle vostre parole c'è la più totale insoddisfazione per le risposte che non sono state date o, peggio, per le risposte inaccettabili che sono state date.

Qualcuno mi ha suggerito che è come riprendere in mano un brano di greco che non si riesce a svolgere: quando lo si rilegge dopo ore, si notano delle cose che non si era riusciti a vedere prima perché condizionati dalle tante voci e dalle tante parole che giravano intorno.

Quello che vorrei domandare, in prospettiva (quindi senza richiedere per forza una risposta adesso), ai due colleghi che abbiamo audito, che sono preziosi in quanto hanno una memoria viva dei fatti accaduti, è se ritengono che vi sia qualche aspetto particolare che sia stato trascurato, in base alle immagini, ai vari aspetti, alle voci, ai punti di vista ascoltati sul momento o anche successivamente.

Mi ha colpito il fascicolo dei ritagli di giornale che ha il collega Matteoli. La rilettura, a mente fredda e a distanza di tanti anni, di quegli articoli potrebbe anche far emergere aspetti sfuggiti all'approfondimento, che allora potevano sembrare banali ma che oggi potrebbero risultare interessanti. Nel corso del tempo vi siete mai chiesti come mai non siano state ascoltate determinate persone o approfonditi determinati aspetti, ai di là di quello che avete testé dichiarato?

MATTEOLI. Signor Presidente, la prima cosa che voglio dire è che va sfatato il discorso della nebbia, perché non c'era e in quella zona non c'è mai stata: la nebbia inizia a Coltano, a 5-6 chilometri dal porto di Livorno, e arriva spesso fino all'aeroporto di Pisa. Ripeto, nella zona di Bientina spesso c'è, ma sul porto di Livorno una nebbia che blocchi la navigazione non si è mai sentita dire. Quindi togliamo di mezzo questo primo aspetto. A volte gli aerei non partono da Pisa, ma sul porto di Livorno la nebbia non c'è. Quello di Livorno, come tutti i porti del mondo, è ventilato quindi nebbia non ci può essere.

Quanto al gip Lamberti, non voglio infierire su una persona che nella vita ha avuto tanti problemi, quindi non voglio aggiungerne altri, ma quando archiviò ci fu meraviglia da parte di tutti. Ripeto, nessuno di

noi, nemmeno i familiari, ha mai voluto un colpevole a tutti i costi, ma certo è che la decisione del gip Lamberti lasciò esterrefatti.

Si è scritto anche del traffico di armi, ma è stato acclarato che esso non avveniva sul porto di Livorno, ma su quello turistico di Talamone, a qualche chilometro da Livorno. A Livorno invece vi è stato furto di carburanti, fenomeno che avviene spessissimo: la piccola imbarcazione va sotto la nave o il traghetto per rubare il carburante.

Non vorrei essere stato frainteso: non è che io fui un privilegiato per essere salito a bordo. Allora ventiquattro anni fa, quando è successo tutto questo, c'era un sistema elettorale diverso da quello attuale: c'erano i collegi ed io facevo parte del collegio di Livorno, Lucca, Pisa, Massa Carrara; alcuni, non tutti, i parlamentari di quella zona decisero di andare immediatamente a Livorno. Non ricordo l'ora in cui siamo arrivati, ma il traghetto era già in porto. Immaginate quale potesse essere il «privilegio» di salire a bordo.

Un altro mistero che vorrei citare è il seguente. Sul traghetto viaggiavano 142 persone: i passeggeri erano circa ottanta e gli altri sessanta erano l'equipaggio. I passeggeri potevano anche essere incompetenti di fronte a un'emergenza, ma non i componenti dell'equipaggio, che erano quasi nella proporzione di uno per ogni passeggero. Possibile che l'equipaggio non si sia attivato per nulla? Anche questo è un altro mistero. La giustificazione che fu data è banalissima, e lo dico io che sono un grande appassionato. Non posso credere che sessanta persone dell'equipaggio fossero tutte così tifose da vedere la partita e lasciar bruciare un traghetto. Io li definisco misteri, anche piccoli se vogliamo.

Una collega ha chiesto se vi siano degli incartamenti. Le nostre riflessioni, anche quelle scritte a caldo nelle interrogazioni, non derivano dagli incartamenti, perché se non le ha avute la magistratura tanto meno possiamo averle avute noi, come parlamentari. Quando si conosce bene una zona o il mare, è il buon senso a dettare certe riflessioni. Io mi illudo di conoscere il mare essendo nato a pochi metri da esso e mi rendo conto che il mare è sempre pericoloso: guai ad avere confidenza con il mare, perché può sempre dare delle sorprese, ma non le può dare in una circostanza come questa, ossia in relazione a un traghetto dentro un porto.

Queste sono le cose che, a mio avviso, non sono state sviscerate fin dall'inizio. Perché è strana l'archiviazione del gip Lamberti? Perché avviene all'inizio, ancora a caldo, quando ancora era possibile sviluppare le indagini. La magistratura che se ne è occupata successivamente è partita un po' in difficoltà rispetto a chi ha affrontato per primo questo problema. Non si è mai spiegata questa archiviazione. Se l'ho scritto allora e lo ripeto oggi, non è perché ho un incartamento, ma perché il buonsenso mi fa dire: perché è stata archiviata la vicenda? Almeno andiamo a sviluppare e a vedere quali sono state le motivazioni di tutto questo.

La Capitaneria di porto è stata la prima a parlare della nebbia e questo mi dispiace, perché ho molta stima delle Capitanerie di porto. Ma parlare di nebbia e trincerarsi dietro la nebbia in questa circostanza rasenta

veramente il ridicolo. Questo sono disposto a sostenerlo in tutti i luoghi in cui fossi chiamato a parlare.

CHITI. Le richieste della Regione Toscana furono rivolte sia al nostro Governo che alle autorità militari. Alle autorità militari di Camp Darby le rivolsi anche direttamente, nel corso di una visita alla base, mentre, per quanto riguarda le autorità italiane, ho scritto al Presidente del Consiglio. Ho riferito la risposta a memoria, tenete conto che sono passati 24 anni; il senso della risposta comunque è chiaro. Non chiedevamo i documenti per noi; non è che la Regione Toscana aveva una particolare curiosità e voleva i documenti per una riunione della Giunta o del Consiglio. Noi chiedevamo i documenti per trasmetterli o perché venissero consegnati direttamente alla magistratura che stava indagando. Non so dire se, nel corso del processo, questo aspetto sia stato rinnovato o no; questo fa parte di un'altra questione.

Seconda considerazione: bisogna stare molto attenti, perché non c'è chiarezza e ci sono state delle falle da parte della magistratura. Quelli che erano stati rinviati a giudizio per omissione di soccorso – su questo punto mi sembra che ci sia un giudizio unanime nel ritenere che i soccorsi siano stati una frana – sono stati assolti in primo grado perché il fatto non sussiste e in secondo grado perché ormai, nel 1999, era intervenuta la prescrizione. Detto questo, bisogna stare attenti di fronte a questa situazione, non sapendo come la vicenda si sia determinata. La cosa chiara è che non c'era nebbia e che i soccorsi sono stati una frana. La cosa non chiara riguarda ciò di cui parlava il presidente Matteoli e su cui sono d'accordo, cioè il fatto che sembra che tutti stiano ad aspettare dei soccorsi che non arrivano. È una situazione che non si riesce a spiegare: questo è un grandissimo punto interrogativo, perché non sappiamo come si sia determinata la vicenda. Dobbiamo tuttavia stare attenti ad una serie di notizie che sono intervenute in seguito e che non hanno mai trovato conferma. Il senatore Matteoli poco fa ha dato spiegazioni sulla vicenda delle armi. Vi dirò ora una cosa, con cui non vorrei fuorviarvi. Circa sette giorni dopo che avevo scritto questa lettera ed avevo fatto una serie di interventi (ero da poco tempo Presidente della Regione Toscana, da un mese e mezzo o da due mesi), di fronte a casa mia ci fu un finto attentato. Presso il cancellino secondario da cui uscivo per andare in Regione, fu trovata una borsa ventiquattrore con all'interno un meccanismo che in tutto ricostruiva una bomba, salvo il fatto che per fortuna c'era del gesso al posto della polvere esplosiva. Se guardate i giornali dell'epoca, in particolare le dichiarazioni che furono rilasciate, anche da me, noterete che ci si è chiesti a cosa fosse dovuto un tale atto di intimidazione, se ad esempio alla Moby Prince o alla riorganizzazione delle Province.

Il fatto è vero; la conseguenza purtroppo fu solo di natura familiare, perché mia madre ebbe un ictus. Mi venne inoltre assegnata una scorta; da allora, anche quando sono stato Ministro, ho sempre firmato per non averla, perché quei tre mesi di scorta, con i bambini piccoli, mi bastarono. Questo è il fatto vero, le altre sono leggende.

Non posso affermare con certezza che tale atto fosse dovuto alle iniziative relative alla Moby Prince; questo non si sa. Tra l'altro, tale atto si ripeté un mese dopo, con una finta telefonata, in occasione di un'iniziativa presso il Comune di Abetone. Stavo partecipando, con la Giunta regionale, ad un incontro sulla montagna pistoiese, quando arrivò una telefonata che avvertiva della presenza di una bomba in Comune (poi si accertò che non era vero). Da fatti veri, ad esempio il fatto che ci sono stati dei traffici di armi che sono stati individuati in un altro porto, non si può ricavare con certezza un legame con la vicenda della Moby Prince.

Quando apparve la notizia, chiesi informazioni al magistrato, alla Questura e ai Carabinieri. Non vorrei allargare ora il discorso. Se mi si chiede quali sono state le misure che sono state prese nei confronti dei rifiuti tossici, sia legislative che di denuncia, mi sembra che il tema esuli dai compiti questa Commissione. Se si ha un interesse verso questo tema, si possono consultare gli archivi della Regione Toscana.

A me sembrava che si fosse usata una misura corretta per avere i documenti; però non è questo l'unico caso, né in Italia né al mondo, in cui, per motivi che non so spiegare, servizi o autorità militari non mettono a disposizione elementi che probabilmente hanno, non perché non siano stati chiesti correttamente, ma per altre ragioni, perché destinati ad un uso riservato, per motivi di rapporti tra alleati, questo non lo so dire. Anch'io, come il senatore Matteoli, sono rimasto colpito da tale diniego, perché non era né una fase di guerra, né di terrorismo (oggi si potrebbe capire qualche preoccupazione in più). Tale richiesta era volta soltanto a chiarire un aspetto che rimane tuttora oscuro. L'aspetto che riguarda i soccorsi infatti è chiaro: i soccorsi sono gravemente responsabili di ritardo e di disorganizzazione. Se fossero arrivati entro mezz'ora e con navi grandi, trattandosi di una distanza breve, si sarebbe potuto fare molto di più.

Come vedrete dagli atti, anche a proposito della nave piccola che arrivò e che salvò il mozzo, ci sono state versioni diverse nel corso dei procedimenti in tribunale. Lo stesso mozzo una volta ha affermato di aver detto di fare alla svelta, perché c'erano ancora delle persone vive, mentre la volta dopo in tribunale ha affermato di aver detto che ormai erano tutti morti. Comunque questo aspetto nel complesso è chiaro. Purtroppo, è altrettanto vera un'altra cosa. Non parlo di vendette, perché nessuno avrebbe potuto ridare la vita a 140 persone; però non vi sono state conseguenze nei confronti di coloro che hanno avuto una responsabilità così grave nell'organizzazione e nella gestione dell'intervento. In questo caso la responsabilità è chiara e ho detto qual è stato il percorso.

Non è invece chiaro l'altro elemento, cioè come si sia svolto l'incidente; non è chiaro chi abbia determinato la collisione tra le due navi. Quelli che possono parlare sono solo quelli della nave Agip Abruzzo, che sono rimasti in vita. Al di là delle supposizioni o delle convinzioni personali, l'unico modo per chiarire questo aspetto è analizzare un'eventuale documentazione che venisse messa a disposizione. Può darsi che, 25 anni dopo, un segreto che secondo me già non doveva esserci allora

possa essere rimosso. Questo è un aspetto che vedrà la Commissione nella sua riflessione, nella sua valutazione e nei documenti che potrà acquisire.

Per quanto si riferisce invece al problema dei soccorsi, penso che la Commissione dovrà basarsi sugli elementi che acquisirà; poi valuterete anche quello che abbiamo detto io e il senatore Matteoli (non ci eravamo mai parlati con il senatore Matteoli). La convinzione comune è che, su questo punto, un elemento di chiarezza deve uscire. C'è stata una disorganizzazione forte e ci sono stati dei ritardi clamorosi nei soccorsi; tutto ciò è inammissibile. Penso che su questo punto già si potrebbe rendere una qualche giustizia.

Dopodiché, sebbene dopo 25 anni molti non ci siano più, è vero che le azioni dell'associazione dei familiari delle vittime, e anche dell'associazione che si ispira alla figura del comandante della Moby Prince, sono servite a tenere vive, non solo la memoria di un lutto, che ha colpito negli affetti, ma anche il punto dell'esigenza di una trasparenza e di una verità che è importante ci sia, affinché le tragedie non si abbiano a ripetere, soprattutto quando non sono comprensibili i motivi per cui una tragedia di queste proporzioni possa avvenire all'interno di un porto.

PRESIDENTE. Ringrazio i presidenti Chiti e Matteoli per la disponibilità e il contributo elevato che hanno dato, in maniera chiara, ai nostri lavori. Noi seguiremo molti dei vostri consigli e delle strade che avete indicato.

Noi confidiamo nel fatto che ci siano fatti nuovi che potrebbero emergere, ad esempio ottenendo dati sulla posizione della nave o perché nuove tecnologie permettono di avere qualche elemento in più.

È però importante – e le vostre affermazioni ci aiutano in tal senso – che la Commissione possa stabilire dei fatti che la verità giudiziaria non ha potuto raggiungere, anche per i familiari.

Domani noi saremo a Livorno, per vedere il luogo del disastro, e ci riuniremo di nuovo poi la settimana prossima. Nel rinviare dunque il seguito dei lavori ad altra seduta, ricordo che ora procederemo alla proiezione del filmato «140, la strage dimenticata».

I lavori terminano alle ore 16,30

