



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 19

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

AUDIZIONE DELL'ONOREVOLE VINCENZO SCOTTI, MINISTRO
DEGLI INTERNI ALL'EPOCA DEI FATTI, E DEI SIGNORI PAOLO
THERMES E ROGER OLIVIERI, TESTIMONI

21^a seduta: martedì 3 maggio 2016

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E

Audizione dell'onorevole Vincenzo Scotti, Ministro degli interni all'epoca dei fatti

PRESIDENTE	Pag. 3, 18	SCOTTI	Pag. 3, 9, 10 e <i>passim</i>
BATTISTA (<i>Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE</i>)	9		
FILIPPI (<i>PD</i>)	14		
FLORIS (<i>FI-PdL</i>)	16		
GRANAIOLO (<i>PD</i>)	8, 9, 17		
MATTEOLI (<i>FI-PdL XVII</i>)	12		
MUSSINI (<i>Misto</i>)	11		
URAS (<i>Misto</i>)	10		

Audizione dei signori Paolo Thermes e Roger Olivieri, testimoni

PRESIDENTE	Pag. 18, 28, 29 e <i>passim</i>	OLIVIERI	Pag. 21, 25, 28 e <i>passim</i>
BATTISTA (<i>Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE</i>)	23, 44	THERMES	18, 25, 26 e <i>passim</i>
CAPPELLETTI (<i>M5S</i>)	24, 46, 47		
FILIPPI (<i>PD</i>)	26, 27, 29 e <i>passim</i>		
FLORIS (<i>FI-PdL XVII</i>)	29, 35, 46		
GRANAIOLO (<i>PD</i>)	35, 36, 39 e <i>passim</i>		
MATTEOLI (<i>FI-PdL XVII</i>)	27, 31, 34		
MUSSINI (<i>Misto</i>)	31, 36, 44 e <i>passim</i>		
PAGLINI (<i>M5S</i>)	41, 42		
URAS (<i>Misto</i>)	30, 44, 45		

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

PRESIDENTE	Pag. 48
----------------------	---------

Le parti segretate sono state desecretate nella seduta del 22 dicembre 2017.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie (Movimento per le Autonomie): AL-A (MpA); 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, Idea, Euro-Exit, M.P.L. – Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, E-E, MPL); 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-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL.

Intervengono l'onorevole Vincenzo Scotti, Ministro degli interni all'epoca dei fatti ed i signori Paolo Thermes e Roger Olivieri, testimoni.

I lavori hanno inizio alle ore 10,30.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dell'onorevole Vincenzo Scotti, Ministro degli interni all'epoca dei fatti

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dell'onorevole Vincenzo Scotti, Ministro degli interni all'epoca dei fatti.

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 *web* del Senato.

Chiedo all'onorevole Scotti e ai commissari se ritengano che i loro interventi debbano essere secretati. In ogni caso, in qualunque momento, può essere chiesta la chiusura della trasmissione audio-video e la segretazione dell'audizione o di parti di essa, qualora si ritenga 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.

Ringrazio per la disponibilità l'onorevole Scotti, al quale cedo volentieri la parola affinché ci dia il suo ricordo dei fatti e ci riferisca tutto ciò di cui è a conoscenza. Successivamente, come sempre, i colleghi potranno formulare domande, ove ritengano che vi siano degli aspetti da approfondire.

Prego, onorevole Scotti.

SCOTTI. La ringrazio, signor Presidente.

Dopo aver ricordato alla Commissione che sono stato Ministro degli interni dal 16 ottobre 1990 al 29 giugno 1992, vorrei fare una brevissima premessa.

Come credo sia a voi ben noto, l'articolo 10 della legge 13 maggio 1940, n. 690, recante disposizioni in materia di organizzazione e funzionamento del servizio antincendi nei porti, attribuisce al comandante del porto la direzione dei soccorsi in caso di incendio o altro sinistro, mentre al comandante dei reparti di soccorso dei Vigili del fuoco spetta la direzione e responsabilità tecnica dell'impiego dei mezzi e degli uomini dei propri reparti e delle squadre ausiliare, giusta quanto disposto dal successivo articolo 11. Da ciò consegue che, a livello centrale, pur essendo il

Corpo nazionale dei Vigili del fuoco incardinato nel Ministero dell'interno, la responsabilità politica dei soccorsi nel porto, nel caso di specie, era del Ministro della Marina mercantile (che, difatti, istituì una Commissione interna poche settimane dopo l'evento, della quale era comunque componente un rappresentante del Corpo).

Il coordinamento degli ulteriori interventi – in particolare, il riconoscimento ed il trasporto delle salme, nonché l'assistenza ai familiari delle vittime – fu assunto dal prefetto di Livorno, in raccordo con le altre autorità locali, nell'ambito più generale dei compiti allo stesso assegnati in materia di protezione civile dal DPR n. 66 del 1981, vigente fino all'entrata in vigore della legge n. 225 del 1992, che ha istituito il sistema nazionale di protezione civile.

Al medesimo prefetto la Direzione generale dei servizi civili del Ministero dell'interno assegnò, in data 16 aprile 1991, la somma di 150 milioni di lire per l'attuazione degli interventi assistenziali e a carattere solidaristico a favore dei congiunti delle vittime.

Ho voluto dire questo perché, una volta ricevuto il vostro invito, la mia preoccupazione è stata quella di raccogliere la documentazione relativa all'incidente e, in particolare, il contenuto del fascicolo esistente presso il Ministero degli interni. Si tratta, nello specifico, di tre ordini di comunicazioni e di informazioni pervenute al Ministro dell'interno da parte, innanzitutto, del Dipartimento di pubblica sicurezza, e quindi del prefetto Parisi, nonché da parte dalla Direzione generale della protezione civile e dei servizi antincendi – il centro operativo – e, infine, dalla prefettura di Livorno. Penso che, ove lo riteniate opportuno, sia utile per la Commissione acquisire questi documenti, che posso lasciare agli atti, fatta salva comunque la possibilità di richiederli in ogni caso al Ministero dell'interno e, più precisamente, al gabinetto del Ministro, dove questa documentazione è conservata.

Ci tengo a precisare che il capo della mia segreteria riservata al gabinetto era all'epoca il prefetto Mosca, persona di grandissima qualità professionale e di grande scrupolo istituzionale.

Dunque, piuttosto che riferirvi su cose lontane nel tempo sulla base dei miei ricordi – ricordi che comunque ho – ho ritenuto importante mettere a disposizione della Commissione la documentazione alla quale ho fatto riferimento, che credo sia abbastanza interessante, dando a tutti voi la possibilità di esaminare i documenti che hanno riguardato le mie responsabilità presso il Ministero degli interni all'epoca del disastro del Moby Prince. Su questo richiamo dunque la vostra attenzione.

Ho avuto la prima comunicazione dell'accaduto la mattina dell'11 aprile 1991 dal Dipartimento della pubblica sicurezza. Vi leggo solo una parte di quella comunicazione, che potrete poi esaminare più attentamente: «Di fronte al porto di Livorno, alle ore 22,27 di ieri, a circa tre miglia dalla costa, si è verificata una collisione tra la petroliera Agip Abruzzo – ancorata in rada, con a bordo 28 persone di equipaggio e con un carico di circa 82.000 tonnellate di petrolio greggio – e la motonave di linea passeggeri Moby Prince, appartenente alla società di naviga-

zione NA.VAR.MA., partita dal suddetto porto alle ore 22 di ieri e diretta ad Olbia con a bordo 68 uomini di equipaggio, 72 passeggeri e 31 automezzi. A causa della collisione, dovuta alla nebbia intensa, la petroliera riportava una falla sulla fiancata di dritta con fuoriuscita di petrolio da una delle sette cisterne di bordo, che si incendiavano. Le fiamme si propagavano al resto della nave e al traghetto Moby Prince».

Sottolineo che queste sono informazioni date in tempo reale, che fanno riferimento a come si presentò il disastro in quel momento.

Prosegue ancora la comunicazione: «Immediatamente intervenivano i mezzi di soccorso e l'intero equipaggio dell'Agip Abruzzo, che nel contempo era riuscito ad abbandonare la nave, veniva tratto in salvo; sette naufraghi sono stati trasportati presso il locale nosocomio perché lievemente infortunati e, sebbene i sanitari ne abbiano disposto il ricovero, le loro condizioni fisiche, attualmente, non destano alcuna preoccupazione. Successivamente veniva tratto in salvo un solo membro dell'equipaggio della Moby Prince, che si era gettato in mare e che veniva ricoverato nel locale nosocomio per una leggera intossicazione da fumo o un leggero stato di *shock*. Non si conosce, fino a questo momento, la sorte dei restanti 67 membri dell'equipaggio e dei 72 passeggeri del traghetto. Le ricerche nello specchio di mare vengono condotte utilizzando ogni possibile mezzo per il ritrovamento di eventuali naufraghi, ma finora hanno dato esito negativo. Non è stato ancora effettuato alcun sopralluogo sul mezzo navale, poiché è parzialmente in fiamme ed impraticabile a causa dell'enorme calore. L'autorità giudiziaria è stata avvisata. Per notizia della S.V. Onorevole».

Questo è il primo messaggio che mi viene trasmesso, sulla base delle informazioni e dei controlli posti in essere dalle autorità di pubblica sicurezza (quindi Carabinieri, Polizia e Guardia di finanza).

A poche ore di distanza, mi giunge un secondo comunicato: «Di seguito al precedente appunto trasmesso in data odierna, concernente la collisione della motonave Moby Prince con una petroliera, si comunica che dalla ricognizione aerea effettuata in mattinata, fatta eccezione per il mozzo della suddetta nave, Alessio Bertrand, di anni 24, attualmente ricoverato presso l'ospedale di Livorno, non sono stati trovati in mare altri superstiti o corpi delle vittime. La Moby Prince viene, al momento, trainata verso arenile Calambrone, al fine di effettuarne un accurato sopralluogo. Si è, altresì, appurato che i passeggeri a bordo della nave, quando si è verificato il sinistro, erano 74, anziché 72».

Di tutto questo io informo il Presidente del Consiglio, allegandogli le due comunicazioni che mi erano state trasmesse.

C'è poi un appunto inviatomi dal Dipartimento della pubblica sicurezza – quindi del prefetto Parisi – con la data del 22 gennaio 1992, classificato dapprima come «riservato» e successivamente come «non classificato», che è interessante per una notizia, che poi vi leggerò, e che è utile per mettere a confronto diversi documenti redatti dal capo della Polizia proprio nelle ore immediatamente successive al disastro e non costruiti successivamente.

In questo appunto si legge: «Nella tarda serata del 10 aprile 1991, alle ore 22,30 circa, nello specchio d'acqua antistante il porto di Livorno, ed a quasi a tre miglia dalla costa, la motonave Moby Prince, adibita al servizio di linea Livorno-Olbia, appartenente alla società di navigazione NA.VAR.MA., con a bordo 63 elementi di equipaggio, 78 passeggeri e 31 automezzi imbarcati, entrava in collisione con la motocisterna Agip Abruzzo ancorata in rada, con 28 componenti dell'equipaggio e circa 82.000 tonnellate di greggio nelle cisterne». Vi faccio notare che nell'appunto si parla non più di 74, ma di 78 passeggeri. La comunicazione prosegue ancora: «All'urto conseguiva un vasto incendio, determinato dall'accensione del petrolio fuoriuscito, che interessava entrambi gli scafi. Mezzi di soccorso, affluiti nell'immediatezza, riuscivano a trarre in salvo tutto l'equipaggio dell'Agip Abruzzo ed un solo marinaio del traghetto, che si era lanciato in mare. La Moby Prince andava completamente distrutta e tutti i presenti a bordo (140 persone, di cui 133 identificate, compresi un cittadino austriaco e due donne francesi) decedevano nel rogo. Sulla sciagura iniziò e prosegue, affidata al sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Livorno, dottor Luigi De Franco, un'approfondita inchiesta giudiziaria per accertarne cause, esatta dinamica e responsabilità. Nel collegio peritale, costituito a tal fine dal magistrato, è stato inserito, quale esperto in esplosivistica, un dirigente superiore chimico del servizio di Polizia scientifica della Direzione centrale della polizia criminale, con l'incarico, conferito a metà novembre ultimo scorso, di prelevare campioni da analizzare al fine di riscontrare l'eventuale presenza di residui di esplosioni. Le prime complesse analisi chimico-fisiche esperite hanno consentito di evidenziare tracce di tritolo e di nitrato di ammonio su materiali prelevati nel locale della Moby Prince destinato all'alloggiamento del motore elettrico e delle eliche di manovra di prua. In tal senso, il 20 corrente, è stato ragguagliato il magistrato che, sotto vincolo di strettissimo riserbo processuale, intende verificare se i danni rilevati nel menzionato locale siano correlabili all'urto dei due scafi. Per il concorso con l'autorità giudiziaria negli approfondimenti e negli sviluppi investigativi in ordine a tale rilevazione, anche per verificare la legittimità o meno di un possibile trasferimento delle predette sostanze (allo stato in misura non quantificabile) dal continente all'isola, e degli interessi sottesi, è stato oggi disposto l'invio in missione, nel capoluogo labronico, del Direttore del Servizio centrale operativo e di un qualificato funzionario della Direzione centrale della polizia di prevenzione. Tanto per doverosa informazione, con riserva di comunicare ulteriori risultanze».

L'ultimo appunto che voglio leggervi, inviatomi sempre dal capo della Polizia, è del 28 gennaio 1992: «Ieri, 27 corrente, lo scrivente, presenti i Direttori centrali della polizia criminale e della polizia di prevenzione, ha avuto un incontro con il sostituto procuratore della Repubblica di Livorno, dottor Luigi De Franco, titolare dell'inchiesta per l'incendio del traghetto Moby Prince, avvenuto il 10 aprile 1991 nella rada antistante il porto di Livorno ed a seguito del quale perirono 140 persone. Il magistrato, nel ricostruire le fasi dell'inchiesta, si è soffermato soprattutto sulle

risultanze della perizia, svolta da esperti del servizio di polizia scientifica, in base alle quali si sono evidenziate tracce di esplosivo di uso civile, rinvenute all'interno di un locale a prua della nave, ove, probabilmente alcuni istanti prima della collisione, avvenne una deflagrazione. Le indagini, che al momento escludono la pista terroristica, sono rivolte ad accertare se, alla base del fatto, vi possa essere stata un'azione intimidatoria di natura estorsiva, ai danni della società armatrice oppure il casuale scoppio di materiali esplodenti abusivamente trasportati a bordo. È stata assicurata al magistrato la piena disponibilità degli organi investigativi della Polizia di Stato per approfondire tutti gli aspetti dell'inchiesta e, a tal fine, sarà costituito un gruppo di lavoro, diretto da un funzionario particolarmente esperto, che affiancherà il dottor De Franco nel prosieguo degli accertamenti. Tanto per doverosa informazione».

Quelli di cui vi ho dato lettura sono i documenti agli atti del gabinetto del Ministro dell'interno, ai quali corrispondono l'attenzione che io rivolsi alla vicenda, nonché le direttive che impartii nell'ambito di quelle che erano le mie responsabilità e che ho indicato all'inizio: non volendo entrare in responsabilità istituzionali che non mi appartenevano, era però compito della Polizia di Stato fornire agli organi della magistratura e delle diverse Forze dell'ordine tutta l'assistenza tecnica necessaria. Per senso istituzionale non chiesi altri documenti di epoca successiva, perché non mi competeva, visto che si trattava di questioni che rientravano nella responsabilità di chi dopo di me ricoprì il ruolo di Ministro dell'interno. Mi fermo dunque ai documenti dei quali vi ho riferito, che sono quelli rinvenibili.

C'è poi la documentazione riguardante il centro operativo della Direzione generale della protezione civile e dei servizi antincendi. Il Sottosegretario delegato alla protezione civile e ai servizi antincendi era, all'epoca, l'onorevole Valdo Spini – che conoscete e che avete ascoltato in questa sede – persona anch'essa di grande scrupolo, che seguì con grande attenzione la vicenda per la parte di sua competenza. Non voglio leggervi tutta la documentazione che ho portato qui con me, ma troverete tutti i telegrammi e i comunicati informativi trasmessi dalla Direzione generale della protezione civile e dei servizi antincendi al Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Come ho già detto, penso che questi documenti possano essere di una certa utilità per il lavoro della Commissione, soprattutto per fare un'operazione di sovrapposizione tra le informazioni che da essi scaturiscono e quelle rinvenibili in altre fonti, così da valutare se da questa comparazione emergano elementi interessanti per il lavoro che voi doverosamente state svolgendo nei confronti delle vittime del disastro e delle loro famiglie.

Un altro documento sul quale voglio richiamare la vostra attenzione è la relazione – seguita peraltro da un aggiornamento – in cui il prefetto di Livorno Pierangeli dà conto dell'attività posta in essere in quei momenti, non già in attuazione di poteri a lui assegnati da leggi speciali o particolari, ma in ragione del suo stesso ruolo e, dunque, della sua competenza in

materia di controllo e supervisione di tutto ciò che nell'ambito della Provincia di Livorno rilevasse ai fini della sicurezza e dell'ordine pubblico.

Consegno infine alla Commissione anche una nota della prefettura di Livorno nella quale si fa riferimento alla scoperta di materiale esplosivo, cui ho fatto cenno anche prima. Si legge nella nota: «La notizia ha suscitato polemiche in ambito cittadino ed eccessiva risonanza da parte degli organi di stampa. L'argomento è stato inoltre oggetto della trasmissione televisiva «Mixer», andata in onda lunedì 3 febbraio ultimo scorso su RAI 2».

Per completezza, troverete tra la documentazione anche un telegramma urgente della Direzione generale dei servizi civili, che assegna al prefetto di Livorno delle somme da destinare all'assistenza umanitaria alle famiglie delle vittime nell'immediatezza della tragedia.

Tutti questi documenti, per la verità, non hanno un valore in sé, ma lo assumono nella misura in cui vengono messi in relazione al resto delle informazioni, consentendo di avere un *puzzle* più completo. A tal fine, date le funzioni e le responsabilità del Ministro dell'interno e tenuto conto dei rapporti tra i vari organi dello Stato, credo che la Commissione possa richiedere eventualmente ulteriore documentazione, sia al Dipartimento della pubblica sicurezza, che alla Direzione generale dei servizi antincendi. Ritengo che nella ricostruzione del *puzzle* possa essere certamente utile, da un lato, soffermarsi sulle informazioni relative alla vicenda in possesso del Ministro dell'interno, nonché sulle iniziative dallo stesso assunte e sugli ordini impartiti al prefetto, agli organi di polizia e dei servizi antincendio e, dall'altro – come ho già sottolineato – valutare i fatti sulla base anche delle altre informazioni.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Scotti, anche per la documentazione alla quale ha fatto riferimento. Gli chiederei di lasciarne copia alla Commissione, perché ritengo che sia per noi molto importante sotto un duplice profilo.

Innanzitutto, viene confermata l'esistenza di informazioni precise rese nell'immediatezza dell'incidente, per noi quindi molto preziose, come anche prima è stato sottolineato.

In secondo luogo, la relazione dell'onorevole Scotti ha richiamato la nostra attenzione sul tema dell'esplosione avvenuta a bordo del traghetto, un filone che venne esplorato dall'allora capo della Polizia e dal Ministero dell'interno come un fatto avvenuto e non come un fatto che potrebbe essere avvenuto. Sicuramente percorreremo la strada che ci è stata indicata oggi, recuperando documentazione, anche andando a ricercare nel lavoro delle Commissioni che furono istituite per far luce sulla tragedia, per vedere quali risultati esse abbiano raggiunto e da chi erano composte.

Ringrazio quindi davvero l'onorevole Scotti per questo primo contributo molto prezioso e lascio ora la parola ai colleghi che desiderano intervenire.

GRANAIOLA (PD). Ringrazio anch'io l'onorevole Scotti, al quale chiederei una precisazione.

Onorevole Scotti, lei ci ha detto che la mattina dell'11 aprile del 1991 fu subito informato dell'accaduto dalle autorità di pubblica sicurezza. Se ho capito bene, stando a quello che ha letto poco fa, nella comunicazione che le fu trasmessa si dice che i soccorsi partirono immediatamente per l'Agip Abruzzo; in quel momento non si rammenta però il Moby Prince, ma soltanto dopo. È così? Mi sembra molto importante questa comunicazione perché avvalorerebbe la tesi che – ahimè – per il Moby Prince i soccorsi non partirono subito. Vorrei capire se ho inteso bene quello che ha letto.

SCOTTI. Mi pare che il riferimento sia piuttosto alle difficoltà degli accertamenti nell'immediato. Alla prima comunicazione ne seguì subito un'altra, a distanza di qualche ora e della quale pure vi ho dato lettura poco fa, nella quale si parla del Moby Prince. Molto probabilmente la sua impressione, senatrice Granaiola, deriva dal passaggio in cui nella prima comunicazione si dice: «Successivamente veniva tratto in salvo un solo membro dell'equipaggio della Moby Prince (...)» e che del traghetto si parla nella seconda comunicazione.

GRANAIOLA (PD). È diverso però...

SCOTTI. Sì, volevo soltanto dire che la sua impressione ad una lettura attenta viene confermata.

BATTISTA (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE). La ringrazio per la sua relazione, onorevole Scotti.

Vorrei sapere se, nei giorni successivi al disastro, si tennero delle riunioni del Consiglio dei ministri – alle quali immagino lei abbia partecipato – in cui si fece un po' anche un resoconto di quanto era successo nel porto di Livorno. Le chiedo questo perché ho qualche difficoltà a comprendere alcune cose.

Mi riferisco soprattutto al fatto che l'incidente avviene in un momento particolare, visto che si era da poco conclusa la guerra del Golfo, e in una situazione particolare, con attività di carico e scarico di armamenti nel porto di Livorno, con la presenza in rada di navi militarizzate e di navi militari, oltre alla vicina presenza della base americana di Camp Darby. A questo si aggiungono le testimonianze che riferiscono di un elicottero che, proprio il giorno del disastro, nelle ore successive alla collisione, avrebbe sorvolato il porto. In questo quadro mancano però i tracciati, così come non si ha certezza dei punti nave.

Quello che le chiedo è se fu fatta in Consiglio dei ministri un'analisi della situazione specifica del porto di Livorno. Al di là della mancanza, all'epoca, di attrezzature tecniche come quelle attuali, che permettono ovviamente un monitoraggio molto più accurato e dettagliato, ci fu un'analisi della situazione e una valutazione sulla necessità di potenziare i controlli su quanto avveniva nel porto di Livorno o anche in altri porti italiani?

Le chiedo poi se, come Ministro degli interni dell'epoca, lei fosse a conoscenza di attività – nello specifico di carico e scarico di armamenti – che si svolgevano nel porto di Livorno e che dipendevano dalla vicina base americana. La comunicazione di queste attività veniva data anche al suo Dicastero? Il prefetto ne era a conoscenza? Le chiedo, se possibile, di darci un ragguaglio su questi punti.

URAS (*Misto*). Onorevole Scotti, la ringraziamo per la sua partecipazione a questa audizione e per le informazioni che ci ha dato.

Vorrei sapere da lei come fu vissuta la vicenda dal Governo di cui lei faceva parte e, in particolare, se ci si rese subito conto dell'ampiezza della tragedia e se venne affrontata la questione delle modalità con cui si intervenne per portare soccorso al Moby Prince.

Le chiedo, in special modo, se fu affrontato il tema della sopravvivenza dei passeggeri e dell'equipaggio del Moby Prince nelle ore immediatamente successive all'incidente, perché la sensazione che abbiamo avuto nel corso del nostro lavoro, dall'esame degli atti e dalle testimonianze che sono state rese, è che ci sia stata una sorta di rinuncia pregiudiziale ad intervenire, sull'assunto che tutti i passeggeri e i componenti dell'equipaggio del Moby Prince sarebbero deceduti nell'arco di poche decine di minuti dall'impatto.

Questo aspetto della vicenda ci colpisce molto perché, dalla valutazione che abbiamo potuto fare dei dati già disponibili, che sono stati esaminati anche in sede processuale, parrebbe invece che il periodo di sopravvivenza delle vittime sia stato molto più lungo rispetto alle poche decine di minuti di cui si parla.

Qual era «il clima»? Il Governo ha avuto questa percezione e come si approcciò alla tragedia?

SCOTTI. La prima domanda del senatore Battista coincide sostanzialmente con l'ultima richiesta del senatore Uras. Mi è stato chiesto quale fosse «il clima», vale a dire come fu vissuta ed approcciata una tragedia di quelle dimensioni e di quella portata, con specifico riferimento ai profili legati alla velocità dei soccorsi e con una puntuale indicazione rispetto ai tempi di sopravvivenza dei passeggeri del traghetto.

Rispondo ricordando, innanzitutto, che in seno al Consiglio dei ministri fu resa un'informativa dal Ministro responsabile della Marina mercantile, che aveva per legge il compito di provvedere ai soccorsi ed era in possesso di tutti gli elementi utili per procedere, anche con riferimento ai movimenti all'interno del porto di Livorno: sono state già citate la presenza della base militare di Camp Darby ed altre situazioni che non credo fossero però da porre in relazione alla fine della guerra del Golfo, perché erano altri i canali di rifornimento e sia i mezzi che i passeggeri in quella fase transitavano più su Roma.

Sicuramente posso rispondere in maniera più dettagliata sull'intervento posto in essere da parte del Ministero degli interni, con gli strumenti che c'erano a disposizione in quel momento. La Polizia informò con una

prima nota la mattina successiva all'incidente, mentre io fui informato la notte dal Capo della Polizia a voce – non per iscritto – su quello che era avvenuto nel porto e, soprattutto, sull'attività messa in atto da parte dello stesso Parisi nell'immediato. In questi casi il problema è evitare che ci siano troppe persone che contemporaneamente fanno le stesse cose, perché è difficile poi individuare eventuali responsabilità: in certi casi il problema è l'unità di comando e la funzionalità della stessa.

Da questo punto di vista credo che sia importante comparare le informazioni che furono date in tempo reale con i documenti redatti nell'immediato, per tentare di dare una risposta su come si svolsero le cose, e, in particolare, le operazioni di soccorso, con specifico riguardo alla direzione in cui ci si mosse e alle motivazioni per le quali si intervenne dapprima sulla petroliera e poi sul Moby Prince.

Non mi è stato possibile presentarvi dal punto di vista del Ministero degli interni il calendario delle operazioni poste in essere in quei momenti, né so indicarvi le effettive modalità con cui si svolsero, che sono poi i temi delle specifiche domande che mi sono state rivolte: non sono tecnicamente in grado di dire quali furono i diversi passaggi delle diverse unità che entrarono in campo. Credo che forse maggiori rilievi potrebbero venire dai rapporti e dai lavori della Commissione che fu immediatamente istituita a livello ministeriale: io potrei darvi solo delle impressioni che tuttavia, in quanto tali, terrò per me, visto che per potere svolgere il vostro lavoro non vi servono giudizi personali, ma elementi di fatto e documenti.

Il senatore Matteoli, che è qui presente, e che ha svolto compiti anche nell'ambito del Ministero della Marina mercantile, conosce bene i problemi legati alla movimentazione nei porti e alla divisione all'interno degli stessi tra i diversi usi e i diversi punti di riferimento decisionali: la Marina italiana, la Marina non italiana, connessa all'esistenza di basi e così via.

Quelli che vi ho riferito sono con molta franchezza gli elementi che ho a disposizione e con i quali posso rispondervi; non vorrei andare oltre per non rischiare di dare giudizi personali che possono essere molto superficiali, non avendo io una cognizione analitica dei fatti, dei tempi e dei diversi attori che entrarono in campo.

MUSSINI (*Misto*). La ringrazio, onorevole Scotti.

Lei ha detto bene quando ha sottolineato l'importanza dell'unità di comando. In effetti, uno degli aspetti che ci ha colpito di più in questa vicenda e che abbiamo identificato, alla fine, anche come il più preoccupante nella gestione dei soccorsi, riguarda proprio l'unità di comando, nel senso dell'assenza totale del comando. In particolare, il silenzio del comandante Albanese, che comunque alle ore 23,10 di quella notte si allontanava su una motovedetta e rimane in mare fino alle 2 del mattino, nel silenzio più totale, più che ad un'unità di comando fa pensare ad una totale assenza di comando.

Lei ci ha riferito poco fa dell'informativa resa in Consiglio dei ministri dal Ministro della Marina mercantile e del fatto che lei stesso quella

notte fu informato dal Capo della Polizia. Ci ha parlato giustamente anche della prudenza con cui si interviene in certe situazioni, così da non sovrapporre i vari interventi e da non arrivare ad un eccesso di presenze, anche se purtroppo quella notte non ci fu per nulla un eccesso di presenze, ma una totale assenza.

Le rivolgo a questo punto una domanda. Sappiamo che il comandante Albanese quella notte fece una ricognizione e che comunque fece telefonate e sentì delle persone: che lei sappia, ci sono stati contatti tra il comandante Albanese ed il Ministero della Marina mercantile o anche – per la parte riguardante le operazioni di Polizia – il Ministero degli interni?

Le faccio poi un'altra domanda e le dico subito che a me va bene anche quella che può essere stata una sua impressione, sia pure non meramente a livello di istinto, ma piuttosto sulla base dei discorsi che possono essere stati fatti anche all'interno del Consiglio dei ministri e che possono aiutarci a ricostruire un'atmosfera: forse una sua impressione potrebbe essere anche più indicativa di quanto sono alla fine le informative rilasciate pubblicamente. Si sente di dirci quale fu la sua impressione, anche nel corso delle varie informative rese, in merito all'unità di comando e all'attività del comandante Albanese, con particolare riguardo a quanto l'ammiraglio può avere fatto e alle istruzioni che può aver eventualmente ricevuto durante quelle due ore di solitario vagare nella rada di Livorno?

Le chiedo, infine, se lei ha idea di quante navi antincendio fossero state mobilitate per l'Agip Abruzzo, quando c'è stata la necessità di portare soccorso e di spegnere l'incendio.

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Voglio ringraziare anch'io l'onorevole Scotti per la sua presenza e per le cose che ha detto.

Non per autocitarmi, ma come deputato intervenni per due volte alla Camera sulla vicenda del Moby Prince (il 23 settembre del 1991 e il 22 ottobre del 1993). L'onorevole Scotti all'epoca era Ministro degli interni, per cui il Capo della Polizia praticamente dipendeva da lui.

Ferme restando le indagini condotte dai magistrati attraverso la polizia giudiziaria, nei miei interventi alla Camera dei deputati misi in evidenza il comportamento dell'ammiraglio Albanese. Mi dispiace dirlo, perché si tratta di un'ufficiale, ma l'ammiraglio Albanese – che tra l'altro non era presente a Livorno quella sera, anche se non per colpa sua, intendiamoci – sin dalle prime ore successive alla tragedia rilasciò dichiarazioni discordanti. L'11 aprile dichiarò che era stata la prua del traghetto, a causa della nebbia, a speronare la petroliera e che la nebbia era così fitta che dalla prua della sua motovedetta non riusciva a vedere la poppa. Il 12 aprile dichiarò, invece, che la nebbia fittissima poteva aver oscurato tutto, anche sistemi elettronici come i radar. In data 14 aprile, due giorni dopo, lo stesso ufficiale dichiarò che la visibilità era buona. Questa è la situazione dinanzi alla quale ci siamo trovati. Che cosa può dirci, in proposito, onorevole Scotti?

Mi sono sempre chiesto com'è stato possibile che la magistratura o la Polizia che svolgeva le indagini non si siano mai soffermate su questo aspetto.

L'ammiraglio Albanese fu trasferito in seguito a Trieste, ma l'impressione che si ha in questa vicenda – che, per carità, spero sia totalmente sbagliata – è che si sia voluto nascondere la verità. Non saprei chi accusare, ma certamente ho sempre avuto l'impressione che qualcuno non volesse arrivare alla verità. Ci sono altri particolari che potrei rilevare qui ora – anche in sede processuale le dichiarazioni rese sono sempre state discordanti – ma mi riservo di metterli in evidenza nel momento in cui concluderemo il nostro lavoro.

Onorevole Scotti, come Ministro degli interni tutto questo non la colpì? Il Capo della Polizia non le riferì in merito? Insomma, gradirei sapere che cosa ricorda al riguardo, visto l'incarico che all'epoca lei ricopriva, al di là dei documenti ai quali ha fatto riferimento e che ha citato qui oggi.

Ricordo che da parte del Governo, perlomeno da parte di alcuni, la vicenda fu presa sottogamba: rammento che ad un atto di sindacato ispettivo sulla vicenda venne a rispondere un Sottosegretario che non sapeva neppure pronunciare il nome del Moby Prince ed io fui costretto ad invitarlo ad imparare almeno il nome del traghetto.

Le chiedo, dunque, se ricorda qualcosa in merito a questa vicenda nella quale è avvenuto di tutto.

SCOTTI. Rispondo prima alla senatrice Mussini e poi al senatore Matteoli.

Occorre fare innanzitutto uno sforzo di chiarezza, perché parliamo di situazioni molto intrecciate ed ingarbugliate.

Certamente dall'informativa iniziale del Capo della Polizia emerge chiaramente come ci siano state delle informazioni contraddittorie, con dichiarazioni successive che capovolgevano le precedenti. Come il senatore Matteoli ha ricordato, nelle dichiarazioni rese il 12 e il 14 aprile si parte dalla nebbia per arrivare a parlare poi di condizioni atmosferiche non proprio così avverse. Questo discorso andrebbe sviluppato attentamente, partendo dalle indagini dell'autorità giudiziaria.

Come voi sapete, in quel tempo era già intervenuta la riforma del codice di procedura penale, con il passaggio della responsabilità delle indagini dalla polizia giudiziaria al pubblico ministero, per cui la polizia poteva svolgere le indagini autorizzate dal magistrato, ma non poteva agire di sua iniziativa. C'è stata poi una certa evoluzione con i decreti-legge adottati nel 1992, ma il blocco è rimasto. È dalle indagini della magistratura dunque – e nello specifico del pubblico ministero – che può venire un contributo.

Credo che per una risposta puntuale, senatrice Mussini, le sue questioni vadano rivolte al Dipartimento della pubblica sicurezza: se, anche prima della formale indagine dell'autorità giudiziaria ci sono rapporti tecnici del Dipartimento della pubblica sicurezza, questi sono sicuramente

utili per capire e per avere una risposta meno approssimativa di quella che io sono in grado di fornire, non avendo conoscenza di certi dati. Ritengo che dal punto di vista istituzionale, come Commissione parlamentare d'inchiesta, siate legittimamente autorizzati a formulare una richiesta in tal senso.

Pur non avendo infatti una competenza specifica in materia di porti e di sicurezza all'interno dei porti, il Dipartimento della pubblica sicurezza ha posto certamente in essere un'attività di informazione, anche connettendo tra loro i diversi elementi che venivano forniti ed arrivando ad una valutazione degli stessi. Sono convinto che proprio questi elementi potrebbero essere estremamente utili per aiutare a muoversi all'interno di una vicenda che è passata al vaglio delle specifiche autorità istituzionali competenti in questo campo e sulla quale sono state condotte indagini dalla magistratura, con l'apertura di vari procedimenti giudiziari.

Per quanto mi riguarda, quello che posso dirvi è che, sin dal primo momento, la mia impressione fu di una certa «improvvisazione» rispetto ad alcune delle informazioni che venivano date. Di questo parlai anche con il Capo della Polizia, invitandolo a seguire la vicenda con molta attenzione e a tenere personalmente i contatti con il magistrato. Vi ho letto prima l'appunto redatto dal Capo della Polizia, che andò a parlare direttamente con il magistrato, in modo quasi informale, offrendogli tutta la disponibilità tecnica del Dipartimento della pubblica sicurezza che, come sapete, ricomprende anche i Carabinieri e la Guardia di finanza, e non soltanto la Polizia di Stato.

Quanto al fatto di sapere quante navi antincendio operarono nel porto di Livorno, credo che informazioni utili al riguardo potrebbero venire da quella che era all'epoca la Direzione generale della protezione civile e dei servizi antincendi, che doveva fornire gli strumenti di intervento necessari ed aveva la responsabilità tecnica dei soccorsi, sotto la guida dell'ammiraglio Albanese.

Lasciatemi dire, infine, che alle informative rese in Consiglio dei ministri segue molto spesso una discussione, come fu nel caso del quale ci stiamo occupando, anche se non c'erano gli elementi per svolgere una discussione di merito, perché mancava un'informativa dettagliata. In quella fase, per quello che ricordo io, il Ministro della Marina mercantile rinviava ad accertamenti più specifici ed approfonditi che potessero dar luogo ad una discussione di merito sull'accaduto.

FILIPPI (PD). Mi unisco anch'io volentieri ai ringraziamenti all'onorevole Scotti per la sua presenza qui oggi e per la documentazione che ci ha messo a disposizione, che ci consentirà di acquisire elementi sicuramente utili ai nostri lavori. Voglio inoltre ringraziarla, onorevole Scotti, per la pista di lavoro che ci ha indicato in relazione all'importanza delle informazioni rese in tempo reale, profilo del cui rilievo questa Commissione è peraltro pienamente consapevole. Da questo punto di vista, mi piace ricordare che l'attività di questa Commissione è iniziata proprio con l'ascolto del canale 16 VHF, che la sera dell'incidente stava regi-

strandando le comunicazioni in via sperimentale e, dunque, all'insaputa dei protagonisti della vicenda. Ciò nonostante, le contraddizioni sono abbastanza manifeste e palesi, dalla nebbia alla dinamica dell'impatto, all'orientamento delle stesse navi coinvolte nella tragedia.

Dalla sua esposizione, onorevole Scotti, ricavo alcuni elementi di particolare importanza.

Il primo, per il quale torno a ringraziarla, attiene al profilo delle responsabilità, che lei ha ricostruito in maniera molto chiara e circostanziata. La ringrazio perché, anche da questo punto di vista, purtroppo abbiamo acquisito documenti e memorie da parte dei soggetti interessati dai quali emergono, invece, elementi di contraddittorietà anche rispetto a questo: in questo senso i riferimenti normativi che ci ha dato sono senz'altro di conforto.

Vi sono poi altre due questioni importanti che, a mio avviso, emergono dalla sua esposizione: la questione dell'esplosione e quella dei mezzi di soccorso.

Mi sembra che dai documenti che lei ha citato, l'esplosione a bordo del Moby Prince viene sostanzialmente acquisita come un fatto certo e non come un elemento ipotetico, a differenza di quanto per lungo tempo ha caratterizzato invece la vicenda processuale che, da questo punto di vista, non scioglie il nodo. Se non ho capito male, tra l'altro, elementi importanti sono legati anche alla collocazione temporale dell'esplosione, che si sarebbe verificata addirittura prima della collisione. Probabilmente allora sarebbe interessante capire – non so se i documenti in qualche modo lo consentono – quali furono gli approfondimenti da parte della polizia scientifica rispetto alle origini del materiale esplosivo, nonché agli scopi dell'esplosione. Se non vado errato, si ipotizzò da questo punto di vista, almeno in prima istanza, la tesi estorsiva, il che getterebbe un'ombra ulteriore sui protagonisti della vicenda.

Lo stesso discorso della collocazione temporale dell'esplosione non è indifferente rispetto ad una dinamica che siamo costretti in qualche modo a ricostruire per ipotesi, non avendo tracciati radar o altri elementi dai quali risulti in modo chiaro come si siano svolti i fatti. Sappiamo soltanto collocare nel tempo la collisione e, grosso modo, sappiamo dire il luogo in cui essa è avvenuta, ma il modo ed il perché essa si è determinata indubbiamente sfuggono ancora e non vi è al riguardo un'assoluta certezza.

In questo senso le chiedo, dunque, se ha qualcosa da aggiungere rispetto al tema della provenienza del materiale esplosivo e degli scopi dell'esplosione e se conferma il fatto che, in prima istanza, l'esplosione fu collocata temporalmente prima della collisione.

La seconda questione sulla quale voglio richiamare l'attenzione riguarda i mezzi di soccorso. In parte, la ricostruzione delle responsabilità precisa molto bene che il comandante del porto, l'ammiraglio Albanese, presiedeva di fatto all'organizzazione degli interventi e che, quindi, al distacco portuale del Corpo dei Vigili del fuoco spettava soltanto la competenza tecnica.

Appare tuttavia abbastanza singolare – mi consenta, onorevole Scotti – che, se non vado errato, operò a lungo una sola motonave, quella del distaccamento portuale di Livorno, per quanto le condizioni dell'intervento fossero particolarmente critiche. In effetti, alle ore 22,30 si registra la collisione e solo dopo più di un'ora viene salvato il mozzo. È in quel momento che si ha cognizione, in maniera evidente, che la collisione è avvenuta con il traghetto Moby Prince, con a bordo circa 140 persone (anche se in effetti, in base alla ricostruzione fatta nell'immediatezza, non si conosceva ancora il numero esatto delle vittime). Soltanto alle 3 del mattino viene poi di fatto ancorato e attraccato il Moby Prince. Si tratta di un lasso temporale enorme, che non giustifica in nessun modo un semplice allertamento, non soltanto dei vertici delle strutture dello Stato, ma anche – come avviene in queste circostanze – dei vicini distaccamenti portuali, delle centrali operative e di tutti i mezzi di soccorso. Quando si verifica una tragedia simile, non ci si può arrendere fondandosi semplicemente sulla dichiarazione di una persona che afferma che sono tutti morti, lasciando alla deriva un traghetto di quelle dimensioni. Volevo chiedere se aveva contezza al riguardo.

Sicuramente ascolteremo – come peraltro lei stesso ci ha suggerito di fare – il Dipartimento dei Vigili del fuoco, del Soccorso pubblico e della Difesa civile, perché a questo punto è bene ed utile ricostruire. Voglio chiederle, però, se non le è sembrato un po' strano questo tipo di atteggiamento, in ragione della proporzione e della drammaticità dell'evento, di cui di certo non c'era ancora piena contezza, ma la cui gravità indubbiamente si conosceva già a distanza di un'ora. Vi è invece un lasso temporale di ore in cui sostanzialmente l'evento non ha come automatica e naturale conseguenza l'attivazione di tutti coloro che potevano essere disponibili ad intervenire entro un tempo ragionevole e prestare il proprio servizio.

FLORIS (*FI-PdL*). Ringrazio anch'io l'onorevole Scotti per la ricostruzione molto precisa dei fatti che ci ha fornito.

Vorrei soffermarmi, in particolare, su due aspetti. Il primo riguarda l'esplosione, alla quale si è fatto riferimento, mentre il secondo si riferisce alla presenza di fumo, perché di questo e non di nebbia mi pare ci abbia parlato l'onorevole Scotti nella sua relazione.

Per quanto concerne l'esplosione, credo che sia un punto sul quale ci si dovrebbe soffermare, se è vero che, per diverso tempo, si è detto che gli equipaggi delle navi sarebbero stati distratti da una partita di calcio. Se ci fosse stata invece un'esplosione a bordo del traghetto prima dello scoppio dell'incendio ovvero se fosse evidenziato una sorta di attentato, ciò avrebbe rappresentato un indubbio fattore di distrazione rispetto agli impegni dello stesso comandante del Moby Prince. Per questo ritengo che l'ipotesi dell'attentato debba essere presa nella giusta considerazione.

Voglio ringraziare l'onorevole Scotti anche per quello che ci ha detto circa l'impressione che ebbe, a caldo, di una certa improvvisazione. È la stessa impressione che abbiamo anche noi oggi, dopo diverso tempo,

quella cioè di un'improvvisazione nella gestione di tutto l'accadimento, sia con riguardo agli interventi più semplici, sia in relazione ai profili di maggiore gravità della vicenda, vale a dire i soccorsi sul Moby Prince.

Infine, onorevole Scotti, le sono grato per i buoni suggerimenti che ci ha dato anche per quel che concerne il Dipartimento della pubblica sicurezza e dei quali credo che il presidente Lai abbia preso buona nota.

SCOTTI. Rispondo innanzitutto alle questioni poste dal senatore Filippi, partendo dalla prima, riguardante il profilo delle responsabilità.

Credo che sia importante fare chiarezza e concentrarsi sul quadro delle responsabilità di comando, perché il rischio è di essere travolti tutti da impressioni e da «spinte» in direzioni diverse, per cui sono pienamente d'accordo con quello che è stato detto.

Quanto all'esplosione, credo che nella documentazione della quale ho dato lettura, e che lascerò in copia alla Commissione, ci siano al riguardo indicazioni abbastanza precise sull'informativa rispetto ai tempi di un'eventuale esplosione. Non ho letto i fonogrammi della Direzione generale della protezione civile e dei servizi antincendi, ma credo che alcuni degli elementi in essi contenuti – che adesso stavo riconsiderando alla luce delle domande – ordinati in sequenza temporale possano dare delle risposte tecniche un po' più precise di quelle alle quali ho fatto riferimento nella mia relazione introduttiva.

Con riferimento, infine, alla terza questione relativa ai mezzi di soccorso, già alle ore 6,30 dell'11 aprile del 1991 la Direzione generale della protezione civile e dei servizi antincendi dice che sul posto stanno operando tutte le squadre del Comando di Livorno, rinforzate da Genova, da Roma e da La Spezia.

GRANAIOLA (PD). Alle 6,30 del mattino.

SCOTTI. Come?

GRANAIOLA (PD). Mi scusi, onorevole Scotti, ma capisce che parliamo delle 6,30 del mattino?

SCOTTI. Io mi limito a fornirvi i dati che ho a disposizione; poi l'analisi non tocca a me, né a me compete dare un giudizio. Io voglio offrirvi degli elementi, perché mi avete chiamato qui per questo e voglio rispondervi in questa direzione, nell'ambito delle mie capacità e delle mie possibilità. In questo senso ho detto che può essere interessante ordinare in sequenza temporale i dati contenuti nei fonogrammi arrivati la notte dell'incidente e successivamente.

Il Ministero degli interni si attivò sul piano informativo, chiedendo che gli fossero inviate le note contenenti le informazioni correlate all'ambito di propria competenza e responsabilità. In particolare, la mia direttiva fu quella di evitare che si determinasse una sovrapposizione di responsabilità perché, alla fine, non se ne sarebbe venuti fuori, né in quel mo-

mento, né un domani, per chiunque avesse dovuto analizzare quella situazione *ex post*.

PRESIDENTE. Non essendoci altre richieste di intervento, ringrazio ancora una volta l'onorevole Vincenzo Scotti per il suo preziosissimo contributo e per le indicazioni che ci ha dato, che ritengo molto utili per il lavoro della Commissione.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di Paolo Thermes e Roger Olivieri, testimoni

PRESIDENTE. I nostri lavori proseguono ora con l'audizione dei signori Paolo Thermes e Roger Olivieri, testimoni.

Diamo il benvenuto all'avvocato Paolo Thermes e al dottor Roger Olivieri che, come sapete, sono qui in qualità di testimoni oculari di ciò che accadde quella notte, in quanto, all'epoca dei fatti, allievi presso l'Accademia navale di Livorno. La loro testimonianza è per noi molto importante e siamo sicuri che potrà aiutarci a sciogliere tanti dubbi e tanti nodi della vicenda.

Avverto che anche di questa seconda parte 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 *web* del Senato.

Chiedo agli auditi e ai commissari se ritengano che i loro interventi debbano essere secretati. In ogni caso, in qualunque momento, può essere chiesta la chiusura della trasmissione audio-video e la segretazione dell'audizione o di parti di essa, qualora si ritenga 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.

Ringrazio per la disponibilità i nostri ospiti, ai quali cedo subito la parola, affinché ci espongano i loro ricordi su quello che avvenne la sera dell'11 aprile del 1991. Seguiranno le eventuali domande dei senatori, ove si ritenga necessario un approfondimento rispetto ad alcuni passaggi.

THERMES. Buongiorno a tutti. Sono Paolo Thermes ed all'epoca dei fatti ero ufficiale di complemento della Guardia costiera, in servizio presso l'Accademia navale di Livorno, con l'incarico di istruttore di arti marinesche (in realtà insegnavo ad andare in barca agli allievi dell'Accademia e ai superiori che ne facevano richiesta).

La sera in cui è avvenuta la tragedia io ed il collega Olivieri eravamo in Accademia e, per ragioni molto banali, in maniera del tutto fortuita, ci ritrovammo ad assistere ai fatti praticamente quasi in tempo reale, mentre accadevano.

Eravamo in un punto prospiciente il mare, con una visuale assolutamente libera e decisamente vasta, che abbracciava un arco di orizzonte che andava dall'uscita del porto di Livorno fino alla costa a Sud dell'Accademia navale. C'erano di fronte a noi quattro navi alla fonda. Era una serata limpida ed assolutamente priva di vento o con vento assolutamente trascurabile; erano perfettamente visibili, tanto le navi, quanto addirittura i segnali delle Secche della Meloria (parliamo di circa quattro miglia fuori).

I miei ricordi – che credo coincidano con quelli del collega Olivieri – partono dal momento in cui vedemmo uscire dal porto di Livorno il traghetto Moby Prince, completamente illuminato, che si dirigeva, come sempre accadeva a quell'ora della sera, verso Sud, ad una velocità costante, in direzione della Sardegna. Si trattava di un traghetto di linea e non era neanche la prima volta che lo vedevamo uscire, dal momento che eravamo sempre in Accademia.

In seguito ci spostammo dal punto in cui eravamo per salire al nostro alloggio, che era in una palazzina le cui finestre si affacciavano direttamente sul mare, senza quindi alcun tipo di ostacolo alla visuale. Da lì continuammo ad osservare l'orizzonte perché, in realtà, era successo qualcosa che aveva attirato la nostra attenzione. Era accaduto che sull'ultima delle quattro navi alla fonda, e soltanto su quella – dal nostro punto di vista quella ormeggiata più verso Sud – insisteva un fenomeno che non riuscivamo esattamente a comprendere: sembrava che la nave fosse avvolta o che comunque si stesse avvolgendo in una sorta di nuvola biancastra di vapore. Mi ricordo che, sul momento, non riuscimmo neanche a capire che tipo di nave fosse: pensavamo che fosse una di quelle che trasportavano le automobili nello scalo commerciale del porto di Livorno. Ci abbiamo messo un po' per capire che, in realtà, era una petroliera.

Come dicevo, quindi, ci spostammo da dove eravamo e salimmo ai nostri alloggi, da dove ci affacciammo poi alle finestre, notando che il fenomeno, in realtà, stava progredendo perché quella nuvolaglia, quella sorta di vapore che aveva avvolto la nave, cominciava ad essere più consistente, tant'è vero che non si distingueva assolutamente più la sagoma della nave. Chiunque si fosse affacciato alla finestra, in quel momento, non avrebbe certo potuto vedere o capire che in quel punto c'era una nave. Si vedevano soltanto dei bagliori, delle luci abbastanza deboli ed intermittenti, che sembrava quasi filtrassero da quella che pareva essere una cortina. Tenete presente che la linea dell'orizzonte ed il mare di notte sono assolutamente bui e, se non c'è una luce, non si vede assolutamente niente; è un buio che difficilmente si può apprezzare vivendo in città. Quindi, ripeto, nel punto in cui c'era una nave – peraltro enorme, una petroliera – non si vedeva più assolutamente niente: l'orizzonte era praticamente buio.

Dopo forse un paio di minuti, non credo di più, andai nel mio alloggio, attiguo a quello del collega Olivieri, che rimase invece nel suo. A quel punto si udì un'esplosione, un boato sordo, con uno spostamento forse anche dei vetri. Proprio in quel momento, in realtà, la zona in cui prima c'era la nave di cui vi ho parlato, poi completamente oscurata, si

illuminò di luce riflessa per quello che era evidente essere un incendio, anche di dimensioni enormi, considerata la luce che promanava e le fiamme che cominciarono a salire e a vedersi.

Nessuno di noi due o almeno io – parlo per me – non pensai più al traghetto che avevamo visto uscire, credendo che fosse ormai ben oltre le navi alla fonda: nessuno pensò, dunque, che quella potesse essere la collisione con un traghetto. Il resto dello scenario era rimasto assolutamente invariato: le altre navi continuavano ad essere visibili come prima e, allo stesso modo, continuavano ad essere visibili le Secche della Meloria. Tutta la nostra attenzione era incentrata, dunque, sul punto dell'orizzonte dal quale salivano fiamme e dove ormai era chiaro che ci fosse un incendio.

Scendemmo allora al piano sottostante della palazzina, dove c'era il circolo ufficiali e lì abbiamo consultato e dato un po' l'allarme, avvisando gli altri colleghi che erano là. Io scesi ad un piano ancora inferiore, dove presi una delle radio VHF che usavamo per i servizi in mare fra di noi. Insieme al collega Olivieri ci mettemmo così ad ascoltare le comunicazioni sul canale 16, vale a dire principalmente quelle fra l'avvisatore marittimo del porto di Livorno – l'avvisatore marittimo è sostanzialmente l'equivalente della torre di controllo di un aeroporto – e le navi che erano fuori. Iniziosi a quel punto tutta una conversazione fra l'avvisatore marittimo ed il comandante della petroliera – in quel momento abbiamo capito che si trattava dell'Agip Abruzzo, che stava andando a fuoco – il quale non si capacitava del fatto che da Livorno non lo vedessero neanche: in realtà dalla costa non lo vedevano per la stessa ragione per cui non lo vedevamo noi, cioè per il fatto che la nave era completamente avvolta dal fumo dell'incendio.

Inizialmente lo stesso avvisatore marittimo e la stazione radio della Guardia costiera avevano avuto delle difficoltà a capire le dimensioni di quello che stava accadendo, vuoi per la concitazione del momento, vuoi forse per alcune informazioni che erano transitate e che non erano magari le più complete che si potevano dare, tant'è che ad un certo punto dovette intervenire nella conversazione il comandante dell'altra petroliera dell'Agip – che, se non ricordo male, si chiamava Agip Napoli – che sostanzialmente aveva dato fondo poco più a Nord dell'Agip Abruzzo. Fu proprio il comandante dell'Agip Napoli che, intervenuto appunto nella comunicazione radio, disse esplicitamente all'avvisatore marittimo e alla Capitaneria che non si stavano rendendo conto del fatto che c'era un incendio enorme a bordo dell'Agip Abruzzo. Da lì probabilmente si è messa in moto un po' tutta la macchina.

Nel frattempo noi avvisammo il Corpo di guardia della palazzina dove c'erano gli allievi ed allertammo un po' la catena di comando all'interno dell'Accademia, passando ovviamente le consegne agli ufficiali più alti in grado. Restammo ad ascoltare le conversazioni dal circolo ufficiali, le cui finestre davano sul mare, fintanto che il fumo dell'incendio – ed era sicuramente il fumo dell'incendio, perché aveva un odore molto pesante ed acre – non arrivò a terra e oscurò completamente la visuale. A quel

punto non vedevamo più neanche il lampione che era fuori dalla finestra distante probabilmente tre metri. Non si vedeva più assolutamente niente; sentivamo soltanto le comunicazioni radio.

L'ultima cosa che mi ricordo di aver visto dalla mia posizione furono i rimorchiatori della compagnia portuale di Livorno «Tito Neri», che uscivano dal porto di Livorno a velocità piuttosto sostenuta e si dirigevano verso il punto in cui aveva dato fondo l'Agip Abruzzo.

Del Moby Price non si parlava, non si è mai parlato, nel senso che non venne fuori neanche dalle conversazioni che si sentivano alla radio; nessuno si era accorto del traghetto. È dovuto passare un bel po' di tempo prima che uno dei mezzi di soccorso – non ricordo se era una motovedetta della Guardia di finanza o addirittura un'imbarcazione di lavoratori del porto che era uscita anch'essa in soccorso – si accorgesse che c'era un traghetto al di là della petroliera, quindi sul lato che dava verso il mare aperto. In realtà prima non se ne era accorto assolutamente nessuno. Divenne allora praticamente noto che non si era trattato semplicemente o solamente di un incendio su una petroliera, ma che era intervenuta una collisione notevole.

Continuammo ad ascoltare tutte le conversazioni intercorse tra il comandante dell'Agip Abruzzo, l'avvisatore marittimo e la Capitaneria di porto che coordinava i soccorsi. Ci fu tutta una serie di scambi, che immagino sia stata riportata e registrata. Noi restammo lì, mi pare fino verso l'una e mezza di notte. La mattina dopo passò davanti alle nostre finestre proprio il relitto del traghetto rimorchiato verso il porto di Livorno. Questo è quello che mi ricordo dei fatti, di ciò cui ho assistito.

Successivamente fui ascoltato come persona informata sui fatti dal pubblico ministero che conduceva l'indagine; venni chiamato poi come teste (non ricordo bene, ma penso sicuramente al processo di primo grado). Fui anche querelato da parte del comandante dell'Agip Abruzzo, che poi finì nel nulla. Questo è quanto mi ricordo.

Vi ringrazio per l'attenzione.

OLIVIERI. Buongiorno a tutti, sono Roger Olivieri, oggi dottore commercialista, ma all'epoca dei fatti – come il collega ed amico Paolo Thermes – guardiamarina della Guardia costiera, allora Capitaneria di porto, in forza all'Accademia navale di Livorno come addetto alla sezione velica.

Ritorno un attimo indietro rispetto al racconto che ha fatto il collega Thermes solo per aggiungere alcuni particolari che, dopo 25 anni, sono ancora nitidi nella mia memoria, anche se conservo ancora, comunque, il rapporto fatto all'Accademia navale ed i verbali degli interrogatori: non so perché li ho conservati, ma li ho sempre tenuti con me.

Prima di tutto ribadisco quello che Paolo Thermes ha detto: noi avevamo una visuale quasi privilegiata, potrei permettermi di dire, perché davvero avevamo l'orizzonte quasi completamente a nostra disposizione. La serata era assolutamente splendida e di serate splendide in quel tratto di mare ne ricordo tante: il cielo era stellato e si vedevano tutte le navi alla fonda e le Secche della Meloria.

Uscii insieme a Paolo Thermes per andare al parcheggio delle auto a prendere una cosa nella mia macchina e, tornando, fummo colpiti da una nave alla fonda molto grande – che oggi possiamo chiamare Agip Abruzzo – lievemente più a Sud delle altre. Ricordo, in particolare – e l'ho ribadito anche tutte le volte che sono stato sentito – che fui attratto da una luce rossastra tra il ponte di comando e la coperta: non era una luce di fonda, di segnalazione fissa, ma era ad intensità variabile. Fui colpito anche dal fenomeno di nebulizzazione e vaporizzazione che avvolgeva la nave, ma che, ricordo bene, scomparve alla nostra vista in una frazione di secondo, non gradualmente. Questo è un particolare su cui più volte mi sono soffermato anch'io nei vari ricordi, paragonandolo allo spegnimento di un interruttore.

Come sapete bene, l'Agip Abruzzo era lunga più di 300 metri; in quella notte, quando era alla fonda, aveva la prua quasi rivolta a Nord, ma scomparve come se dal ponte avessero spento tutte le luci. Rimase, invece, il bagliore di cui vi ho detto. Questo fenomeno – chiamiamolo così – ci attrasse particolarmente per cui, tornando indietro verso il nostro alloggio, ci riaffacciammo alla finestra della mia stanza: tenete presente che i nostri alloggi erano al secondo piano, quindi avevamo una visuale ancora più ampia della linea d'orizzonte. Esattamente di fronte a noi c'era quello che in Accademia è chiamato porticciolo San Leopoldo, dove c'erano delle imbarcazioni da esercitazione, a vela, con un marinaio di guardia in garitta che, mi risulta, portò poi anche la sua testimonianza. Eravamo quindi bene o male nella stessa direzione visiva.

Io ed il collega Thermes restammo alcuni minuti a chiacchierare e a vedere quella luce, quel fenomeno che proseguiva e del quale in quel momento non riuscimmo a darci assolutamente una spiegazione.

Paolo Thermes tornò nel suo alloggio. Io mi sedetti sul banchetto che avevo proprio accanto alla finestra, perché stavo studiando per l'esame di Stato e uno o due minuti dopo sentimmo un'esplosione, una deflagrazione potente. Mi affacciai alla finestra e vidi una colonna di fuoco di almeno 200 metri di altezza, anche se è difficile dare l'esatta dimensione: ho comunque ancora negli occhi la fotografia di quel momento.

Ci tengo a precisare – torno un attimo indietro – che, mentre tornavamo a piedi verso gli alloggi ufficiali, vedemmo il traghetto che usciva dalla diga della Vegliaia, con tutte le sue luci, seguendo una rotta regolare e senza particolari manovre. Quel momento ci attrasse per la sua bellezza, per le luci, il mare, le stelle.

Subito dopo l'esplosione, come Paolo Thermes ha già raccontato, scendemmo in sala ufficiali, dove erano tutti riuniti in sala televisione, visto che – mi pare di ricordare – c'era una partita di calcio. Avvisammo un tenente di vascello, che era l'ufficiale più alto in grado: non ne ricordo francamente il cognome, ma era il comandante dei dragamine che c'erano nel porto di Livorno, usati dagli allievi dell'Accademia per le esercitazioni. Preciso che i dragamine erano in legno e che, quindi, non potevano essere assolutamente usati per soccorsi in una situazione di quel genere, anche se ricordo che una delle prime cose che il tenente di vascello fece

fu chiamare i marinai di guardia per far accendere le macchine e mettersi a disposizione.

Per il resto, ricordo perfettamente il buio e il fumo che arrivò. Siccome in Accademia gli allievi usano dormire con le finestre aperte, avvissammo subito il Corpo di guardia di far chiudere le finestre e andammo ad avvertire anche alcuni ufficiali che con le loro famiglie dormivano nella palazzina, invitandoli a controllare se avessero le finestre aperte.

Il tempo adesso è difficilmente stimabile, ma penso che almeno tre quarti d'ora o un'ora dopo fummo avvolti dal buio più totale, tant'è vero che chiudemmo tutte le finestre e ci rintanammo – passatemi il termine – in sezione velica ad ascoltare tutte quante le comunicazioni radio, perché non si poteva proprio uscire.

Confermo che non ci venne assolutamente idea del traghetto, ma nemmeno lontanamente. Quindi anche per noi, quando avvissammo il Corpo di guardia, era esplosa una petroliera. Molto tempo dopo abbiamo ascoltato la comunicazione – che, se non ricordo male, era della Guardia di finanza, ma poco importa – in cui si parlava di una palla di fuoco che si muoveva nell'acqua e si diceva che era un traghetto. A quel punto abbiamo messo insieme sostanzialmente le due cose.

Come ha detto Paolo Thermes, con una radio VHF portatile restammo ad ascoltare – fino all'una, all'una e mezza di notte – quello che accadeva nello spazio di mare antistante. Questo è principalmente il mio ricordo.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Ringrazio gli auditi per lo sforzo che stanno facendo nel ricordare, perché immagino che non sia facile ripercorrere la vicenda a distanza di così tanto tempo.

Al di là della vostra testimonianza oculare, volevo concentrarmi soprattutto su quello che avete avuto occasione di sentire. Vorrei sapere, innanzitutto, com'era la qualità dell'audio delle comunicazioni sul canale 16 e, in particolare, se c'erano dei momenti in cui magari avete sentito qualcuno dire: «Non sento! Potete ripetere?». Ci sono stati momenti in cui non era buona o soddisfacente la qualità dell'audio delle comunicazioni intercorse tra il comandante dell'Agip Napoli, il comandante Superina, la Capitaneria di porto e l'avvisatore marittimo?

Leggendo poi i verbali, due passaggi hanno destato in modo particolare la mia attenzione. Innanzitutto, vi chiedo di confermare quanto avete detto, se è stato riportato correttamente, perché inizio a dubitare di tutto. Mi riferisco in special modo ad una frase del comandante Superina, che ad un certo punto avrebbe detto: «Posso farcela da solo». Dunque, subito dopo l'esplosione – ma prendiamo tutto con le pinze, in particolare il fatto che ci sia stata un'esplosione e che il comandante Superina abbia segnalato un principio di incendio a bordo – ci sarebbe un momento nel quale il comandante dell'Agip Abruzzo, con tono tranquillo, dice che può farcela da solo, per cui doveva esserci una situazione che il comandante della petroliera reputava di poter gestire da solo.

Questo è un punto sul quale voglio richiamare l'attenzione di tutta la Commissione.

C'è poi un altro aspetto che, secondo me, è molto curioso. Avvocato Thermes, agli inizi del giugno del 1993, se non erro, lei viene sentito dal pubblico ministero De Franco, al quale rilascia delle dichiarazioni, dopo che, tra l'altro, le vengono fatte ascoltare le registrazioni radio. Ad un certo punto, però – correggetemi se sbaglio – nell'udienza del 1996, lei evidenzia che ci sono dei «buchi», cioè che nella registrazione che viene portata nel dibattimento ci sono dei punti che non ritrova, come se ci fossero stati dei tagli. Mi permetto di rileggere quanto lei ha detto, avvocato, perché è giusto rilevare certe cose. Lei dichiara: «Davanti al pubblico ministero Luigi De Franco ho avuto modo di ascoltare il nastro di «Livorno Radio» e, secondo me, nel nastro stesso non vi è registrato un dialogo che si svolse tra i Vigili del fuoco e il comandante Superina sul canale 16. Tale conversazione si svolse dopo che il comandante Superina ha detto ai Vigili del fuoco di avere a bordo *iranian light*. In un primo tempo il comandante Superina dice di avere un principio di incendio in sala pompe e che ce la poteva fare da solo con i suoi uomini (...)».

Dal momento che magari non tutti sono andati a leggersi per intero i verbali, vorrei che lei dicesse alla Commissione qual è stata la reazione. In particolare, quando lei ha segnalato che nella registrazione sul canale 16 c'erano dei «buchi», di cose molto rilevanti, oltre alla sua reazione, che penso sia stata ovviamente di notevole sorpresa, potrebbe dirci che cosa ha visto nel dibattimento? C'è infatti un momento preciso – non voglio dire se c'era già stata o no la collisione o se c'era stata un'esplosione – in cui il comandante Superina dice delle cose e poi, quando si arriva al dibattimento, questa conversazione diventa del tutto irrilevante, viene omessa, non si sa da chi. Ha modo di ricordare se c'è stato un approfondimento di questo punto in particolare?

CAPPELLETTI (M5S). Ringrazio i nostri ospiti per il loro contributo, che credo sia di straordinaria importanza per aiutarci a capire le vere cause dell'incidente, perché molte sono le testimonianze riferite alle fasi successive alla collisione, mentre questa Commissione fa fatica a ricostruire proprio i momenti precedenti all'incidente.

Innanzitutto, ritengo che sia importante la testimonianza relativa ad una luce rossastra che avrebbe preceduto la collisione, perché la deflagrazione – di cui avete udito il tuono – avviene a distanza di qualche minuto. Il fatto che ci fosse poi una nube biancastra, presumibilmente un getto d'acqua, mi fa supporre che ci fosse un incendio a bordo precedente all'istante della collisione con il Moby Prince.

Un altro aspetto importantissimo riguarda, a mio avviso, il fatto che voi siete testimoni oculari della fase immediatamente precedente alla collisione e, se non ho travisato le vostre dichiarazioni, avete detto che non c'era nebbia. Certamente dopo la collisione c'è stato un disastro da tutti i punti di vista, per cui chiaramente la situazione della visibilità si è dete-

riorata, ma in precedenza non possiamo considerare la nebbia come una concausa dell'incidente.

Ci avete poi riferito di uno spegnimento delle luci dell'Agip Abruzzo precedente anch'esso ai due minuti successivi in cui avreste udito la detonazione della deflagrazione.

Credo che questi aspetti siano tutti di straordinaria rilevanza.

Mi chiedo, quindi, come mai nella relazione della Capitaneria di porto successiva all'inchiesta voi siate indicati come testimoni della presenza di nebbia. In questo senso ci terrei a leggere uno stralcio di quella relazione, che mi sembra estremamente interessante anche per i colleghi. Viene ribadito – siamo a pagina 5 della relazione – che, subito dopo le ore 22,15, la motocisterna è stata coperta da un fitto banco di nebbia improvviso e, a supporto di questa tesi, vengono citate le testimonianze di due aspiranti guardiamarina, Paolo Thermes e Roger Olivieri.

Voglio chiedervi poi di ribadire, se possibile, quella che secondo voi era la direzione della prua dell'Agip Abruzzo negli istanti precedenti alla collisione, su cui abbiamo avuto indicazioni diverse.

Infine, avvocato Thermes, potrebbe dirci il motivo per il quale il comandante dell'Agip Abruzzo ha ritenuto di querelarla?

THERMES. Rispondo seguendo l'ordine delle domande, così come sono state formulate.

Per quanto riguarda, innanzitutto, la qualità del segnale audio, e quindi di tutto il traffico radio, direi che era ottima. A quel che ricordo, non c'è stato nessun problema di comprensione delle parole. Ciò che può essersi verificato – e sicuramente è accaduto – è stata una difficoltà nel comprendere il significato reale dei messaggi e delle frasi che venivano lanciate via radio. In realtà, le parole erano sempre assolutamente udibili e perfettamente comprensibili, dalla prima all'ultima. Quando il comandante Superina disse che poteva farcela da solo, in effetti disse esattamente così.

Ribadisco che, anche in questa sede, mi limito ovviamente a raccontare e ad esporre quello che ho ascoltato: lungi da me l'idea di trarre delle conclusioni o formulare delle ipotesi. È un dato di fatto, perché me lo ricordo e quindi posso sostenerlo sempre, che il comandante Superina lanciò via radio dei messaggi sostanzialmente confusi, qualora non contraddittori, perché disse esattamente: «Abbiamo un principio di incendio in sala pompe». Detto per inciso, la sala pompe si trova quasi nel punto di intersezione fra il piano di coperta della nave...

OLIVIERI. Se posso, vorrei mostrare una foto, anche se orribile, perché è stata ripresa dalla televisione.

THERMES. Si tratta di un *frame*.

OLIVIERI. Esattamente, è un *frame* del giorno l'incidente, ripreso da un elicottero.

THERMES. La macchia rossa che vedete nella foto è il segno dell'incendio sviluppatosi a bordo ed è probabilmente quello che noi abbiamo visto all'inizio, prima dell'esplosione, cioè le famose luci rossastre e i bagliori rossastri dei quali vi abbiamo riferito.

FILIPPI (*PD*). Prima dell'esplosione?

THERMES. Io la collisione non l'ho vista.

Nel punto della nave che vedete in basso nella foto si trova uno dei locali, tra cui anche la sala pompe, stando a quello che poi è venuto fuori, ed è qui che si è sviluppato l'incendio.

Il comandante Superina disse esattamente che aveva un principio di incendio a bordo e che, per il momento, ce la faceva con i suoi uomini e con gli impianti antincendio presenti sulla nave. Questa frase la ricordo benissimo, anche perché l'ho ricollegata mentalmente a quello che avevamo visto prima, cioè al famoso vapore o roba del genere. Mi è poi rimasta impressa ed ho continuato a dare una sorta di conseguenza logica nei fatti perché dopo – parecchio tempo dopo – anche l'Agip Napoli fu avvolta da quella strana sostanza biancastra, tant'è vero che a quel tempo pensammo che anche l'Agip Napoli stesse predisponendo i mezzi antincendio, nell'ipotesi che il disastro si propagasse anche alle altre navi.

In pratica in quel momento, sempre sullo stesso canale, iniziò un traffico di botta e risposta tra il comandante, i Vigili del fuoco e la Capitaneria a terra; si intromisero anche altre navi. Ad un certo punto il comandante dell'Agip Abruzzo cominciò a lanciare dei messaggi in maniera più concitata, trovandosi con la nave al di là della cortina di fumo che si stava creando. Come ho detto prima, ad un certo momento la nave scomparve dall'orizzonte e divenne totalmente invisibile. Nel giro di un istante è come se avessero spento tutte le luci di bordo. Immaginate di vedere un albero di Natale dall'altra parte del marciapiede e, un istante dopo, di non vedere più niente, perché è tutto completamente spento. Una petroliera, un gigante lungo qualche centinaio di metri, è illuminata a giorno e si vede a distanza di miglia; ad un certo punto non si è vista più.

Il comandante si trovava quindi al di là della cortina di fumo che si stava creando e da terra non lo si vedeva, tant'è vero che cominciò a lanciare i razzi di segnalazione che salivano sopra la cortina di fumo (o quello che era) che impediva la vista della nave, dicendo: «Livorno mi vede», nel senso: «Se vi affacciate alla finestra mi vedete, sono qui davanti». In effetti era lì davanti; a saperlo. Questo è quanto disse.

Quando poi ebbi modo di riascoltare la registrazione, perché interrogato dal dottor De Franco come persona informata sui fatti – avevo già sentito la registrazione su «Mixer», un programma televisivo di Giovanni Minoli – effettivamente notai che mancava il fraseggio, lo scambio tra il comandante dell'Agip Abruzzo e i Vigili del fuoco, che avevano chiesto che cosa la nave stesse trasportando, qual era la natura del carico. Il comandante Superina parlava di *iranian light*, cioè petrolio semiraffinato,

ma mancava la parte in cui diceva di avere a bordo un principio di incendio e che poteva farcela da solo.

In ogni caso, l'atteggiamento del comandante Superina, a mio avviso e per quello che ho sentito, può aver determinato anche una sorta di incertezza nelle risposte dei soccorritori, perché fino all'ultimo Superina lanciò dei messaggi un po' contrastanti. Tenete presente che, quando ad un certo punto decise di scendere dalla nave, di abbandonare la nave con l'equipaggio, si preoccupò di dire – credo che sia ancora nelle registrazioni – che non si trattava di «abbandono di nave», che nel diritto della navigazione vuol dire una cosa ben precisa, con conseguenze altrettanto puntuali. Disse addirittura che lasciava il giornale di bordo in plancia, perché quello non era «abbandono di nave»; stava facendo allontanare precauzionalmente gli uomini dalla nave.

Se poi qualcuno abbia o meno approfondito la questione della cancellazione dai nastri delle registrazioni, onestamente non so dirlo. Quello che so è che il giorno dopo l'incidente – se non sbaglio – venni convocato in Capitaneria di porto a Livorno, dove mi presentai a due ufficiali superiori, i quali mi chiesero di indicare a getto su una carta nautica che avevano lì davanti la direzione di uscita del traghetto dal porto e la posizione dell'ancoraggio della petroliera. Mentre ero lì venne poi un altro ufficiale, un tenente di vascello: se non erro, si chiamava Scarascia o qualcosa del genere.

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Si chiama ancora così.

THERMES. Scarascia dunque, con il quale ricordo che ci eravamo già visti, era tenente di vascello ed io guardiamarina. Fu lui a dirmi che l'avvisatore marittimo, dal cui ufficio stava venendo, aveva delle registrazioni fatte su un multipista, anche se poi di questa storia del multipista non ho più saputo nulla. Per quello che ho sentito, anche nell'interrogatorio durante il processo, nessuno mi fece più una domanda al riguardo. Non so che fine abbia fatto la questione.

Infine, per rispondere alle altre domande, confermo che entrambi vedemmo una luce rossastra, intermittente, prima dell'esplosione: ripeto che noi collisione non l'abbiamo vista. Confermo che c'era una nube biancastra e che la visibilità di tutto l'arco dell'orizzonte era assolutamente perfetta. Come ho già detto, le luci della petroliera si spensero all'improvviso circa un paio di minuti prima del boato.

Per concludere, l'Agip Abruzzo era posizionata con la prua intorno ai 330°, quindi quasi in direzione Nord: possiamo dire che, dalla nostra visuale, aveva la prua leggermente rivolta verso il mare, in direzione Nord, ma verso il mare, non verso terra.

FILIPPI (*PD*). Dopo l'esplosione?

THERMES. No, questo prima dell'esplosione. La mattina dopo, invece, la nave era completamente girata di 90°: aveva la prua verso terra e la poppa verso il mare.

Per quanto riguarda invece il discorso dell'approfondimento sulla cancellazione delle registrazioni, come ho già detto, non ho idea.

Quanto invece al passaggio della relazione della Capitaneria di porto cui ha fatto riferimento il senatore Cappelletti, si tratta di una libera interpretazione di chi ha voluto leggere in quello che ho scritto la conferma della presenza di nebbia. Io non ho mai parlato di nebbia: ogni volta che qualcuno mi ha chiesto se c'era la nebbia o no, io ho sempre risposto categoricamente di no. Questo è quanto.

OLIVIERI. Confermo anch'io assolutamente la buona qualità dell'audio. Nonostante il nostro apparato minore e di piccola portata, l'audio per seguire i soccorsi e le conversazioni era di ottima qualità. Confermo anche una grande concitazione, nel senso che quello che abbiamo sentito è quello che ha riferito Paolo Thermes. C'è stato un iniziale tentativo, forse per un attimo, di sminuire, passatemi il termine, quello che era accaduto – ce ne siamo resi conto più noi che eravamo fuori, che non il comandante dell'Agip Abruzzo che era sul luogo – salvo poi arrivare ad una concitazione incredibile quando Superina ha capito, perché ricordo – forse ricordo male – che il comandante disse: «Stiamo per esplodere». Prima, dunque, il comandante Superina non vuole lasciare la nave e dice che può farcela da solo; poi dice che stanno per esplodere.

PRESIDENTE. Quanto tempo è passato tra il prima e il dopo al quale lei si riferisce?

OLIVIERI. Presidente, è veramente difficile.

PRESIDENTE. Parliamo di minuti?

OLIVIERI. No: secondo me siamo tra la mezz'ora e l'ora abbondanti.

Come dicevo, ricordo anch'io una grande concitazione e la contraddizione tra un primo momento, in cui il comandante Superina dice di farcela da solo, e la successiva richiesta di aiuto a lasciare la nave.

In merito alla posizione della nave, confermo quello che abbiamo visto e che abbiamo detto. A questo proposito aggiungo che, prima del processo, fui interrogato dal perito del tribunale, che fece con me un accesso proprio nell'alloggio in cui ero la notte dell'incidente per rendersi conto di quella che era la mia visuale: tuttavia, mentre io indicavo che la nave era in un determinato punto, lui mi rispondeva di no, che la nave era in un'altra posizione. La stessa cosa è accaduta quando, rendendo la mia testimonianza nel processo di primo grado, ho segnato sulle carte la posizione della nave: mentre io sostenevo che la nave era in un certo punto, vedevo – scusatemi – lo sconcerto intorno a me.

Anche dopo l'accesso al mio alloggio, quando tornammo in questura, nonostante io continuassi a ribadire di aver visto una luce rossastra ad intensità non costante, il perito mi liquidò più volte dicendo che quella era la nebbia e che tutte le luci della nave convogliavano in un unico punto. Io però nebbia – ribadisco – non l'ho mai detto. È vero, la sensazione che abbiamo avuto noi, che ho avuto io, era quella di una nebulizzazione, che si accompagna con pompe antincendio e così via. Ovviamente eravamo a circa due-tre miglia dalla nave, per cui la nostra visuale era quella. Per ora non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. C'era la questione della querela, avvocato Thermes.

THERMES. Sì, Presidente. Venni querelato dal comandante Superina per un'ipotesi di reato di diffamazione aggravata a mezzo di stampa innanzi al tribunale penale di Monza, per aver rilasciato un'intervista al quotidiano «Il Giornale», al tempo in cui era diretto da Indro Montanelli, nella quale avevo raccontato quello che avevo visto, né più né meno. In realtà la questione venne archiviata direttamente in sede di indagini preliminari, non ebbe alcun seguito perché il giudice ritenne che non sussistessero gli estremi per procedere.

Volevo precisare un'altra cosa sulla questione della nebbia. L'interpretazione che è stata fatta delle nostre parole, tale per cui sembra che il mistero si possa risolvere o sia stato risolto grazie anche alla nostra inconsapevole partecipazione, che ha avvalorato la tesi della nebbia, me la sono ritrovata più volte nel tempo, anche nelle relazioni dei periti di parte, ovviamente dell'Agip Abruzzo, non certo di parte offesa.

Per quanto riguarda, invece, le restanti parti della nostra testimonianza, direi che è un po' emblematico il fatto che siamo stati entrambi liquidati dai periti e dagli avvocati dell'Agip Abruzzo come degli assidui ed affezionati lettori di Salgari.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). È andata bene!

THERMES. Sì, ci è andata bene.

FILIPPI (*PD*). Signor Presidente, attribuisco personalmente molta importanza all'audizione odierna, perché si tratta di fatto di testimoni oculari, di testimoni che hanno anche ascoltato le comunicazioni di quella notte e, consentitemi di dire, dotati di una certa competenza, quindi in grado ovviamente di decifrare ed offrire una lettura di quanto visto ed ascoltato.

Mi permetto di insistere sull'aspetto della visibilità, per sottolineare il fatto che era buona: si è parlato poco fa di 360° – quindi si vedeva anche a Sud della petroliera e presumibilmente oltre – per cui non sono ipotizzabili in nessun modo fenomeni di nebbia, di avvezione o altre diavolerie del genere. È significativo come questo elemento non sia stato preso in considerazione da parte dall'autorità inquirente.

Vorrei concentrarmi, però, su un altro aspetto della vicenda, vale a dire sull'orientamento delle navi alla fonda. Vorrei farvi su questo una domanda alla quale vi chiedo possibilmente di rispondere subito, per continuare poi con il mio discorso. Le altre navi – non l'Agip Abruzzo, – come erano orientate? Come avevano orientata la prua? Vi ricordate?

OLIVIERI. Erano orientate tutte allo stesso modo, in direzione Nord-Nord Ovest.

THERMES. Sì, credo che il posizionamento esatto fosse Nord-Nord Ovest, che vuol dire appunto sui 340° sulla rosa della bussola.

FILIPPI (PD). Questo vale per tutte?

THERMES. Erano tutte orientate sui 340°.

FILIPPI (PD). Vi ho fatto questa domanda perché invece, secondo altri testimoni oculari, probabilmente successivi, l'orientamento della prua delle altre navi alla fonda era a Sud, se non ricordo male, mentre l'Agip Abruzzo, successivamente alla collisione, era orientata sui 270°: in particolar modo questa testimonianza ci è stata resa dal maggiore della Guardia di finanza, Cesare Gentile, che si recò sul luogo dell'incidente nell'immediatezza dei soccorsi.

Al di là dello scarto tra i 330 e i 270°, che è rilevante come ben comprendete, è la stessa dinamica successiva alla collisione – altro evento comunque certo, che c'è stato – che, per come ipotizzata e per dove avvenuta, avrebbe dovuto determinare una rotazione oltre i 270° rilevati successivamente; ne consegue che, se l'orientamento iniziale era già di 330°, l'Agip Abruzzo avrebbe ruotato addirittura ancora di più verso terra, assumendo dunque una posizione con la prua ancora più orientata verso terra.

Segnalo questo alla Commissione perché si tratta di un elemento fortemente contraddittorio rispetto ad altre testimonianze che ci sono pervenute: lo rappresento come elemento di incongruenza rispetto alle altre deposizioni. Non voglio chiedere ai nostri ospiti come si spiega una cosa del genere, ma indubbiamente è un fatto di per sé molto stridente, mettiamola così.

URAS (Misto). Avvocato Thermes, dottor Olivieri, ci avete riferito poco fa di una comunicazione radio abbastanza buona, che quella notte voi ascoltaste fino circa all'una o all'una e mezza di notte, avendo contezza dunque di che cosa succedeva e del dialogo che si sviluppò tra ormeggiatori, motovedette, rimorchiatori e altre navi che erano lì.

Noi abbiamo un'angoscia che ci accompagna fin dall'inizio del nostro lavoro, perché abbiamo la sensazione che tutti quanti, più o meno, si riversarono sull'Agip Abruzzo, che ci fu poi un fuggi fuggi generale dalla scena dell'incidente di navi che erano presenti in porto, ma che

non furono coinvolte nell'attività di soccorso e che ci fu, invece, un sostanziale abbandono del Moby Prince al suo destino. Dal momento che quella dei soccorsi è una vicenda per noi assolutamente rilevante sotto il profilo delle responsabilità, vorrei capire, innanzitutto, che impressione avete avuto ascoltando i dialoghi che ci furono immediatamente dopo la collisione, più che nel corso della collisione stessa.

La seconda domanda riguarda la nebbia. Voi avete parlato di luci rosastre che apparivano e ci sono poi delle comunicazioni che, come dire, danno il senso di un incidente già avvenuto a bordo della petroliera. Come ci avete raccontato, era una serata bellissima, tutto era visibile e voi eravate in una posizione pressoché privilegiata. Il traghetto parte seguendo una rotta che a noi appare molto incomprensibile, andando a colpire una petroliera di 300 metri sicuramente molto visibile: penso che un traghetto segni la rotta in maniera tale da evitare abbondantemente in mare una nave con dimensioni di quel genere. È come andare a colpire un'isola, per cui credo che uno faccia un po' di ragionamenti e metta il timone in un certo modo. Abbiamo quindi l'impressione che sia successo qualcosa di assolutamente imprevedibile e che sia stato questo a causare la collisione: la cosa assolutamente imprevedibile viene da tutti individuata nella nebbia che si sviluppò improvvisamente dalla superficie del mare. Tuttavia, se anche la nebbia si fosse sviluppata improvvisamente, io avrei già segnato la rotta e non sarei andato comunque addosso alla nave, a prescindere dal fatto che l'abbia vista negli ultimi 5 o 10 minuti. Questa diventa dunque per noi, o almeno per me, una giustificazione poco plausibile. Sono più propenso a pensare che ci fosse un traffico in mare o un evento all'interno del Moby Prince che determinò una variazione notevolissima della rotta. L'altra cosa che mi viene da pensare è che, invece del Moby Prince, a muoversi fosse qualche altra nave, per esempio la stessa Agip Abruzzo, o che si muovessero entrambi.

Che cosa avete potuto vedere dalla vostra posizione che potrebbe aiutarci a chiarire questo fatto? Potete darci degli elementi? Vi ricordate qualcosa che, all'improvviso, può aver determinato un cambiamento della situazione? Insomma, il traghetto faceva la sua rotta ordinariamente e la stessa Agip Abruzzo mi pare che fosse già lì da qualche tempo.

Queste sono le mie domande.

MATTEOLI (*FI-Pdl XVII*). Signor Presidente, vorrei sottoporre molto rapidamente una questione ai nostri ospiti.

Tutti e due avete detto più volte di non aver visto la collisione, ma, come voi stessi avete sottolineato e come ha ricordato ora anche il collega Uras, avevate una visuale privilegiata. Era possibile dal vostro punto di osservazione non vedere la collisione, se la collisione ci fosse stata?

MUSSINI (*Misto*). Signor Presidente, ho anch'io una domanda molto breve da rivolgere ai nostri ospiti, che ci hanno riferito di aver visto da terra dei bagliori nella fase precedente all'incidente. Cercando di ricostruire nella vostra memoria le immagini e i fotogrammi di quegli istanti,

è possibile che in quel momento l'Agip Abruzzo si muovesse? La posizione di questi bagliori sarebbe compatibile con un movimento dell'Agip Abruzzo?

OLIVIERI. Vorrei rispondere, prima di tutto, alla domanda relativa alla posizione della nave.

A questo proposito, vi leggo due brevissime righe dal rapporto informativo che io feci al Comando dell'Accademia navale in data 12 aprile: presumo di aver avuto in quel momento una maggiore nitidezza dei ricordi. La prima frase che ho scritto recita: «Davanti a noi vi erano quattro navi in rada con prua rivolta a Nord».

Aggiungo, tuttavia, una considerazione: nonostante io non sappia esprimermi in termini di tonnellaggio, una petroliera di quel genere ha un abbrivio incredibile, per cui, prima di avvicinarsi al porto, inizia a rallentare i motori magari 20 miglia prima e di questo occorre tener conto in relazione a quello che abbiamo visto un'ora o due ore dopo. Quello che intendo dire è che probabilmente – ma è una mia supposizione – un impatto, una collisione ed uno spostamento vanno visti in una certa sequenza, anche in base al peso e al tonnellaggio della nave, che oltretutto quella sera era carica. Non è detto che per il fatto che possa essersi verificata una collisione, immediatamente dopo la nave si sposta: credo che ci vogliano ore ed ore perché lo spostamento avvenga.

Sulla questione della visibilità ribadisco quello che abbiamo detto. La serata era splendida e, aggiungo, anche calma. So che c'erano delle previsioni meteo che informavano di vento da Sud – questo mi è stato riferito dal figlio del comandante Chessa, che ho avuto il piacere di conoscere un paio di anni fa – ma ribadisco che per me non c'era un alito di vento, come si dice in gergo marinaresco.

Il fatto che noi abbiamo visto certe cose è stata una casualità, veramente un caso della vita. Abbiamo visto questo fenomeno, ci siamo affacciati alla finestra, ci siamo quasi salutati dicendoci che forse erano state accese le pompe antincendio e siamo rientrati nelle nostre stanze. Se ci fosse stata una collisione tra traghetto e poppa della nave davanti a noi, penso che l'avremmo potuta vedere.

Quanto alla possibilità che l'Agip Abruzzo fosse in movimento, secondo me è assolutamente da escludere. Lo stesso vale anche rispetto alla possibilità che vi fossero altre navi in movimento, e intendo altre navi anche di minore cabotaggio, di minore importanza, con luci che correvano: dalla nostra prospettiva assolutamente no.

THERMES. Rispondo nell'ordine alle domande.

Le navi erano ovviamente tutte orientate nello stesso modo. In realtà, si trattava di navi di tonnellaggio rilevante, quindi non è neanche possibile che una fosse orientata in un verso e una in un altro, come se fossero le barchette della domenica.

La direzione della prua viene data principalmente da due fattori: il vento e la corrente. Le correnti in quella zona sono correnti dominanti ci-

cliche, che la mattina vanno in un verso e il pomeriggio vanno nell'altro e lo stesso dicasi per i fenomeni di brezza notturna o mattutina. Questa è la spiegazione per cui la notte le navi hanno la prua in una direzione e la mattina dopo si trovano in una direzione quasi completamente opposta: gira il vento e la brezza lentamente spinge sulla fiancata e sposta la nave. Detto questo, insisto nel dire che le navi avevano la posizione che ho riferito.

Quanto ai dialoghi che abbiamo ascoltato via radio, com'è ovvio e com'è facilmente prevedibile, erano improntati da una certa concitazione. Se posso riferire la mia impressione personale – e ribadisco che si tratta di un'impressione personale – i miei ricordi sono di un'iniziale tendenza alla precauzione da parte del comandante Superina, il quale parla di un principio di incendio a bordo, dicendo che può farcela con i suoi uomini: poi improvvisamente, dopo che a terra, almeno noi, abbiamo sentito l'esplosione, la situazione è drasticamente ed improvvisamente cambiata. Era evidente che non si trattava di un incendio da tenere a bada con gli uomini dell'equipaggio. A quel punto, il comandante Superina ha cominciato a chiamare a gran voce i soccorsi e a lanciare i razzi di segnalazione. L'atteggiamento, quindi, ad un certo punto è cambiato drasticamente, perché evidentemente stavano saltando tutti per aria. Se fosse esplosa la petroliera, probabilmente sarebbe andata giù mezza Livorno.

Per quanto riguarda i possibili movimenti di navi, fintanto che abbiamo avuto la visuale sgombra, perché non c'era fumo e non c'era niente, non ne ho visti. Mi ricordo però distintamente di aver tradotto un messaggio in inglese ad un collega che era con noi al circolo ufficiali: era una frase pronunciata in inglese dal comandante della Cape Breton, una nave che era lì davanti, che chiese più volte all'avvisatore marittimo o alla Capitaneria che qualcuno gli rispondesse e gli dicesse che cosa stava succedendo. Quella richiesta fu però completamente ignorata, perché c'era un bailamme di voci, che andavano e venivano. Il comandante della Cape Breton chiese per due volte che cose stesse accadendo, ma nessuno gli rispose finché, ad un certo punto, disse: «Sono il comandante della Cape Breton, tiro su l'ancora e me ne vado». Tutto questo lo abbiamo solo sentito, perché ormai non si vedeva più niente e non c'era più visibilità. Questo è l'unico spostamento di una nave di cui ho un ricordo, ma per aver ascoltato questa conversazione via radio.

Ci tengo a precisare, infine, altre due cose. È vero, noi non abbiamo visto la collisione, ma ciò è accaduto in realtà per una ragione che, con il senno di poi e sulla base delle rilevazioni fatte nei giorni e negli anni successivi, è abbastanza semplice. Noi eravamo a terra e ci siamo ritrovati ad un certo punto in una situazione per cui fra noi e il teatro della tragedia, della sciagura – quindi fra noi e la petroliera – si stava creando un banco di fumo o qualcosa che comunque impediva la visibilità. Non solo. Probabilmente l'urto fra il traghetto e la petroliera era avvenuto sul lato della nave che non era più rivolto verso terra e che quindi noi non avremmo potuto comunque vedere.

MATTEOLI (*FI-Pdl XVII*). Mi scusi, ma come si spiega, se le navi erano tutte nella stessa direzione? Solo in politica ci sono le convergenze parallele!

THERMES. Da dove eravamo non avremmo potuto comunque vedere la collisione innanzitutto per il fatto che, quando il traghetto è uscito dal porto, dove c'era la nave non si è più visto niente. Il traghetto secondo noi era passato dietro, per cui non facemmo più caso a che fine avesse fatto. Ad un certo punto evidentemente il traghetto si è trovato al di là della nave e al di là della banchina di fumo che si stava formando, per questo non lo abbiamo più visto: era andato oltre il punto in cui noi potevamo vedere.

OLIVIERI. Chiedo scusa, voglio solo aggiungere una cosa.

Io avevo il tavolo vicinissimo alla finestra. Al momento dell'esplosione è stata una frazione di secondo alzarsi ed affacciarsi alla finestra: una frazione di secondo in cui ho visto l'esplosione sulla petroliera e la petroliera, nient'altro e di questo sono certo, anche perché il traghetto non era piccolo, come non lo era la petroliera.

MATTEOLI (*FI-Pdl XVII*). Qui si aprirebbe uno scenario completamente diverso e cioè che la collisione ci sia stata dopo addirittura. Cambierebbe tutto lo scenario su cui sono stati fatti i processi.

La cosa che mi sorprende è che quello che i nostri ospiti ci hanno raccontato qui oggi lo hanno riferito anche alla magistratura; per carità, non voglio dire, ma mi pare che questa sia una cosa da approfondire attentamente. Da quanto ci hanno detto, quella notte avevano una visuale privilegiata, da cui si vedeva tutto lo scenario, fuorché la collisione. Allora, c'è stata la collisione o non c'è stata? E, se c'è stata dopo, quando il fumo si era già formato, non cambierebbe tutto rispetto a come sono stati indirizzati tutti i processi?

Insomma, senza voler togliere niente a nessuna delle precedenti audizioni, credo che oggi abbiamo ascoltato cose che possono indirizzare il nostro lavoro in un modo diverso da quello che è avvenuto fino ad oggi, almeno questo è il mio parere.

PRESIDENTE. Il presidente Matteoli in questo momento ha fotografato una sequenza temporale che fa parte della testimonianza che stanno portando i nostri auditi e cioè che ci fu prima un bagliore; che questo bagliore produsse del fumo che nascose la petroliera nel punto in cui si trovava; che successivamente ci fu un'esplosione e che, sino al momento dell'esplosione non ci sarebbe stata la collisione. I nostri ospiti non possono poi aver visto la collisione perché, da una parte erano all'interno, dall'altra, il fatto che si fosse generata una nube di fumo prima dell'esplosione – un'esplosione che può essere posizionata nella petroliera o nelle vicinanze della stessa ovviamente – ha impedito loro di vedere. Mi sembra che siamo arrivati sino a questo punto.

Dal momento che ho molte richieste di intervento da parte di colleghi che hanno già parlato, se hanno ancora qualcosa da aggiungere sulle domande già formulate, darei nuovamente loro la parola; altrimenti, lascerei intervenire dapprima i senatori che non hanno ancora parlato e poi darei spazio all'eventuale richiesta di precisazioni.

Invitando i nostri ospiti ad essere concisi nelle risposte, ovviamente mantenendo la precisione dei ricordi, completerei dunque le domande, dando la parola a coloro che sino a questo momento non hanno parlato, pregandoli di non ripetere le stesse domande che sono state già formulate. Gli auditi avranno ovviamente la possibilità di aggiungere altri elementi in sede di risposta. Chiedo la collaborazione di tutti, così da riuscire a stare nei tempi e consentire di approfondire l'audizione odierna che, com'è stato sottolineato, è molto delicata e molto importante.

GRANAIOLA (PD). Mi associo ai ringraziamenti ai nostri ospiti, ai quali chiedo innanzitutto una precisazione. Siete in grado di dirci se il bagliore rosso che avete visto dalla vostra visuale privilegiata prima del boato veniva da dietro la petroliera, come hanno detto altri testimoni, o dalla petroliera?

In secondo luogo, avete visto o sentito un elicottero che sorvolava la zona?

Dal momento, poi, che i vostri alloggi erano proprio sul porto, avete potuto vedere – se non quella sera – qualcuno che sorvegliava i movimenti di carico e scarico che avvenivano nel porto in quei giorni? Avete visto elicotteri che sorvolavano il porto e controllava?

Infine, ci avete raccontato di aver comunicato ad un superiore in grado quanto avevate visto e di aver dato notizia presso il circolo ufficiali di quanto stava accadendo. Ci avete anche detto che quell'ufficiale allertò i marinai, dicendo loro di prepararsi. È stata l'unica cosa che ha fatto oppure ha comunicato a qualche superiore quello che stava avvenendo?

FLORIS (FI-PdL). Abbiamo la fortuna di avere qui oggi due persone che conoscono il mare e la navigazione.

Mi piacerebbe capire dai nostri ospiti, rispetto alla posizione dell'Agip Abruzzo che ci hanno indicato, qual era secondo loro la rotta presumibile del Moby Prince quella sera, anche perché credo che abbiano sicuramente fatto per proprio conto una valutazione su questo. In particolare, vorrei capire se, alla luce di ciò che è avvenuto e di ciò che si è visto dopo, il punto di collisione tra il Moby Prince e l'Agip Abruzzo sia compatibile, secondo loro, con quello che hanno visto e, dunque, con la rotta seguita dal Moby Prince in uscita dal porto e con la posizione dell'Agip Abruzzo ormeggiata nel punto che ci hanno riferito. Forse c'è qualcosa che vi è sembrato strano?

GRANAIOLA (PD). Mi scusi, Presidente, voglio fare solo una piccola integrazione alle mie domande, chiedendo ai nostri ospiti se ricor-

dano il tempo intercorso tra quando visto il bagliore prima dell'esplosione e il momento dell'esplosione stessa.

THERMES. Signor Presidente, se possibile, chiederei che quello che sto per dire venga segretato.

PRESIDENTE. Colleghi, se non ci sono osservazioni, possiamo dunque proseguire in seduta segreta, per cui dispongo la chiusura della trasmissione audio-video sino al momento in cui la Commissione deciderà di riprendere i lavori in seduta pubblica.

(I lavori proseguono in seduta segreta dalle ore 13,15).

PRESIDENTE. Invito la senatrice Granaiola a ripetere l'ultima domanda.

GRANAIOLA (PD). Vi ricordate il tempo intercorso tra quando avete visto il bagliore e il momento dell'esplosione?

MUSSINI (*Misto*). Mentre vedevate i bagliori sull'Agip Abruzzo, dove era il Moby Prince, se lo vedevate?

THERMES. Se permette, Presidente, visto che siamo in seduta segreta, vorrei rispondere prima alla domanda del senatore Floris.

Quando il traghetto è uscito dal porto di Livorno, aveva una rotta sostanzialmente prossima a 190°, quindi praticamente verso il suo Sud vero e proprio, ed una velocità – che non so se è normale in uscita – che credo fosse intorno ai 12-15 nodi, più o meno. Il Moby Prince ha proseguito seguendo una rotta assolutamente *standard*, fatta praticamente tutti i giorni, immagino da anni.

A questo punto mi permetto di sostenere una mia opinione, per quel minimo di esperienza di navigazione che penso di avere, visto che sono circa più di quarant'anni che vado in mare. Quando il traghetto è uscito dal porto di Livorno, l'Agip Abruzzo e le altre navi erano assolutamente visibili, il che vuol dire che, se il traghetto dal porto è andato direttamente contro la fiancata della petroliera, nessuno si è accorto di percorrere più di due miglia andando a sbattere contro un muro lungo più di 200 metri ed illuminato a giorno. Francamente vedo la cosa poco plausibile. Non è neanche esattamente possibile che la posizione dell'Agip Abruzzo fosse tale da intralciare la rotta e non è neppure ipotizzabile secondo me che, anche qualora l'Agip Abruzzo fosse stata effettivamente ancorata nel canale di uscita del porto, in una posizione dove in realtà c'è il divieto di ancoraggio e pesca, il traghetto sia finito contro la petroliera senza colpo ferire e che nessuno si sia reso conto di andare a sbattere contro una petroliera. Tenete presente che, come ha detto il collega e amico Olivieri, una petroliera ha bisogno di tempi molto lunghi e di spazi enormi per manovrare e rallentare, a differenza di un traghetto, che può accostare tran-

quillamente, se si accorge che sta andando a sbattere. Un traghetto con personale in plancia non si accorge all'improvviso che sta andando contro una petroliera che vede davanti a sé, perché c'è una visuale libera.

C'è anche un'altra questione da considerare, che ho richiamato anche prima, ma forse non mi sono espresso in maniera compiuta. Mi riferisco al fatto che la falla che si è aperta sull'Agip Abruzzo era a poppa sul fianco di dritta. Questo vuol dire che, se la collisione fosse avvenuta esattamente al termine della rotta di uscita in allontanamento dal porto, il traghetto avrebbe colpito sul fianco destro a poppa l'Agip Abruzzo, che aveva la prua in direzione Nord e, da questo punto di vista, le cose più o meno coincidono. C'è però un particolare e cioè che, per quello che ho letto – poi sono state scritte mille cose, che ho ritrovato anche su *Internet* – l'impatto sembrerebbe essere avvenuto con un angolo di quasi 90°. Così, però, non sarebbe accaduto, se il traghetto avesse colpito l'Agip Abruzzo uscendo dal porto, con l'Agip Abruzzo con prua a Nord: l'impatto avrebbe avuto un angolo molto più acuto, non di 90°, ma di 30° probabilmente. C'è poi da considerare il fatto che – stando almeno a quello che ho letto, ma voi avete accesso a documenti che io non ho potuto sicuramente visionare – il traghetto abbia perforato la fiancata della nave, sia entrato dentro e, per effetto addirittura della stessa compressione del carico di petrolio che c'era, sia rimbalzato fuori ed abbia divelto il naso di prua contro le lamiere della petroliera, strusciando lungo tutta la fiancata della petroliera, per poi allontanarsi con i timoni incastrati a 30° a sinistra.

Questo vuol dire che quest'urto ragionevolmente non può essersi verificato all'uscita del porto, anche perché, se fosse accaduto direttamente all'uscita del porto, cioè se il traghetto avesse lasciato l'antemurale per finire direttamente contro la petroliera, noi forse non avremmo visto l'urto, ma avremmo visto il traghetto sparire insieme alla petroliera. In realtà c'è stato un lasso temporale in cui sono accadute queste cose. Tenete presente che da dove eravamo noi, cioè dal punto da cui abbiamo assistito al fenomeno del bagliore sulla petroliera e così via, ci avremmo messo probabilmente un minuto o forse un minuto e mezzo per arrivare al nostro alloggio, visto che andavamo di corsa: ci abbiamo messo un attimo, ci siamo riaffacciati immediatamente alla finestra e credo che non siano trascorsi più di due minuti, ma neanche tre.

Quello che io ritengo dunque è che, come diceva prima il senatore Matteoli, non abbiamo visto l'incidente per il semplice fatto che è accaduto dopo, altrimenti lo avremmo visto, perché si sarebbe verificato davanti al nostro naso, né più e né meno. Questa è una mia personale opinione, ripeto, che mi sono fatto per averci ragionato tante volte nel tempo e che mi permetto di sostenere con quel minimo di competenza che posso avere nel campo della navigazione e della conduzione di un'imbarcazione.

OLIVIERI. Giusto per completare il quadro e rimanendo su questo tema, non si è parlato della questione della bettolina e del fatto che, ad un certo punto, in prima battuta, il comandante Superina abbia detto:

«Ci è venuta addosso una bettolina». Questo lo ricordo e ovviamente, dagli occhi di chi molto più umilmente va in barca a vela...

PRESIDENTE. Mi scusi, dottor Olivieri, questo dopo la segnalazione dell'incendio nel quale dall'Agip Abruzzo dicevano: «Ce la facciamo da soli»? È così?

OLIVIERI. Sì, alla domanda: «Che cosa è successo?», la risposta fu: «Ci è venuta addosso una bettolina».

Vorrei poi portare all'attenzione della Commissione una questione che ho ricollegato nel tempo. Mi riferisco al fatto che, due giorni dopo l'incidente – non il mattino dopo, ma il mattino successivo – un sottufficiale dell'Accademia mi disse: «Ma perché, devi fare rapporto?». Io risposi: «È mio dovere, ho visto, ho dato l'allarme». Quel sottufficiale mi parlò, dicendomi che lì c'era una bettolina che «si era riparata» a Vada, una località lievemente più a Sud di Livorno. Preciso che in termini marinai l'espressione «si era riparata» è da intendere, non nel senso che era stata fatta riparare, ma nel senso che era andata a Vada. Detto questo, vi ho riportato una conversazione, per cui c'è la mia parola, che vale quanto quella di questo sottufficiale, che non so neppure se sia ancora in vita: la riporto come una cosa che ho ascoltato, ma della quale non ci sono assolutamente testimoni in questo momento, visto che eravamo da soli io ed il sottufficiale.

THERMES. Sempre su questo, anche se non è stato oggetto di specifica domanda, ci tengo a precisare che – tanto per chiarire la questione della bettolina per chi non ha magari estrema familiarità con la cosa – confondere un traghetto con una bettolina è assolutamente impossibile, è come confondere un bel motoscafo con il pattino del bagnino. Ci sono dimensioni completamente diverse, sostanzialmente luci neanche paragonabili e, soprattutto, un'altezza sull'acqua completamente diversa.

FILIPPI (PD). Mi scuso se prendo nuovamente la parola, ma dopo la mia domanda sull'orientamento delle navi sono rimasto interdetto di fronte alla risposta che ho avuto, perché oggettivamente mi aspettavo che le altre navi fossero orientate a Sud, anche tenuto conto della ricostruzione che è stata fatta da altri testimoni. Pongo la questione, innanzitutto – ma non solo – in ragione della prima richiesta di soccorso fatta dal comandante Superina che, in una condizione di agitazione, ma nemmeno troppo, prima di esplodere i razzi di segnalazione, sostanzialmente dice: «Livorno ci vede con gli occhi! Non ci sentite perché abbiamo la prua orientata a Sud!». Dico questo semplicemente come inciso.

La cosa però che mi ha sorpreso maggiormente nell'ultima ricostruzione è che addirittura, dovendo fotografare il punto nave delle due imbarcazioni l'ultima volta che le avete viste, stando a quanto avete detto, sostanzialmente escludereste una collisione diretta. Essendo la collisione avvenuta sulla murata di dritta – quindi, secondo l'orientamento da voi dato

all'Agip Abruzzo, sulla parte che guarda noi – nella sua evoluzione il Moby Prince, non solo non avrebbe preso l'Agip Abruzzo sulla fiancata dall'altra parte, ma addirittura avrebbe fatto il giro per riprenderla nuovamente sul lato di dritta. È quanto è emerso sostanzialmente dalle ricostruzioni. Faccio queste considerazioni per capire se ho compreso bene.

GRANAIOLA (PD). Vorrei chiedere due cose.

Innanzitutto, vorrei sapere da entrambi se avevano visto prima la bettolina.

Al dottor Olivieri, invece, chiedo se può dirci chi era il sottufficiale che gli fece la domanda di cui ci ha riferito: chi dobbiamo cercare?

THERMES. La bettolina non l'ha vista nessuno: noi sicuramente no. La storia della bettolina è venuta fuori probabilmente perché il comandante dell'Agip Abruzzo ad un certo punto parlò di una bettolina e fece un riferimento di questo tipo. È probabile che alcuni possono essersi rifatti a questo argomento, ma noi personalmente, ascoltati come testimoni, possiamo dire che non abbiamo mai visto la bettolina, né prima, né dopo.

Allo stesso modo, per rispondere alla domanda relativa all'elicottero, personalmente non ricordo di aver visto o sentito elicotteri sopra di me. È una cosa che già mi era stata chiesta, ma – ripeto ancora una volta – non ho memoria di elicotteri, né prima, né dopo, né di spostamenti di elicotteri particolari o anomali in ragione di un qualche movimento di navi o altro. Non ricordo niente che possa essere ricondotto col senno di poi all'incidente.

Per quanto riguarda invece la dinamica dell'incidente, il traghetto è stato trovato che vagava a Sud-Ovest dell'Agip Abruzzo. Per essere lì deve però aver scapolato la nave, cioè deve aver girato intorno alla nave. Tuttavia, se si trovava in quel punto dopo aver girato intorno alla nave, con i timoni bloccati – e qui torniamo al discorso iniziale – non torna il punto di impatto. Lo dico proprio sulla base di una logica elementare.

PRESIDENTE. Avvocato Thermes, le chiediamo di farci magari un disegno su un foglio, riportando, sia la posizione iniziale delle navi, sia quella che, secondo lei, può essere stata la meccanica dell'impatto.

Chiediamo invece al dottor Olivieri di dirci chi era la persona che le parlò in Accademia circa il rapporto.

OLIVIERI. Era un sottufficiale addetto alla sezione velica, un certo Vaccari.

PRESIDENTE. Se non ci sono osservazioni, possiamo riprendere ora la seduta pubblica.

(I lavori riprendono in seduta pubblica dalle ore 13,35).

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori in seduta pubblica.

Cedo di nuovo la parola agli auditi per rispondere alle domande rimaste ancora in sospeso.

OLIVIERI. In merito al bagliore rosso, senatrice Granaiola, per quelli che sono i miei ricordi veniva dalla nave. Noi avevamo la nave davanti per cui obiettivamente non so dirle con certezza se il bagliore venisse da dietro e spuntasse dalla nave – noi vedevamo la parte sulla coperta – o se venisse invece solo dalla nave: francamente non ci ho mai pensato, mi ci ha fatto pensare lei in questo momento. Per la nostra prospettiva, quello che vedevamo era un bagliore sulla nave.

Quanto a movimenti strani in porto, noi eravamo in Accademia navale, dove non avevamo praticamente nessun compito di controllo del traffico portuale: l'Accademia è fisicamente separata dal porto di Livorno. Noi vivevamo e lavoravamo in Accademia, perché facevamo gli istruttori di vela agli allievi e la nostra giornata trascorreva praticamente per quasi ventiquattrore all'interno dell'Accademia, quindi era difficile da parte nostra avere contezza di movimenti in porto.

Anche per quanto mi riguarda, non ricordo assolutamente elicotteri, né di aver sentito rumori assimilabili ad aerei.

Come abbiamo già riferito, avvertimmo il tenente di vascello, di cui veramente non ricordo il nome, che era in quel momento l'ufficiale presente più alto in grado, il quale a sua volta avvisò il corpo di guardia dell'Accademia, che sostanzialmente gestisce la sicurezza nell'Accademia navale; avvisò anche, perché di sua competenza, i marinai di guardia sui dragamine. Poi non so francamente che cosa abbia fatto il corpo di guardia dell'Accademia, ma tenga conto che l'avviso fu: «È esplosa una petroliera», che era poi la voce che avevamo riportato noi.

Circa il tempo trascorso dal bagliore all'esplosione, come ha detto il collega Thermes, fu poco. Scusate la nota simpatica e sorridente, ma noi eravamo andati nella mia macchina a prendere un asse da stiro, perché avevamo bisogno di stirare le divise e lo facemmo di notte per non farci vedere, perché in Accademia non è bello farsi vedere con assi da stiro o con cose di questo genere. Questo per dire che da quando siamo transitati dal parcheggio al piazzale, abbiamo visto il bagliore e saliti nei nostri alloggi, forse sarà trascorso un minuto o due: camminavamo speditamente, questo tanto per spiegarvi il motivo per cui andavamo di corsa.

Dov'era il Moby Prince durante i bagliori? Per quello che ricordo era ancora all'uscita della diga della Vegliaia, quindi era ben visibile. La diga della Vegliaia è l'ultima diga prima dell'uscita del porto e quindi era ben lontano dall'Agip Abruzzo.

Per quanto riguarda invece la rotta del Moby Prince, per quella che era la nostra prospettiva, secondo me, non era assolutamente presumibile una rotta di collisione. C'erano navi a Nord, l'Agip Abruzzo, il traghetto che andava verso Corsica e Sardegna, a velocità regolare, con uscita regolare dal porto e con le luci completamente accese. Il Moby Prince aveva

tutte le luci accese, così come accade su un qualsiasi traghetto che naviga di notte, con tutti i ponti illuminati e così via.

Tanto per fare una precisazione, quando l'Agip Abruzzo è scomparsa dalla nostra vista, il traghetto era ancora ben visibile.

PRESIDENTE. Colleghi, abbiamo ancora 20 minuti prima del termine della seduta, previsto per le ore 14. Ove se ne ravvisi la necessità, potremo riconvocare comunque nuovamente i nostri ospiti.

Vi informo sin d'ora che cinque minuti prima delle 14 la seduta tornerà ad essere segretata.

PAGLINI (M5S). Grazie, signor Presidente, e grazie anche ai nostri ospiti.

Ho da porre innanzitutto una domanda, perché non ho capito bene quello che ci ha detto prima il dottor Olivieri. Se non ho inteso male, qualche giorno dopo l'incidente, venite chiamati in questura per depositare le vostre testimonianze ed in quel frangente sembrerebbe che qualcuno vi consigli altre cose. Volevo sapere quanti giorni dopo l'incidente siete stati chiamati in questura o se siete andati voi e chi era la persona che vi disse che quello che avevate visto non era un bagliore, ma forse era nebbia. Non ho proprio capito il nome che prima è stato detto dal dottor Olivieri, non sono riuscita a segnarlo.

Cosa darebbe questa Commissione per avere i tracciati *radar*! Quello che oggi abbiamo sentito da due testimoni oculari, che hanno assistito alla scena prima dell'impatto, prima dell'esplosione, è fondamentale per capire forse anche le dinamiche, dal momento che i processi che ci sono stati non hanno fatto comunque chiarezza.

Sembrerebbe coincidere tutto con un ordine ben preciso o, meglio, con il divieto di toccare la SNAM. In effetti, la petroliera non è stata attonzionata per come si doveva. Le testimonianze che ci sono state rese oggi sui bagliori precedenti all'esplosione non sono state prese in carico per quello che erano.

C'è poi quanto è stato detto dal comandante Albanese una volta sceso a terra e cioè che la petroliera era nel punto giusto, dove doveva essere, cioè fuori dal cono del divieto di ancoraggio, ribadendo il fatto che c'era la nebbia. Non dimentichiamo, poi, che tutti e trenta i membri dell'equipaggio dell'Agip Abruzzo erano in tenuta da lavoro e nessuno si è interrogato veramente sulla ragione di questo. C'è poi anche il comandante Superina che si rifiuta di rispondere, come se davvero la SNAM non andasse toccata e qualcuno avesse dato un ordine dall'alto dicendo: «Fermi tutti, vi state sbagliando tutti quanti sulla petroliera».

Se non ricordo male, in una fotografia, accanto all'enorme squarcio causato dalla punta del Moby Prince, si vede nella fiancata della petroliera un altro squarcio, grande il doppio: l'ho visto io o mi sbaglio?

Viene fatto come un cordone di sicurezza intorno alla petroliera, per cui nessuno si può avvicinare all'Agip Abruzzo nei giorni successivi al-

l'impatto con il traghetto. Per questo prima ho detto che non so che cosa daremmo per avere i tracciati *radar*!

Per quello che riguarda, invece, la radio VHF con cui quella notte avete ascoltato le comunicazioni, vi chiedo se ricordate di aver sentito per caso comunicazioni plurime in lingua francese?

OLIVIERI. Assolutamente no, non ascoltammo comunicazioni in lingua francese.

THERMES. Premetto che, per onestà, nessuno mi ha suggerito che mi stavo sbagliando. Detto questo, andando proprio a scavare nei ricordi e nelle sensazioni, ho avuto la percezione di essere trattato con un po' di sufficienza dagli ufficiali superiori che mi chiesero di indicare sulla mappa la posizione dell'Agip Abruzzo e la rotta del Moby Prince. È un po' la sensazione che ho avuto, però è una sensazione. Nessuno mi ha fatto pressioni o altro, né mi è stata suggerita esplicitamente una versione piuttosto che un'altra.

Noi abbiamo riferito alla Capitaneria di porto, credo addirittura il giorno dopo, nella tarda mattinata o nel primo pomeriggio del giorno successivo all'incidente. In seguito non fui mai più chiamato da nessuno, perché la mia deposizione scritta venne trasmessa direttamente d'ufficio, secondo la linea di comando, dall'Accademia alla Guardia costiera e alla magistratura. Venni contattato dalla redazione di «Mixer» e poi da lì si rimise un po' in moto tutto. Fui ascoltato come persona informata sui fatti dal pubblico ministero e venni richiamato addirittura nel 1994: lo ricordo con esattezza perché dovevo andare in Perù, dove mi sono sposato.

OLIVIERI. Senatrice Paglini, io non fui ascoltato in questura se non durante le indagini, due o tre anni dopo. Noi facemmo rapporto all'interno del Comando dell'Accademia: per quanto mi riguarda, non andai neppure in Capitaneria, dove invece è andato il collega Thermes due giorni dopo, ma queste sono scelte che non dipendevano da noi. Adesso francamente non ricordo il motivo, ma magari, molto banalmente, non si volevano interrompere i servizi che facevamo, per cui è andato semplicemente uno di noi. Dal momento in cui noi abbiamo lasciato il rapporto informativo al Comando dell'Accademia navale, sono stato sentito successivamente il 18 febbraio 1993.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, vorrei chiedere una precisazione sul canale di ascolto.

Sempre in virtù della professionalità dei nostri ospiti, dal momento che hanno dichiarato di non aver ascoltato comunicazioni plurime in francese, vorrei capire se la loro radio funzionava bene, perché si dice che sul canale 16 ci fossero delle comunicazioni plurime in francese. Poteva anche essere che forse era «Livorno Radio» ad avere dei problemi sui canali e magari non il Moby Prince. Faccio questa domanda per un fatto tecnico,

visto che i nostri ospiti ci hanno detto di non aver sentito queste comunicazioni.

THERMES. Vorrei chiarire che sul VHF si ascolta in tempo reale: non è possibile per chi ascolta su un «apparato normale» capire se tra una frase e la successiva ne sia intercorsa un'altra che l'apparecchio non ha captato. Si ascoltano frasi tra le quali non c'è coerenza e che, a volte, non sono neanche domanda e risposta: se, infatti, tutti parlano contemporaneamente sullo stesso canale, la risposta alla frase precedente può venire, magari, in concomitanza con un'altra frase ancora.

Io, come il collega Olivieri, non ricordo di qualcuno che parlasse in francese. Rammento sicuramente quello che disse in inglese il comandante della Cape Breton, ma non altro. Il fatto che io non me ne ricordi direi, però, che è un po' poco significativo dal mio punto di vista.

PRESIDENTE. Dispongo la chiusura della trasmissione audio-video e la prosecuzione dei lavori in seduta segreta.

Se non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

(I lavori proseguono in seduta segreta dalle ore 13,50).

PRESIDENTE. Approfittiamo di questi ultimi dieci minuti che abbiamo prima del termine della seduta per farci spiegare dai nostri ospiti la loro ipotesi circa il percorso che il Moby Prince avrebbe fatto quella notte.

THERMES. Signor Presidente, ho provato a disegnare su un foglio quello che ricordo.

Noi ci trovavamo in questo punto, alla destra del disegno che vi mostrando, sulla costa, dove c'è l'Accademia navale di Livorno, che è più a Sud rispetto al porto, che ho rappresentato invece nel disegno in alto. In testa al foglio troviamo il Nord geografico; alla vostra destra, appunto, è l'Accademia navale, per cui, come potete capire, il nostro punto di visuale era sul mare e non c'erano costruzioni di nessun tipo praticamente alla nostra altezza, per cui potevamo vedere tranquillamente dal porto a Sud.

Ho poi disegnato in estrema sintesi l'uscita del porto di Livorno, che ha un antemurale posizionato a Sud dell'uscita a protezione del libeccio, che è il vento dominante che crea disastri in città. Il traghetto esce dal porto con una rotta che noi abbiamo stimato, ad occhio e croce, intorno ai 180-185° ed è più o meno quella che è stata effettivamente seguita.

Le navi al largo erano posizionate rispetto alla nostra visuale a distanza diversa dalla costa, da Sud verso Nord, ma non erano enormemente distanti l'una dall'altra. Quella più in basso nel disegno è l'Agip Abruzzo.

Per l'idea che possiamo esserci fatta, quando il traghetto è uscito dal porto avrebbe dovuto passare al largo dell'Agip Abruzzo, alle spalle e al

di là della stessa. Questa è la ragione per la quale ci ha un po' stupito il fatto che la collisione sia avvenuta sulla fiancata di dritta, cioè quella verso terra, a poppa, il che presuppone necessariamente che il traghetto, quando è uscito dal porto, sia andato a sbattere direttamente contro la petroliera. Tuttavia, se così fosse stato, ripeto quello che ho detto prima, noi l'avremmo visto. In realtà noi l'incidente non l'abbiamo visto e, quando abbiamo sentito lo scoppio, visto le fiamme e così via e la nave era già di suo decisamente molto poco visibile, noi avevamo dato per scontato che il traghetto fosse come si dice in gergo «filato», cioè fosse passato sul lato sinistro dell'Agip Abruzzo e si fosse allontanato in direzione della Sardegna. Questa fu l'impressione che avemmo.

URAS (*Misto*). C'è una linea tratteggiata sul disegno che ci sta mostrando.

THERMES. Esattamente, questa linea tratteggiata indica quella che per noi era la rotta del Moby Prince verso la Sardegna, fra due navi, cioè fra l'Agip Abruzzo – la nave in fondo al disegno – e l'Agip Napoli. In realtà l'incidente è accaduto nel punto che ho indicato in basso nel disegno e questo è.

FILIPPI (*PD*). Mi scusi, avvocato Thermes, dov'è ipotizzabile l'ultimo punto nave del Moby Prince che potete aver visto su quella rotta? L'ultima volta che avete visto il traghetto su quella traiettoria dov'era all'incirca?

THERMES. A distanza dal porto o dalla nave?

FILIPPI (*PD*). Dalla nave.

THERMES. In linea di avvicinamento?

FILIPPI (*PD*). Sì.

THERMES. Sarà stato almeno un miglio e mezzo. L'ultima volta che abbiamo fatto caso al traghetto era uscito da poco dal porto.

MUSSINI (*Misto*). Mi scusi, ma in quel momento lì, come ci avete detto prima, c'erano già i bagliori e il vapore. Quindi, in pratica, bagliori e vapore c'erano quando il Moby Prince era ancora visibile ed era ad un miglio, un miglio e mezzo di distanza dalla petroliera, su cui c'erano i fenomeni che ci avete riferito.

THERMES. Esattamente.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Mi pare che il 10 aprile del 1991 fosse un mercoledì, un giorno feriale. In Accademia, oltre agli ufficiali di complemento, ci sono anche gli allievi. Sinceramente

non ricordo con esattezza se l'ora del silenzio scatta alle 22 o alle 22,30, ma a quell'ora tutti devono dormire. Immagino – ne sono certo – che ci fossero sono anche altri ufficiali in Accademia che avevano la vostra visuale. Quello che vorrei sapere è se sullo stesso versante dei vostri alloggi c'erano anche quelli di altri ufficiali o sottoufficiali.

Come ci avete riferito, ad un certo punto si sente un boato: è possibile che all'interno dell'Accademia nessun altro abbia avvalorato la vostra tesi? Sembrerebbe infatti che in Accademia il boato l'abbiate sentito solo voi. Se non sbaglio, non c'è nessun altro ufficiale o sottoufficiale nell'Accademia di Livorno che ha sentito il boato, niente.

GRANAIOLA (*PD*). C'era la partita.

OLIVIERI. Quando siamo scesi in sala televisione nessuno aveva sentito niente.

MUSSINI (*Misto*). Perché urlavano per la partita.

OLIVIERI. No, no, erano tutti ufficiali di marina. La sala televisione era chiusa, la finestra era chiusa ed erano tutti quanti lì a guardare la partita; noi non amiamo il calcio e, purtroppo, siamo incappati in questa situazione.

Tenete anche conto che dopo un po' siamo andati al terzo o al quarto piano, non ricordo, dal comandante Lertora, che era uno dei più alti ufficiali dell'Accademia, che dormiva in appartamento con la moglie. Lo abbiamo svegliato, avvertendolo: «Comandante, stia attento, chiuda le finestre! Ha sentito?». Il comandante ci chiese: «Che cosa è successo?». Capite?

Io il boato l'ho sentito, non dico che me lo ricordo ancora, ma l'ho sentito e l'ho visto appena dopo, però avevo la finestra aperta perché stavo studiando con la finestra aperta. Anche il collega Thermes aveva la finestra aperta. Il marinaio che era davanti a noi – anche se noi non l'abbiamo mai incontrato e conosciuto – ho saputo che ha riportato che era di guardia nella garitta.

Tenete conto poi del fatto che l'Accademia è lunga forse un paio di chilometri: noi eravamo al porticciolo San Leopoldo, mentre l'area allievi era da tutt'altra parte ed a quell'ora era chiusa; gli allievi a quell'ora dormivano, perché c'è il silenzio alle 22.

URAS (*Misto*). Voglio fare una domanda brevissima sul fumo, sulla nebbia e sulla nebulizzazione. So che questi fenomeni possono essere naturali, artificiali e anche incidentali, ma ce ne sono anche di artificiali e non incidentali.

PRESIDENTE. La seduta è segreta, non so se qualcuno vuole rispondere, non è obbligatorio.

THERMES. Non sono in grado di dare una risposta, non saprei. Posso confermare soltanto che l'unica ipotesi che facemmo a quel tempo riguardava questo benedetto alone biancastro, per cui pensammo che avessero attivato i servizi antincendio, prima sull'Agip Abruzzo e poi sull'Agip Napoli. Detto per inciso, è anche una delle ragioni per cui non abbiamo mai creduto alla presenza della nebbia, perché il movimento del vapore era opposto all'orientamento delle navi il che praticamente è un non senso visto che, se ci fosse stata la nebbia, era una nebbia che sopravveniva contro vento e quindi era piuttosto improbabile.

CAPPELLETTI (M5S). Signor Presidente, sarò rapidissimo. Approfitando del fatto che in questo momento siamo in seduta segreta, voglio chiedere ai nostri ospiti la loro visione dei fatti. Mi pare chiaro, infatti, che ci sia stata una situazione di emergenza a bordo dell'Agip Abruzzo, stando anche a quello che i nostri auditi ci hanno riferito di aver visto qualche minuto prima del momento dell'incidente. Da che cosa potrebbe essere stata causata?

FLORIS (FI-PdL XVII). Rifacendomi al disegno che ci è stato illustrato poco fa, considerando da dove arrivava il Moby Prince e da dove è arrivato poi il fumo su di voi, è possibile che il fumo abbia oscurato in parte anche il cono di non ancoraggio?

THERMES. In realtà, ad un certo punto, ci siamo trovati tra il banco di fumo che si era creato e lo scenario.

FLORIS (FI-PdL XVII). Può anche darsi che a quel punto il Moby Prince non vedesse più la nave.

MUSSINI (Misto). Ma il fumo è stato dopo il boato, giusto?

THERMES. Sì.

FLORIS (FI-PdL XVII). Ci sta, Presidente.

PRESIDENTE. Il fumo si allarga, diventa un cono.

Invito i nostri ospiti a rispondere alle domande dei Commissari, chiedendo loro di lasciarci copia della documentazione in loro possesso, nonché il disegno che hanno realizzato qui oggi e che ci hanno illustrato poco fa, sempre che non sia un problema.

THERMES. Non c'è problema, Presidente.

PRESIDENTE. Vi ringrazio.

OLIVIERI. Per rispondere alla domanda che è stata fatta prima, non saprei assolutamente avanzare delle ipotesi. L'unica cosa alla quale posso far riferimento – e che credo, peraltro, voi abbiate acquisito agli atti – è

una perizia – immagino di due ammiragli della Marina militare – in cui viene spiegata l'ipotesi di un guasto in sala pompe. In quella perizia ad un certo punto si dice: «Coerenti diventano le dichiarazioni dei testimoni oculari», citando una serie di testimoni, tra cui anche noi due. Questo è l'unico conforto che ho trovato e che ho custodito in questi anni; non ho assolutamente altro.

PRESIDENTE. C'era poi la domanda del senatore Cappelletti, che invito a riformulare brevemente.

CAPPELLETTI (*M5S*). Ho chiesto ai nostri ospiti di ipotizzare negli ultimi minuti una possibile dinamica degli eventi e di dirci quali potrebbero essere state, dal loro punto di vista, le cause o le concause dell'incidente sull'Agip Abruzzo precedente al disastro.

THERMES. Personalmente non so che cosa sia successo sull'Agip Abruzzo e quali possano essere state le cause. Sono state fatte più ipotesi, tutte più o meno suffragate da elementi ai quali è stata attribuita o meno una valenza probatoria: c'è chi ha trovato, ad esempio, un pezzo di manichetta che usciva dalla cisterna o altre cose. Sono tutte tesi che non posso sposare sulla base di convincimenti personali.

Quello che credo sia accaduto, come scenario generale, è stata l'uscita dal porto di Livorno del traghetto, che ha superato l'Agip Abruzzo sulla quale, in realtà per motivi completamente diversi, si è verificata un'avaria che l'equipaggio stava gestendo, o quantomeno può aver provato a farlo. Dopodiché, il traghetto stesso ha avuto forse un problema ed è tornato indietro. Tornando indietro, si è trovato davanti a quel punto l'Agip Abruzzo completamente avvolta nel fumo, o quello che sia, ed ha colpito la nave provenendo da fuori. Dico questo perché la dinamica, il punto d'urto e la posizione in cui è stato trovato il traghetto, non possono ragionevolmente collocare l'impatto fra la posizione originale dell'Agip Abruzzo e la terraferma, il porto di Livorno. La mia idea, quindi, è che si siano create evidentemente delle circostanze o dei fatti indipendenti sul traghetto e sulla petroliera che però evidentemente si sono sommati.

OLIVIERI. Io non avanzo nessuna ipotesi, senatore Cappelletti, ma voglio dirle una cosa. Al momento dell'esplosione io mi sono alzato ed «essendo abituato», più all'epoca che adesso, ad andare per mare, di fronte a quell'evento ho cercato di contestualizzare. Io ho visto la colonna di fuoco, la colonna di fumo che veniva dalla petroliera, ma non ho visto nient'altro; le dico che io il traghetto non l'ho visto. All'orizzonte per me non c'era.

GRANAIOLA (*PD*). Ma non può essere che, a seguito di quello che è accaduto a bordo della petroliera, l'Agip Abruzzo si sia spostata?

PRESIDENTE. Consideriamo che non sono degli esperti.

GRANAIOLA (PD). Volevo conoscere la loro idea.

THERMES. Come diceva il Presidente, non sono un esperto di petroliere, ma, a naso, so che spostare una petroliera non è una cosa semplice: ci vuole una fase di accensione dei motori, di riscaldamento degli stessi.

GRANAIOLA (PD). Sì, ce lo aveva già detto prima, ma volevo sentirlo.

PRESIDENTE. Se non ci sono osservazioni, possiamo riprendere ora la seduta pubblica.

(I lavori riprendono in seduta pubblica dalle ore 14,05).

PRESIDENTE. Salutiamo e ringraziamo gli auditi per il contributo dato ai nostri lavori.

Dichiaro concluse le audizioni odierne.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

PRESIDENTE. Informo la Commissione che martedì 10 maggio audiremo il dottor Gabriele Bardazza, perito della famiglia Chessa, sul tema dell'organizzazione dei soccorsi, mentre per il prossimo 17 maggio è fissata l'audizione dell'ingegner Fabrizio Ceccherini, comandante dei Vigili del fuoco in servizio la sera del disastro.

I lavori terminano alle ore 14,10.