



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 1

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA  
sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince**

AUDIZIONE DEL PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE «140»  
FAMILIARI VITTIME MOBY PRINCE, LORIS RISPOLI  
E DEL PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE «10 APRILE»,  
ANGELO CHESSA

3<sup>a</sup> seduta: giovedì 17 dicembre 2015

Presidenza del Presidente LAI

## I N D I C E

**Audizione del Presidente dell'Associazione «140» familiari vittime Moby Prince,  
Loris Rispoli ed il Presidente dell'Associazione «10 Aprile», Angelo Chessa**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 15	<i>RISPOLI</i> . . . . .	Pag. 4
LANGELLA (AL-A) . . . . .	15	<i>CHESSA</i> . . . . .	12
PEPE (GAL) . . . . .	16		

---

*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 Libert  XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libert  (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Federazione dei Verdi, Moderati, Movimento Base Italia): GAL (GS, PpI, FV, M, MBI); 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-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-L'Altra Europa con Tsipras: Misto-AEcT; Misto-La Puglia in Pi -Sel: Misto-PugliaPi -Sel; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Ecologia e Libert : Misto-SEL.*

*I lavori iniziano alle ore 13,50.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione del Presidente dell'Associazione «140» familiari vittime Moby Prince, Loris Rispoli ed il Presidente dell'Associazione «10 Aprile», Angelo Chessa**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Presidente dell'Associazione «140» familiari vittime Moby Prince, Loris Rispoli e del Presidente dell'Associazione «10 Aprile», Angelo Chessa.

Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso il resoconto stenografico nonché, ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del Regolamento interno, attraverso l'attivazione dell'impianto audiovisivo.

Ovviamente è la Commissione che decide su un'eventuale richiesta in questo senso, ma penso che in questa occasione siamo tutti nelle condizioni di operare nella direzione che è stata stabilita all'inizio.

Poiché non vi sono obiezioni, resta così stabilito.

Diamo inizio ai lavori dando un benvenuto alle associazioni «10 aprile» e «140» che sono le associazioni dei rappresentanti dei familiari delle vittime del disastro del traghetto della Moby Prince.

Vorrei rappresentare il fatto che simbolicamente la Commissione ha deciso di iniziare dalle associazioni delle vittime: un debito nei confronti di quello che è avvenuto e del lavoro fatto in questi anni per mantenere viva l'attenzione su questa tragedia, un riconoscimento civile, prima di tutto, verso chi ha subito una gravissima mancanza. Ovviamente si tratta di un primo incontro. Per noi è molto importante avere il contatto con voi. In qualunque momento, durante il percorso della Commissione, sarà possibile ritrovarci, fare una valutazione insieme dello stato dei lavori della Commissione.

Aggiungo anche che la Commissione ha deciso dopo questo incontro di fare un sopralluogo nella città di Livorno, in particolare nel porto, per conoscere anche fisicamente il luogo dove è avvenuto il disastro e da quel momento in poi partirà il nostro lavoro di indagine. Il sopralluogo era previsto prima delle festività natalizie ma, per motivi legati all'attività parlamentare, non sarà possibile farlo. Sarà il nostro primo atto alla ripresa dei lavori.

Rispetto alle due associazioni, abbiamo dato il benvenuto come Commissione al presidente dell'associazione «140» familiari di vittime Moby Prince, Loris Rispoli, ed al presidente dell'associazione «10 aprile», Angelo Chessa. Sono accompagnati da Lucchino Chessa, Gabriele Bardazza, Stefano Calabrese, Paola Bernardo, Stefano Taddia, Dacian Manin e

Ivanna Porta. Proseguiremo adesso nel lavoro sino a quando non riprenderanno i lavori dell'Assemblea.

L'Aula dovrebbe riprendere alle 15 ma, essendoci la Conferenza dei Capi-gruppo, proseguiremo i nostri lavori finché la Conferenza dei Capi-gruppo non sarà terminata e qualora non avessimo terminato l'audizione, al termine della seduta del Senato, se lo riteniamo necessario potremo riprendere il lavoro e il colloquio con voi. Diamo ora la parola ai presidenti delle associazioni.

*RISPOLI.* Sono Loris Rispoli, presidente dell'associazione «140» nonché fratello di una delle vittime. Da parte nostra è doveroso un ringraziamento nei confronti del Senato, del suo Presidente e di quelle forze politiche che in questi mesi hanno portato avanti al nostro fianco la battaglia perché nascesse questa Commissione d'inchiesta; noi siamo veramente grati a chi in questi mesi ha lavorato per questo. Ho ascoltato nell'Aula del Senato il dibattito e sinceramente le parole che sono state usate dai vari partiti sono parole che ci hanno riempito di soddisfazione per il semplice motivo di riportare alla luce una vicenda dimenticata da tutti. Non dimentichiamolo mai questo fatto: la strage del Moby Prince è la storia più dimenticata da tutti. Voi non troverete un giornale che il 10 aprile parli di questa vicenda, non se ne ricorda nessuno, solo i familiari delle vittime, e soprattutto nessuno si ricorda che dietro questa vicenda c'è un dolore enorme dovuto al fatto che quelle domande che ci siamo posti all'indomani della tragedia, quel perché che ci siamo posti all'indomani della tragedia, non ha avuto ancora risposte.

Noi ci siamo accostati con fiducia alla fase processuale, perché eravamo convinti che da questo processo si potessero individuare delle responsabilità. Però è anche vero che se noi ci immaginiamo un'aula del tribunale dove siede, come responsabile di questa tragedia, solo il marinaio di leva che doveva rispondere alla radio in Capitaneria, ci rendiamo conto che qualcosa non va. Non credo che una responsabilità come questa possa essere addossata al marinaio di leva che doveva rispondere alla radio in Capitaneria, al terzo ufficiale dell'Agip o al comandante in seconda della Capitaneria. Credo che siano ben altre e ben più gravi le responsabilità e noi in questi anni abbiamo detto più volte nomi e cognomi dei responsabili.

Vedete, noi, fin dall'inizio di questa vicenda, ci siamo battuti per sapere perché. Però nei momenti iniziali quando noi eravamo al *terminal* passeggeri, bloccati dal dolore della notizia di questa tragedia, siamo stati avvicinati da determinati personaggi che ci hanno detto: «guardate che dovette accettare i risarcimenti perché rischiate di non prendere alcunché». Questa vicenda è nata con una forzatura nei confronti delle parti civili perché sparissero dai procedimenti penali. Nei momenti più gravi del dolore qualcuno faceva sparire le parti civili, qualcun altro faceva sparire le prove. Non dimentichiamocelo mai. Mentre si recuperavano le salme qualcuno operava a bordo del traghetto per manomettere gli organi di governo della nave. E lo faceva – è importante affermare questo – in un traghetto

sotto sequestro dell'autorità giudiziaria. Queste manomissioni non sono state fatte solo in quel momento, ma, abbiamo le prove perché sono scritte nelle perizie dei nostri periti, sono continuate nel tempo, fino a trovare anni dopo delle nuove valvole di plastica, messe non tanto per far vedere che l'impianto funzionasse, ma molto probabilmente per lanciarci l'avvertimento che loro sarebbero arrivati dappertutto.

Credo che questo segnale, come se fosse un segnale mafioso, debba essere considerato come un fatto grave e importante. Ricordiamolo. È un mezzo sotto sequestro dell'autorità giudiziaria al quale nessuno si poteva avvicinare e nessuno poteva fare fotografie, perché appena ti avvicinavi a fare una foto arrivava la volante e ti sequestrava il materiale fotografico. Però a bordo veniva fatto di tutto. Questa doppia operazione è continuata nel tempo. Noi ci siamo trovati con un P.M. che ha fatto le indagini che non è stato lo stesso P.M. che è stato al processo. E questo già la dice lunga su come l'autorità giudiziaria abbia condotto le indagini. Voi leggerete i resoconti della fase processuale e vi renderete conto di quella che doveva essere la figura più importante del processo, cioè il P.M., che rappresenta l'accusa, che non ha mai fatto una domanda importante. Non è mai stato parte integrante di questo processo, fino ad arrivare in fondo a chiedere l'assoluzione di tutti gli imputati per il destino cinico e baro.

No, signori, credo che questo non sia accettabile, non solo per noi familiari delle vittime, ma credo che non sia accettabile per nessun cittadino di questo Paese tant'è che la sentenza della Corte d'appello di Firenze che riformava la sentenza di primo grado, mette proprio luce su questi fatti: il processo di primo grado ha visto una serie di testimonianze palesemente false che sono state l'architrave delle assoluzioni.

Io credo che noi abbiamo di fronte – perché basta leggere le carte – le responsabilità di quella notte. Se all'indomani di questa tragedia si è operato affinché le rotte di stazionamento venissero diversificate dalle rotte di entrata e uscita dal porto, significa che già nell'aprile del '91 questo regolamento poteva essere emesso dal Comandante la Capitaneria.

E badate bene, noi abbiamo portato le prove che queste diversificazioni di rotta erano presenti in piccoli porti. È assurdo che non fossero tali in un porto importante come quello di Livorno: Livorno, porto del Mediterraneo, Livorno porto di decine e decine di traffici di ogni tipo, perché deve essere chiara l'immagine di quella notte.

Quella notte nel porto di Livorno stazionavano 5-6-7-8, non abbiamo ancora il numero preciso, navi americane che riportavano le armi dalla guerra del Golfo. E qui faccio un piccolo inciso: negli anni passati da parte del Governo di questo Paese, da parte del Parlamento, sono state chieste le documentazioni satellitari, perché siamo convinti che in presenza di ferree norme antiterrorismo l'occhio del Mediterraneo, che è Camp Darby, l'occhio del satellite americano, controllasse bene una rada pericolosa come quella di Livorno. È impensabile che questa documentazione non ci sia.

Io faccio appello alla Commissione perché faccia tutto ciò che è in suo potere per arrivare a questa documentazione che è basilare per capire

la dinamica dell'evento e le responsabilità di un comandante della Capitaneria che non ha mai adottato quella regolamentazione delle rotte che avrebbe impedito la collisione, un comandante che ha commesso degli errori gravissimi. Non dimentichiamocelo.

Il comandante Sergio Albanese non era a Livorno al momento della collisione, è arrivato nei momenti successivi da La Spezia, ma ha fatto aspettare davanti alla Capitaneria una motovedetta che poteva essere importantissima durante un'operazione di soccorso.

Le testimonianze degli altri membri della Capitaneria sono agli atti del tribunale come un fatto grave. Soprattutto, imbarcatosi sulla motovedetta, non ha mai dato un ordine.

Tutti coloro che hanno operato il soccorso, dai Vigili del fuoco, dai membri delle motovedette varie che sono scese in mare quella notte, hanno detto che non hanno mai ricevuto un ordine dal comandante della Capitaneria che per ruolo doveva coordinare e gestire i soccorsi, e questo è gravissimo, secondo noi.

Il comandante Albanese ha detto: «io ho ascoltato per radio che gli altri stavano dando gli ordini giusti e non mi sono sentito in dovere di intervenire». Questa non può essere una scusante, tant'è che poi il comandante Albanese dice un'altra cosa gravissima per un uomo di mare alla radio e la rilascia in televisione. Dice: «Credo che questa vicenda sia successa per il buio, per la nebbia, era un inferno dantesco».

Io credo che il buio non sia una scusante per giustificare una collisione; altrimenti cerchiamo di mettere le luci in mare in modo che diventi un'autostrada! Questo fa male: e pensare che determinati personaggi non siano nemmeno stati schivati dall'inchiesta.

Le responsabilità del bordo dell'Agip sono scritte ugualmente nelle carte processuali, perché se rilasciano testimonianze di banchi di nebbia che hanno avvolto la petroliera un quarto d'ora prima della collisione, è anche vero che non è stata messa in atto nessuna operazione che potesse avvertire il traghetto o chi stava andando in rotta di collisione per evitare che la collisione, stessa avvenisse e pure chiaramente dicono loro di aver visto il traghetto sui *radar*.

Le responsabilità dell'Agip sono enormi, lo ripeto, perché il comandante Superina dopo la collisione ha ordinato la messa in moto dei motori favorendo lo sganciamento del traghetto dalla petroliera e il successivo incendio. Il comandante Superina non ha mai detto in una comunicazione radio: «la nave che ci è venuta addosso è un traghetto passeggeri» pur sapendolo perché tutti hanno detto di averlo visto.

Inizialmente il comandante Superina sul canale 16 parla di una nave che «ci è venuta addosso»; successivamente, a domanda precisa dei Vigili del fuoco, risponde: «forse quella che ci è venuta addosso è una bettolina», quasi a diminuire l'entità della nave investitrice e sicuramente per non far distogliere i soccorsi dalla sua petroliera, tant'è che a domanda precisa del comandante di un rimorchiatore: «noi comandante ci allontaniamo perché ci dicono che l'altra nave è un traghetto passeggeri» lui dice: «guardate che io ho 80.000 tonnellate di petrolio».

Credo che queste siano frasi che il comandante Superina non sapeva che venissero registrate, perché purtroppo per lui a quel tempo esisteva una stazione radio delle Poste, la stazione Costiere, che registrava a Livorno tutte le comunicazioni radio sul canale 16. Tutto ciò che è stato detto quella notte sul canale 16 è registrato e agli atti del processo, come sono agli atti queste parole che suonano come una beffa da parte del comandante Superina, come del resto suonano, e l'ho detto prima, come un danno enorme i silenzi del comandante della Capitaneria.

Credo che un capitolo a parte meriti la parte riguardante l'armatore del traghetto, perché inizialmente è stato inquisito Achille Onorato, il patron di Nav.ar.ma, e non il figlio Vincenzo che era nel '91 il vero proprietario del traghetto. Ha detto ad un giornalista il P.M. che conduceva le indagini: «È stato un errore, però il padre o il figlio.....».

Per me personalmente credo che ci sia una grande differenza; però evidentemente per chi ha condotto le indagini non c'era. Mia sorella era una dipendente, lavorava a bordo di quel traghetto. Credo che da parte di una Compagnia di navigazione che subisce un incidente come quello del Moby ci debba essere un minimo di tatto e di rispetto per le famiglie delle vittime.

Noi, al di là di un telegramma che ha fatto la Compagnia di navigazione, non abbiamo avuto altro, non perché pretendessimo qualcosa di particolare. Ma credo che chi è responsabile del proprio equipaggio e dei passeggeri che trasporta si deve sentire per lo meno in causa per una vicenda che è successa a bordo di un suo traghetto e pertanto si debba sentire in dovere di essere vicino alle famiglie delle vittime, cosa che non è stata, lo ripeto, né per i familiari dei marittimi né per i familiari dei passeggeri.

E questo credo che sia un dato che risalta agli occhi: il silenzio di una Compagnia armatoriale, che stava in silenzio per certi versi ma operava per altri. Lo ripeto: quelle manomissioni a bordo gridano vendetta. Raccontano una verità non scritta, perché se io ho necessità di modificare lo stato dei luoghi, se ho necessità di manomettere qualche organo della nave, è chiaro che ho qualcosa da nascondere, è chiaro che ho delle responsabilità che non conosco purtroppo, ma tendo di andare a coprire.

E credo che questo sia l'elemento fondamentale sul quale la Commissione deve fare piena luce, il perché di queste manomissioni a bordo, il perché si è cercato fin dall'inizio di far sparire certe responsabilità.

Io so benissimo che oggi le leggi sulla sicurezza sono ferree; ho detto più volte che se in questa vicenda il P.M. fosse stato Guariniello il primo, come è successo per la Tyssen, a salire sul banco degli imputati sarebbe stato l'armatore. Nel '91 queste leggi non erano applicate, ma credo che moralmente l'armatore sia sempre responsabile dei suoi lavoratori che esercitano il proprio ruolo nella Compagnia, e dei passeggeri che trasporta. Credo che le responsabilità dell'armatore siano anche altre. In questi anni abbiamo dimostrato che quel traghetto aveva una serie di carenze, aveva addirittura il mozzo delle eliche da cambiare, perché aveva una prescrizione del R.I.N.A. di farlo entro la fine di luglio: questo apparato era

consumato e provocava un leggero sbandamento. Credo che quando un traghetto parte non in sicurezza (perché se ci sono delle cose che non funzionano vuol dire che il traghetto non parte in sicurezza), ci siano delle responsabilità di chi è adibito ai controlli.

Allora credo che, ancora una volta, bisogna chiamare in causa la Capitaneria e soprattutto bisognerebbe, una volta tanto in questo Paese, chiamare in causa quella società che effettua i controlli, ma non è mai responsabile, cioè il R.I.N.A..

Guardate, balza agli occhi, per esempio, che la firma sulla certificazione di navigazione rilasciata dal R.I.N.A. sul Moby Prince è la stessa di un traghetto passeggeri che ha causato la morte di 1.400 persone sul Nilo.

Qualche anno dopo del Moby si inabissò un traghetto sul Nilo: questo traghetto aveva le certificazioni del R.I.N.A. italiano a firma dello stesso ingegnere: la storia ha voluto anche questo. Credo che noi non potevamo non compiere questo ultimo gesto. Non potevamo accontentarci di una verità giudiziaria che non c'è stata; non potevamo continuare a vivere nel silenzio e nel dolore perché dopo la fase processuale negli anni successivi noi siamo venuti a conoscenza di un altro elemento che getta cattiva luce sull'operato della magistratura livornese. Quel giudice Lamberti, capo del Gip e capo del Collegio giudicante, è stato incriminato e processato in primo, in secondo grado e in Cassazione per corruzione e concussione.

Io sfido chiunque, qualunque cittadino italiano, ad accettare una sentenza emessa da un giudice che è stato condannato per corruzione. È vero, è una vicenda diversa, è una vicenda successiva negli anni, ma dà il senso di una giustizia mancata, dà il senso di una volontà di non arrivare fino in fondo a questa vicenda, dà il senso di una sfida.

Non potrò mai dimenticare una cosa che è successa nell'aula del tribunale: ve la voglio raccontare perché credo che qui voi oggi siete la massima espressione di questo Paese, come parlamentari di questo Paese, ma siete anche cittadini, come quei tanti cittadini che si mettono quella maglietta «io sono 141», dichiarando di essere al nostro fianco e di chiedere giustizia.

Noi siamo entrati nell'aula del tribunale del processo di primo grado alle 9.00 di mattina, c'erano le televisioni di tutte le reti nazionali, siamo stati ore ad attendere una sentenza che, poi è avvenuta intorno alle 22.30, quando ormai non c'era più chiaramente nessuna televisione, nessun giornale nazionale.

Noi, una ventina di familiari delle vittime che eravamo in quell'aula, ci siamo resi conto che i giudici stavano per emettere sentenza da un fatto: hanno cominciato ad entrare da quella porta due, tre carabinieri, quattro poliziotti, tre finanziari, altri tre carabinieri fino a che quella decina di familiari che eravamo in quell'aula ci siamo trovati attornati da un centinaio, forse più, di appartenenti alle Forze dell'ordine.

E quando il giudice Lamberti ha emesso la sua sentenza : «Nel nome del popolo italiano gli imputati sono tutti assolti» la mia reazione è stata quella di applaudire; la rabbia l'ho sfogata in quel modo, quell'applauso è stato un boato in quell'aula silenziosa, dove c'era il ghiaccio.

Il giudice Lamberti mi ha guardato (sono immagini che Telegranducato e Rai 3 hanno riportato più volte), il giudice Lamberti mi ha guardato, ha aperto bocca e l'avvocato Bassano, che era il nostro avvocato di parte civile, mi ha detto: «Loris, hai rischiato che veramente il giudice Lamberti ordinasse il tuo arresto per vilipendio alla Corte». In quello stesso momento uno dei due giudici donna che accompagnava il giudice Lamberti lo spinge e lo invita ad uscire dall'aula. È una immagine che non posso dimenticare, mi è rimasta scolpita dentro: l'ho vista come una sfida ad una giustizia che si è negata, ad un lavoro di una magistratura che è stato lungo ma non ha portato a niente, a un lavoro al quale noi, come cittadini e come familiari delle vittime, abbiamo dato piena fiducia e ci ha ripagato con un pugno di mosche. Ed è una sentenza che dice alcune cose, perché se noi andiamo a rileggerla, la sentenza Lamberti riporta una notizia di reato per esempio, quella di una petroliera ancorata nel triangolo di divieto d'ancoraggio, dove non doveva stare.

Allora perché se nella sentenza si scrive una notizia di reato così importante non si fa nient'altro? E soprattutto – io lo chiedo a voi perché non ho potuto chiederlo al dottor Lamberti – perché nella sua sentenza chiede il proseguimento delle indagini contro D'Aqui e Rolla che sono il marinaio e il terzo ufficiale dell'Agip per aver mentito sull'ora di insorgenza della nebbia e niente è stato fatto?

Guardate che questo è un altro elemento determinante, perché D'Aqui e Rolla dicono alle 22:15 che un banco di nebbia ha oscurato la visibilità. Lamberti nella sua sentenza dice che la nebbia insorge alle 22:23 quando da parte dell'Agip non si poteva far niente per evitare la collisione. Se non è copertura questa non so!

Badate, c'è un altro elemento che scorrerete nella sentenza: il giudice Lamberti scrive più volte: «non ci sono responsabilità dell'armatore, non ci sono responsabilità dell'armatore». Perché? Se l'armatore non è imputato in questo processo, ma perché nelle 835 pagine si dice dieci volte «non c'è responsabilità dell'armatore»? Perché si va a prestare il fianco e a coprire una persona che non ha nessuna responsabilità? Ve lo lancio come fatto di riflessione, come vi voglio far riflettere su un altro elemento che è stato l'elemento cardine del proscioglimento di tutti, ed è il capitolo drammatico, doloroso della sopravvivenza.

Vedete, a noi avrebbe fatto decisamente piacere la soluzione prospettata dalla perizia Bassi-Luciani. Sono morti tutti e subito. Uno prova un po' di dolore però poi pensa «non ha sofferto...».

Vedete, oggi mi ero ripromesso di fare una cosa; però non l'ho fatta perché mi è stato fatto presente che i tempi sono abbastanza ristretti, ma avrei voluto in quest'Aula leggere i nomi delle vittime, perché credo che non c'è niente di più forte che colpisca la memoria collettiva delle persone come leggere quell'elenco, quell'interminabile elenco di 140 nomi. 140 nomi, 140 età, 140 luoghi di provenienza.

È un elenco interminabile, ci vogliono minuti e minuti per leggerlo. Però è l'unico modo per dare il senso. Noi lo abbiamo vissuto quando io personalmente mi sono preso la responsabilità di fare il riconoscimento di

mia sorella. Non ho voluto che lo facessero babbo e mamma, perché non volevo che al dolore si sommasse altro dolore. Ho detto «ci vado io». E vi voglio ricordare proprio per questo un'altra piccola cosa: chi come Marco Filippi viene da Livorno sa che a noi è stato fatto anche un altro piccolo torto, forse non voluto sicuramente; però ha creato una frattura fra l'evento e la città.

Io sono stato tra i primi a conoscere la notizia della tragedia perché lavoro alle Poste e ho avuto per primo, ero a lavoro, la prima edizione del giornale e ho letto della vicenda intorno alle 3:00 di notte. Sono andato a casa dai miei, siamo andati al porto, mio padre lavorava sui rimorchiatori, un mezzo di soccorso, era venuto da poco in pensione. Ci è stato detto «andate al *Terminal* passeggeri, lì vi daranno ulteriori notizie». Per chi non conosce Livorno, il *Terminal* passeggeri è all'interno del porto, all'epoca staccato dalla città, perché c'erano i varchi doganali in mezzo. Per arrivarci dovevi passare dalla finanza che ti chiedeva i documenti. Quando noi siamo stati per giorni al *Terminal* passeggeri, perché per alcuni la presenza al *Terminal* passeggeri è durata a lungo, era difficile per la città, per gli amici, per i familiari venire a trovarci, perché eravamo in un luogo chiuso, occultato, ovattato. E noi aspettavamo da quel microfono che ci dessero notizie, e ne abbiamo sentite di tutte. C'è stato persino un buon medico che per raccontarci la difficoltà che trovavano nel fare il riconoscimento delle salme ci ha detto: «Voi dovete capire che quelli che abbiamo di fronte spesso non sono dei corpi, ma sono degli esseri tipo degli arrosti».

Dire questa frase e vedere che dieci donne gli svenivano intorno è stato tutt'uno. Io credo che in queste vicende ci voglia anche del tatto. Nel nostro caso tatto ce ne è stato ben poco.

Lo ripeto, noi aspettavamo che da quel microfono venisse fatto il nostro nome. Ci è stato detto: «Guardate, siamo in difficoltà, se avete della documentazione riguardante le vittime, non so, delle lastre, dei tatuaggi, dei segni particolari» come se qualcuno fosse venuto a Livorno dopo la tragedia portandosi dietro le lastre perché chiaramente servivano a fare il riconoscimento.

Ma ho parlato del riconoscimento delle vittime perché un'altra delle immagini che mi è rimasta dentro, è il capannone del Karen B. È quell'immensa distesa di lenzuoli bianchi con un numerino sopra che coprivano i nostri familiari.

Ve lo confesso, io in quella stanza, in quel capannone, ho sentito lo stesso odore di bruciato che io ho sentito la notte mentre lavoravo. Dalla stazione sentivo questo odore acre di fumo e nessuno sapeva dirmi cosa poteva essere successo. Come ho detto prima l'ho saputo alle 3 di notte dalla prima edizione de «Il Tirreno». E quella del Karen B è stata un'esperienza credo per tutti drammatica e dolorosa. Perché fare quel riconoscimento significava da una parte uscire dal *Terminal* passeggeri che era il posto del dolore in quel momento. Potete immaginarvi un locale dove ci sono centinaia di familiari delle vittime con qualcuno che continua a can-

tilenare il nome del proprio congiunto, dove si piange, dove si fa amicizia, dove ci si conosce, ed è stato il primo punto di incontro per noi.

Però era anche il luogo dove dovevamo essere, da dove nessuno voleva andar via. C'è un altro episodio che non va dimenticato, il Comune di Livorno, la Prefettura avevano requisito un certo numero di stanze negli alberghi. Ebbene, nessuno ha voluto abbandonare quella sala del *Terminal*, perché tutti aspettavamo che ci fossero date notizie, e lentamente, con il passare dei giorni e con la riconsegna delle varie salme abbiamo abbandonato quel luogo che per noi è stato – lo ripeto – il luogo del dolore.

Per noi sarebbe stato liberatorio sapere che i nostri familiari abbiano vissuto pochi minuti, ma non è così. Mentre *l'équipe* Bassi-Luciani ha svolto un ottimo lavoro di campionatura, di analisi e ci ha detto che per esempio per alcuni corpi c'erano tassi altissimi di carbossiemoglobina (se i tassi sono altissimi significa che hanno respirato per ore e non pochi minuti), d'altra parte si utilizza un artefatto, per usare una formula conosciuta in questo campo, la formula Levy, cui è stato cambiato denominatore, perché usata normalmente per gli incendi negli appartamenti, in base a statistica.

Semmai la regola sarebbe dovuta valere per un aumento del denominatore, perché i locali del traghetto non sono certo un appartamento, se pensiamo ai garage, al salone *De Luxe*, ai luoghi dove sono state rinvenute le vittime, luoghi dove non sono mai arrivate le fiamme; luoghi quali il garage, dove ci sono orme di mani sopra la fuliggine; segno che successivamente all'incendio, successivamente alla collisione qualcuno ha fatto quelle manate.

Ci sono le immagini che sono agli occhi di tutti del cadavere di Rodi sul ponte. Ci sono assurde spiegazioni che ci dicono che l'unica persona che si è buttata in mare è cascata in acqua ed è affogata. Io non credo che questa, sebbene ci possa far piacere intimamente come familiari delle vittime, sia la realtà. Noi sappiamo benissimo e ce l'hanno detto anche sotto certi aspetti nell'aula del tribunale. Da una parte inizialmente ci è stato detto dai periti del P.M. e dall'*équipe* Bassi-Luciani che il salone *De Luxe* è il salone che è stato investito per primo dall'ondata di fuoco. Dall'altra ci è stato detto dai periti chiamati dal tribunale che il salone *De Luxe* era il locale più riparato, che avevano funzionato le condotte tagliafuoco, che avevano funzionato le porte, di conseguenza era uno dei locali più protetti.

E allora, se era uno dei locali più protetti, non è accettabile la tesi che siano morti tutti entro mezz'ora. Io credo che le cose da dire sarebbero tantissime perché la nostra voglia di raccontare questa storia è enorme, ma credo che sia anche giusto lasciarvi questa documentazione che noi abbiamo portato oggi a firma mia e di Angelo e lasciarvela come elemento di riflessione.

Lo ripeto, voi siete per noi l'ultima possibilità di avere la verità su questa vicenda. Noi vi abbiamo dato e vi diamo un compito difficilissimo, ma ve lo diamo con la convinzione di essere di fronte a dei parlamentari

che come ho detto prima per un attimo si sono spogliati dal proprio ruolo e si sono messi quella maglietta «io sono 141».

*CHESSA.* Sono Angelo Chessa, Presidente dell'Associazione 10 aprile. Vorrei ringraziare Loris per la bella esposizione appena fatta. Abbiamo portato questo documento congiunto firmato da tutti insieme per voi e ringrazio il presidente Lai e della disponibilità di tutti i parlamentari. In questo documento vi sono dei punti che sono da spunto per voi che siete a digiuno, immagino, di tutta questa vicenda.

Noi ci stiamo lavorando da 25 anni e, come diceva Loris, devo dire che noi familiari, privati cittadini, se non avessimo costruito con le forze nostre per cercare di capire e raggiungere degli obiettivi tecnici, non sarebbe potuto uscire fuori niente di tutto quello che è stato scritto.

Quindi, farei proprio un intervento piuttosto tecnico rispetto a Loris, per puntualizzare tutto quello che è emerso in questi anni: per esempio, è avvenuto un incidente a due miglia dal porto; dal punto di vista nautico è come se nel palazzo a fianco a questo andasse a fuoco un edificio e nessuno facesse niente per salvarne gli occupanti. Questo per dare un'idea di cosa è successo a Livorno.

Quindi un traghetto passeggeri entra in collisione per cause sconosciute contro una petroliera e nessuno ricerca la nave passeggeri appena uscita dal porto, l'unica. E quindi già questo fatto tecnico indiscutibile dovrebbe far riflettere sulla mancanza assoluta di intelligenza giudiziaria della Procura di Livorno, perché non si è mai chiesta come mai i soccorsi adibiti alla ricerca delle navi in collisione non hanno mai cercato il traghetto.

Questo è stato il primo grosso dubbio che ci è venuto in mente quando abbiamo scoperto che i nostri cari sono morti dopo varie ore di sofferenza all'interno del traghetto.

Dal punto di vista tecnico il traghetto usciva dal porto alle 22:00 del 10 aprile in una rada di Livorno in cui vi erano almeno 7 navi americane militarizzate cariche di armi che provenivano dal Golfo Persico. Inizialmente il Governo degli Stati Uniti ha ammesso che c'erano solo 3 navi americane; dopo circa vent'anni abbiamo scoperto che le navi erano 7 e quindi per noi, come diceva Loris, è impensabile che il Governo degli Stati Uniti non abbia messo in atto tutta una serie di misure di controffensiva anche dal punto di vista dell'immagine satellitare per vedere cosa c'era nel *radar* quella sera.

Quindi noi chiediamo con forza l'acquisizione delle immagini satellitari, e soprattutto chiediamo che ciò venga chiesto alla NIMA che è la National Imagery and Mapping Agency degli Stati Uniti, che raccoglie tutte le immagini satellitari già dal 1991.

Chiediamo inoltre che la Commissione intervenga presso l'archivio NATO di Bruxelles dove possono essere presenti e archiviate le immagini dei *radar* o dei satelliti NATO anch'essi presenti nel 1991. Chiediamo inoltre che la Commissione faccia di tutto affinché i tracciati *radar* militari italiani – che mai sono stati messi a disposizione dell'autorità giudi-

ziaria – quindi che possono essere presenti all'archivio dell'Aeronautica a Milano, vengano messi a disposizione di questa Commissione, perché è impensabile che la magistratura faccia un'indagine su una collisione in mare e non vengano richieste, nonostante le nostre istanze ripetute, le immagini americane. L'unico *radar* che abbiamo richiesto come familiari è quello del civile di Valle Benedetta che trasmette a Ciampino sui *radar* dell'aviazione civile. E da lì siamo riusciti a capire dalla prima immagine del tracciato *radar* che la petroliera era in un punto di divieto di ancoraggio. Ciò veniva confermato dal fatto che un aereo dell'Alitalia, che passava sulla zona dell'incidente, ha comunicato via radio di vedere un incendio in mare passando sulla verticale dell'incendio. Quindi la prima cosa, siamo già nel '94, che ci viene in mente è che la petroliera era in un punto di divieto di ancoraggio.

I successivi interventi tecnici degli ingegneri hanno permesso di affermare con sicurezza che al momento della collisione la petroliera era in zona di divieto di ancoraggio come diceva Loris.

Un'altra cosa importantissima è che la petroliera al momento della collisione aveva la prua della nave orientata verso i quadranti Sud, quindi al contrario esatto di quello che ci era stato detto essere avvenuto nella collisione. Le immagini satellitari, come potete ben capire, sono fondamentali per capire cosa sia successo quella notte.

Sulle dinamiche della collisione è difficilissimo, a distanza di 25 anni, risalire alle cause esatte se non abbiamo foto di quella notte; però vi sono degli elementi probatori che non si possono discutere, che sono ad esempio il fatto che il traghetto, al momento della collisione aveva le pale del timone in acqua, completamente a destra, a dritta.

Quindi è come se avesse fatto una accostata di 30 gradi, tutta dritta prima della collisione; questo è stato accertato.

Una delle prime cose a cui ho pensato è stato che, all'interno del traghetto, prima della collisione, sia avvenuta un'avaria, un elemento esterno che non conosciamo che abbia provocato un'avaria al traghetto. Come diceva Loris, all'interno del traghetto c'era il mozzo delle eliche pronto per essere sostituito in base alla prescrizione del R.I.N.A.. E su questo fatto abbiamo chiesto molto spesso al magistrato di indagare, ma non c'è stato nessun tipo di indagine. Questo per farvi capire che fino ad ora la Procura di Livorno ci ha raccontato che il traghetto, uscito dal porto, in giro da 10 minuti, ha visto la petroliera; poi la nebbia improvvisamente ha avvolto la petroliera e quindi il traghetto è andato dritto. Questo per farvi rendere conto che la più grave tragedia della marineria italiana è rimasta inspiegabilmente senza risposte.

E quindi noi chiediamo fortemente alla Commissione che indaghi anche su questo, affinché la magistratura che si è occupata del caso spieghi i motivi per cui ha ommesso indagini importanti. Ha ommesso per esempio di avere tra i periti del collegio un comandante di lungo corso: due navi si scontrano e tra i periti nominati dal tribunale non c'è un comandante, ma ci sono ingegneri che fanno incidenti stradali. Questo per darvi l'idea di come sono state gestite le indagini a Livorno.

Come diceva Loris vi sono delle prove inconfutabili che la sopravvivenza a bordo è durata diverse ore. Vi sono prove dal punto di vista analitico, dal punto di vista del gas inalato dalle vittime; delle prove fotografiche; delle prove deducibili dal fatto che l'unico superstite, un'ora e venti dopo la collisione, non aveva nessun segno di bruciatura, di intossicazione secondo i referti dell'ospedale ed era perfettamente cosciente.

Il superstite infatti viene pescato, badate bene, dagli ormeggiatori, non dalle motovedette, che per fatti loro erano andati a vedere cosa succedeva; se voi sentite il canale 16 registrato – e consiglio vivamente la Commissione di sentirlo perché dà idea di quanto è successo – gli ormeggiatori, appena il mozzo viene preso a bordo, urlano via radio che il mozzo dice che c'è ancora gente viva da salvare. Mezz'ora dopo, quando il mozzo va a bordo della motovedetta, dicono che tutti sono morti bruciati.

Questo per farvi un'idea, abbiamo le prove di questo, che il traghetto per un'ora e mezza non è stato cercato, è stato trovato casualmente, cosa spaventosa.

Una volta trovato il traghetto, non c'è stata nessuna azione da parte del comandante Albanese, della cabina di porto o dal comandante dei Vigili del fuoco, Ceccherini, atta a cercare di salvare qualcuno nel traghetto. L'unica persona che mette i piedi a bordo del traghetto è un marinaio dei rimorchiatori che alle 3:00 del mattino sale a poppa e aggancia un cavo, ed interrogato dice: sì sì, lì non c'era nessun incendio. I Vigili del fuoco, per ordine del loro Comandante, non hanno potuto salire nel traghetto fino al giorno dopo, perché il Comandante interrogato dice «era troppo pericoloso». I rimorchiatori, che di loro iniziativa andavano verso il traghetto in fiamme, sono stati dirottati in realtà dal loro ufficio perché dovevano andare a buttare l'acqua sulla petroliera.

Queste sono tutte prove scritte, i comandanti dei rimorchiatori hanno scritto, tutte cose portate alla Procura di Livorno; questo per farvi capire che c'erano degli interessi enormi da difendere. Dovete rendervi conto che l'altra nave coinvolta, cioè l'Agip Abruzzo, non è mai stata oggetto di indagini. Nessuno ha fatto un'indagine sulla petroliera. I periti hanno fatto un giro intorno alla nave e non sono mai saliti a bordo. Il carico non è mai stato sottoposto a perizia. Non si può credere alle leggerezze usate in questa vicenda!

Quindi gli interessi per coprire la verità sono enormi. Gli interessi vanno a coprire l'armatore dalle sue responsabilità, dalle possibili avarie o manomissioni.

È ovvio che se sono tutti morti in 20 minuti, in mezz'ora, anche se i soccorsi fossero stati tempestivi, non avrebbero potuto fare niente, e quindi la Marina, la capitaneria, non ha nessuna responsabilità. Non dimenticate che l'Ammiraglio Francese, ai tempi Comandante generale della Capitaneria, manda una nota riservata che noi abbiamo avuto, ne siamo in possesso, all'allora Ministro Facchiano della Marina mercantile, dicendo che in tutta onestà i soccorsi non sono mai stati organizzati e coordinati fino alle 5:00 del mattino. E quindi perché questo? Perché non abbiamo

le immagini, perché non ci sono stati dati i nostri *radar*, quali sono gli interessi da coprire?

È questo che la Commissione deve ricercare. In quei punti da sviluppare che abbiamo mandato, ci sono tutti gli estremi per poter arrivare alla verità. Chiediamo con forza un impegno e confermiamo la nostra massima disponibilità.

Noi siamo stati in mezzo mondo, siamo stati in Inghilterra, in Nuova Zelanda, in Portogallo a vedere delle navi che avessero le stesse strumentazioni del traghetto; insomma, abbiamo raccolto una serie di dati che se avete voglia di leggere e sentire, potranno aiutarvi nella ricerca della verità.

PRESIDENTE. Grazie al Presidente Rispoli ed al Presidente Chessa. Penso che sia chiaro a tutti che si tratta di due testimonianze molto importanti per noi. Le sollecitazioni sono tutte di profilo altissimo: da quelle più emotive del Presidente Rispoli a quelle molto precise e puntuali che aprono anche uno squarcio tecnico sulla vicenda e che ci ha rappresentato il Presidente Chessa.

Voi avete consegnato una documentazione, un documento di approfondimento a supporto dell'inizio lavori che tutti i commissari avranno già nella giornata di oggi; quindi su questo noi inizieremo ad approfondire e su questo noi faremo una seduta specifica della Commissione per impostare i lavori successivi.

In questo momento, lascerei soltanto dello spazio se vogliamo a singole domande dei commissari di chiarimento e di richieste alle associazioni.

Altrimenti sospendo la seduta perché penso che sia il tempo della riflessione e dell'approfondimento, sapendo che vi chiederemo le necessarie ulteriori informazioni e altra documentazione, sapendo soprattutto, che ognuno di noi si sente uno dei 141.

Siamo il centoquarantunesimo; ognuno di noi si sente il centoquarantunesimo ed ha su di sé questa responsabilità e questo mandato ad aiutare, i parenti delle vittime ma anche il Paese intero a conoscere la verità su una vicenda che non è giusto resti nascosta e che resti con queste domande sullo sfondo. Noi ci siamo con quella maglietta addosso, anche se non la indossiamo perché dobbiamo mettere la cravatta in Parlamento, perché così è tradizione. Noi abbiamo la maglietta addosso e l'avremo fino a quando non saremo giunti al termine di questo percorso.

LANGELLA (Al-A). Condivido pienamente la scelta del Presidente di sospendere; la vicenda la conosciamo, siamo andati a rivangare purtroppo nei ricordi, per aggiornarci un poco, però presumo che sia anche poco delicato fare ora domande. Sarei solo curioso di capire se il comandante della capitaneria è stato mai inquisito o altro. Ma questo poi lo riscontremo con gli atti. Quindi per oggi penso che lei abbia trovato la soluzione migliore al problema e avremo modo di saperne di più man mano che sviluppiamo i lavori.

PEPE (*GAL*). Vorrei innanzitutto associarmi a quanto detto da lei, Presidente; però era una semplice curiosità mia personale: si parlava di 7 navi militari: volevo sapere se c'erano anche pescherecci di altre nazionalità nei dintorni.

PRESIDENTE. Sospendiamo i lavori, nel senso che ovviamente alcune di queste domande trovano risposta negli atti, in altri casi sono domande che approfondiremo nei prossimi momenti. Ci ritroveremo a breve, entro gennaio dopo che approfondiremo la documentazione che ci è stata data da voi e dopo che faremo un sopralluogo a Livorno. Vi terremo informati di ogni fase del nostro lavoro in modo che il lavoro di approfondimento e di indagine della Commissione sia condiviso e nell'evoluzione possa trovare da parte vostra anche suggerimenti e ulteriori approfondimenti.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

*I lavori terminano alle ore 15.*