



Senato della Repubblica

---

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 18

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

AUDIZIONE DEL PROFESSOR VALDO SPINI,  
SOTTOSEGRETARIO DI STATO AGLI INTERNI  
ALL'EPOCA DEI FATTI

20<sup>a</sup> seduta: giovedì 28 aprile 2016

Presidenza del Presidente LAI

## I N D I C E

## Audizione del professor Valdo Spini, sottosegretario di Stato agli interni all'epoca dei fatti

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 7, 17	<i>SPINI</i> . . . . .	Pag. 3, 9, 11 e <i>passim</i>
BATTISTA ( <i>Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE</i> ) . . . . .	8		
FILIPPI ( <i>PD</i> ) . . . . .	13, 16		
PAGLINI ( <i>M5S</i> ) . . . . .	10, 14, 18		
PEGORER ( <i>PD</i> ) . . . . .	8		
URAS ( <i>Misto</i> ) . . . . .	10		

---

*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.*

*Interviene il professor Valdo Spini, sottosegretario di Stato agli interni all'epoca dei fatti.*

*I lavori hanno inizio alle ore 14,15.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione del professor Valdo Spini, sottosegretario di Stato agli interni all'epoca dei fatti**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del professor Valdo Spini, sottosegretario di Stato agli 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.

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

Ringrazio per la disponibilità il professor Spini, al quale cedo volentieri la parola.

*SPINI.* Signor Presidente, onorevoli senatori, come loro sanno benissimo, siamo di fronte ad una vicenda che ha visto la tragica morte di 140 persone tranquillamente imbarcate su un traghetto che faceva una rotta del tutto consuetudinaria. La più grande tragedia della marineria italiana in tempo di pace nel secondo dopoguerra. Vicenda, quindi, così ampia nella sua tragicità e nella sua singolarità – un traghetto che va a sbattere a poche miglia dal porto su una petroliera alla fonda – che giustamente non può mai essere considerata chiusa, ma che deve portarci a considerarla aperta a tutte le novità che possano condurci a completa verità su tutte le determinanti della vicenda stessa. Per questo ringrazio la Commissione per avermi convocato e metto volentieri a disposizione i miei ricordi di allora.

Come ha detto il Presidente, ero in quei giorni Sottosegretario al Ministero dell'interno di un Governo dimissionario, ma questo in Italia all'epoca era, diciamo, un po' frequente. Tra le mie deleghe c'era quella della Direzione generale della protezione civile e dei Servizi antincendio (vale a dire il Corpo nazionale dei Vigili del fuoco), cioè quanto era rimasto di

competenza al Ministero dell'interno, vista l'ormai intervenuta istituzione di un apposito Ministro per il coordinamento della protezione civile.

Nella notte tra il 10 e l'11 aprile 1991, mentre dormivo nel mio alloggio romano, squillò il telefono. Erano le 3 del mattino. Era il centralino del Governo e, più precisamente, il gabinetto del Ministro dell'interno (era allora Ministro, com'è noto, l'onorevole Vincenzo Scotti). Mi si informava che si era verificato un terribile incidente nel porto di Livorno: un traghetto tra Livorno e la Sardegna, il Moby Prince, si era incendiato, andando a sbattere contro la petroliera Agip Abruzzo e pareva che non vi fossero superstiti, tranne un mozzo.

Già in questa comunicazione, ovviamente concitata, si consideravano inspiegabili le cause che avevano portato alla collisione. Mi si trasmetteva l'invito del ministro Scotti ad andare a Livorno sul luogo del disastro.

Il resoconto della mia giornata può essere così restituito. Alle ore 8 riuscivo a prendere l'aereo a Ciampino; alle ore 9 ero a Pisa; alle ore 10 circa, accompagnato dall'ingegner Sepe Monti del Servizio tecnico centrale dei Vigili del fuoco, sorvolavo con un elicottero del Corpo i due relitti, quello del traghetto della Tirrenia, il Moby Prince, e quello della petroliera da questo speronata, l'Agip Abruzzo.

Perché quel sopralluogo? Naturalmente in quei momenti la mia preoccupazione prioritaria era tornare a verificare se fosse vero l'assunto che mi era stato riferito e se vi fossero, dunque, vite umane che fosse ancora possibile salvare. Ci avvicinammo il più possibile con l'elicottero e ci rendemmo conto che dal relitto non veniva alcun segno di vita. Era evidentemente necessario, tuttavia, provvedere al rimorchio del relitto e mi si riferì che si stava procedendo con ogni mezzo disponibile.

Nel frattempo, arrivò il Ministro della marina mercantile, l'onorevole Carlo Vizzini, che salì su un battello della Capitaneria di porto. Salii con lui per una nuova ispezione nelle acque interessate. Con il ministro Vizzini c'era anche il comandante della Capitaneria di porto, l'ammiraglio Albanese, che ci fornì i suoi ragguagli sulla dinamica dell'avvenimento e sui soccorsi che erano stati prestati. Non ricordo bene in quale fase, ma anche il comandante dei Vigili del fuoco di Livorno, l'ingegner Ceccherini, mi riferì sull'intervento e sull'impegno dei Vigili del fuoco.

Ritornati in porto, il ministro Carlo Vizzini tenne una conferenza stampa sull'accaduto, i cui contenuti credo siano noti e ripartì successivamente per Roma.

I familiari e gli amici delle vittime, equipaggio e passeggeri – alcune centinaia – aspettavano alla stazione marittima. Dietro un bancone, funzionari della prefettura di Livorno, insieme alla Croce Rossa e al volontariato, li assistevano come potevano. Il vescovo di Livorno, monsignor Ablondi, era venuto a visitarli.

Sentii il dovere di andare dai parenti delle vittime, accompagnato dal prefetto Alessandro Pierangeli e dai vertici di questura e Carabinieri. Comunicai loro quanto avevo potuto negativamente rilevare durante il sorvolo in elicottero. Naturalmente i parenti si aggrappavano alla speranza che vi fosse stata la possibilità di salvarsi all'interno della nave. Risposi

che questo era assolutamente giusto e che mi era stato riferito che si stava infatti rimorchiando il Moby Prince verso una banchina del porto. Presi l'impegno con i familiari di tornare a riferire quanto avrei potuto sapere in proposito.

Quando il traghetto venne rimorchiato su una banchina del porto, mi recai subito sul posto per verificare la situazione con i primi Vigili del fuoco saliti a bordo (quella dei Vigili del fuoco era l'amministrazione da me dipendente): tra questi ricordo, immediatamente, l'ispettore regionale della Toscana, l'ingegner Mauro Marchini. Il verdetto fu purtroppo ancora una volta terribile: solo corpi bruciati.

Tornai allora – erano ormai le ore 15 – alla stazione marittima; salii su una seggiola, con a fianco il prefetto Pierangeli, e comunicai la terribile notizia. La tensione e il dolore erano evidentemente grandissimi, ma la maggior parte dei presenti si esprime in modo del tutto composto. Con un incredibile nodo alla gola mi intrattenni con alcuni di loro. Per me è stata la prova più terribile che mi è capitato di sostenere durante tutto il periodo in cui ho ricoperto delle responsabilità istituzionali, ma sentivo il dovere di rappresentare lo Stato anche in quel drammatico frangente e l'ho fatto con quel senso di umanità e di solidarietà che la dimensione stessa della tragedia imponeva.

Comprensibilmente, dopo questa notizia, il discorso con i familiari si spostò sulla necessità di andare a fondo nella ricerca delle cause e delle vicende che avevano portato ad una così grande tragedia: un'esigenza di verità che tutti noi dobbiamo loro.

Rimasi a Livorno tutto il giorno. In serata ripartii per Roma, dopo aver dato disposizioni alla prefettura di Livorno di dare alloggio ai familiari delle vittime e di favorire il viaggio di chi doveva rientrare in Sardegna, perché molti erano sardi.

Il giorno dopo, 12 aprile, il presidente della Repubblica Francesco Cossiga si recò a Livorno per rendere omaggio alle vittime ed incontrare i parenti. Lo accompagnarono due Ministri, ancora in carica in quel giorno, gli onorevoli Vito Lattanzio, ministro della protezione civile, e Carlo Vizzini, ministro della Marina mercantile, nonché il sottoscritto come Sottosegretario all'interno. Il presidente Cossiga mi aveva invitato con una telefonata personale, nella quale teneva a darmi atto di quanto avevo cercato di fare il giorno precedente, l'11 aprile, a Livorno.

Ritornai quindi al suo seguito alla banchina del porto di Livorno e, dopo l'omaggio alle vittime e la visita ai parenti, si svolse il vertice istituzionale in prefettura. Presenti erano anche gli esponenti della magistratura, il procuratore della Repubblica e il sostituto incaricato delle indagini, il dottor Luigi De Franco, che per la verità – per quello che può valere un'impressione personale – mi dette l'impressione di essere assolutamente impegnato e motivato nell'indagine. Tutti parlavano della complessità delle indagini e della necessità di ricostruire pienamente quanto era accaduto di fronte all'assoluta singolarità dell'evento, sia nella dinamica che nelle perdite, perché, a fronte della salvezza di tutto l'equipaggio dell'A-

gip Abruzzo, c'era stato invece il decesso, ad eccezione del mozzo, di tutti i passeggeri e dell'equipaggio del Moby Prince.

Com'era possibile che a poche miglia dalla costa, in una rotta consuetudinaria, il traghetto fosse andato a sbattere sulla petroliera?

Per quanto mi riguardava, mi dichiarai a disposizione ed insistetti, com'era naturale, con tutte le autorità afferenti al Ministero dell'interno, che rappresentavo in quella sede, perché collaborassero pienamente con la magistratura inquirente, che aveva ormai in mano la responsabilità di verificare quanto accaduto e le eventuali colpe o negligenze.

Cercai di essere prudente nelle esternazioni perché la vicenda sembrava così incredibile che era difficile formulare ipotesi sbrigative. Com'è noto, era già stata formulata un'ipotesi prevalente.

Tornammo a Roma con il presidente Francesco Cossiga, che in serata ricevette dal presidente del Consiglio dei ministri, Giulio Andreotti, la lista del nuovo Governo. Il ministro dell'interno Vincenzo Scotti veniva confermato e così anch'io, nel successivo Consiglio dei ministri, venni confermato come Sottosegretario al Ministero dell'interno. Mutavano, invece, il titolare del Ministero della Marina mercantile (da Carlo Vizzini a Ferdinando Facchiano) e della protezione civile (da Vito Lattanzio a Nicola Capria).

Martedì 16 aprile il Governo riferì sull'accaduto alle Commissioni riunite affari costituzionali e trasporti. Ricordo, per i giovani, che la Commissione affari costituzionali aveva da poco assorbito le competenze della Commissione affari interni: siccome all'epoca si voleva diminuire il numero delle Commissioni parlamentari, si era pensato di accorparle e questo spiega il motivo della convocazione della Commissione affari costituzionali. Quanto alla convocazione della Commissione trasporti, era quella competente visto il coinvolgimento nella vicenda della Marina mercantile. Il Governo era rappresentato da quattro Ministri: il ministro dell'ambiente Giorgio Ruffolo, della protezione civile Nicola Capria, della Marina mercantile Ferdinando Facchiano e dell'interno Vincenzo Scotti. Io mi sedetti peraltro tra i parlamentari, per cui ascoltai tutta la riunione, della quale c'è comunque il resoconto.

Perché questi quattro Ministri? Va sottolineato che in quello sciagurato 11 aprile si era verificato anche un altro tragico incidente, quello della petroliera Haven, naufragata nel golfo di Genova, che aveva provocato la morte di cinque membri dell'equipaggio e causato la perdita di migliaia di tonnellate di petrolio. Alla vicenda della Haven fu dedicato tutto l'intervento del ministro dell'ambiente Giorgio Ruffolo; gli altri Ministri parlarono di entrambi gli avvenimenti.

Ricordo di essere stato presente a tale riunione, nella quale non presi evidentemente la parola, visto che le comunicazioni del Ministero dell'interno erano state rese dal Ministro in persona. L'onorevole Scotti si diffuse, in particolare, sull'opera di soccorso prestata dai Vigili del fuoco, sulla sua entità (partì l'unico battello presente nel porto) e sulla sua tempestività, spiegando perché – almeno questa fu la versione data – si individuò prima la petroliera e solo successivamente il traghetto. Il ministro

della Marina mercantile competente, Ferdinando Facchiano, annunciò l'istituzione di una Commissione d'inchiesta interministeriale che avrebbe affiancato la magistratura. Nel resoconto stenografico di quella seduta si trovano quindi le informazioni rese a caldo, il 16 aprile, dal Governo e dalle amministrazioni interessate.

Devo dire che la gravità della tragedia, però, era tale che mi faceva sentire personalmente sensibile anche alle ipotesi diverse da quella dell'errore umano – che fu definita testualmente la prevalente – che venivano via via segnalate. Così, proprio in veste di Sottosegretario all'interno, il 14 febbraio del 1992, in una dichiarazione pubblicata dall'agenzia AGI – ma che penso sia pubblicata anche da altre parti – tornavo sulla necessità di fare piena luce sull'evento. Ricordavo come fossi stato inviato sul luogo del disastro dal ministro Scotti e come mi sentissi particolarmente legato ai parenti delle vittime per il compito che mi ero assunto di informarli delle terribili notizie su quanto era accaduto. Aggiungevo poi, e qui cito testualmente: «Le forze dell'ordine in tutte le loro articolazioni sono impegnate al servizio della magistratura inquirente per arrivare alla verità. È presto per trarre conclusioni, ma nessuna delle implicazioni più generali di quel tragico evento deve essere trascurata». Quindi, in veste di Sottosegretario all'interno, prima del primo anniversario del disastro, misi in evidenza che la situazione era tale che nessuna delle ipotesi doveva essere in alcun modo trascurata.

Successivamente, nel giugno 1992, l'onorevole Vincenzo Scotti passava alla guida del Ministero degli esteri – passaggio molto noto per altri motivi – e anch'io seguii lo stesso percorso, lasciando quindi il Ministero dell'interno ed assumendo l'incarico di Sottosegretario agli esteri, per poi assumere altre responsabilità istituzionali e politiche.

Posso aggiungere che, nel corso di tutti questi anni, non sono mai stato convocato per nessuna indagine, né invitato a nessuna cerimonia in memoria di questa tragedia, fino a che, nel 2014, venni invitato – e naturalmente partecipai – alla proiezione del film di Manfredi Lucibello «Centoquaranta – La strage dimenticata» e al dibattito susseguente che si svolse sabato 22 marzo di quell'anno, alle ore 11,30, nella Sala della Miniatura di Palazzo Vecchio a Firenze. Misi a disposizione in un breve intervento orale queste stesse memorie che oggi vi rappresento in forma compiuta.

Se questa Commissione, dopo un lungo e infruttuoso *iter* giudiziario, potrà portare ad elementi nuovi sulla tragedia del Moby Prince, avrà fatto un lavoro veramente benemerito.

Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella nel suo messaggio per il venticinquennale della tragedia ha detto: «Mi auguro che la ricerca della verità possa essere pienamente soddisfatta». Per chi si è trovato, come chi vi parla, a cercare di fronteggiarne le conseguenze, particolarmente dal lato umano, questo augurio va totalmente condiviso.

PRESIDENTE. Ringrazio il professor Valdo Spini per il suo contributo e cedo la parola ai colleghi che intendono intervenire.

PEGORER (*PD*). Saluto e ringrazio anch'io l'onorevole Valdo Spini per la sua presenza qui oggi.

Sono rimasto molto colpito dalla relazione che abbiamo appena ascoltato, soprattutto dalla parte finale, nel passaggio in cui l'onorevole Spini ha evidenziato come le prime «giustificazioni» sulle possibili cause dell'incidente in qualche modo non lo avessero convinto, ritenendo che fosse necessario lasciare aperte tutte le strade.

Proprio partendo da questo, vorrei sapere dall'onorevole Spini se riscontrò questa necessità per come gli furono raccontati i fatti o se arrivò a questa convinzione avendo avuto modo di verificare alcune cose in particolare. Potrebbe dirci quali erano i motivi che non la rendevano «accondiscendente» rispetto alla prima versione ufficiale resa anche all'opinione pubblica italiana?

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Rivolgo anch'io il mio ringraziamento per la sua relazione all'onorevole Spini, al quale vorrei rivolgere due domande.

Innanzitutto, onorevole Spini, lei ci ha riferito di aver partecipato ad un sopralluogo con l'ammiraglio Albanese sull'area del disastro: vorrei sapere che cosa le fu detto durante quel sopralluogo, in particolare con riferimento alle ragioni per le quali il Moby Prince sarebbe stato individuato solo in un secondo momento. Questo è infatti un punto sul quale stiamo approfondendo la nostra indagine, visto il ritardo che indubbiamente c'è stato nell'individuare il traghetto coinvolto nella collisione con l'Agip Abruzzo.

In secondo luogo, come lei stesso ha ricordato poco fa, ci fu all'epoca un cambio di Governo. Vorrei sapere se fu fatto un approfondimento – magari nel corso di una riunione del Consiglio dei ministri, con il coinvolgimento diretto del suo Dicastero – su quella che era la situazione nel porto di Livorno la sera della tragedia. Mi riferisco, in particolare, al fatto che il disastro si è verificato in un contesto un po' delicato, vista la presenza della base militare statunitense di Camp Darby – ricordo che si era da poco conclusa la guerra del Golfo – e vista l'attività di carico e scarico di armamenti che si svolgeva nel porto.

Quello che è risultato evidente ai nostri occhi è che non fosse chiara la situazione del traffico marittimo nel porto di Livorno la sera del 10 aprile: non si sapeva quali navi fossero presenti in rada, dovendo far affidamento su un'eventuale scarsa visibilità per la stessa accensione dei *radar* delle navi. Da terra non si sapeva nulla, tant'è vero che si è molto discusso anche in sede processuale sul punto nave e si è andati avanti facendo una media tra i vari punti nave dichiarati.

Mi piacerebbe capire se in questo contesto vi sia stata una riflessione da parte del Governo, quantomeno rispetto alla consapevolezza che nel porto di Livorno lo Stato italiano non aveva il totale controllo. Lo stesso discorso vale anche per lo spazio aereo corrispondente, visto che alcune testimonianze hanno parlato di un elicottero che quella sera avrebbe sor-

volato il porto di Livorno, ma nessuno sa se è vero, né di quale elicottero si trattasse.

Come ho già detto, parliamo di una situazione in cui, nonostante la presenza di una vicina base militare statunitense e di tutta una serie di navi civili, di navi militarizzate e di navi militari, ci si doveva affidare a strumenti esterni o ad un'eventuale scarsa visibilità per appurare la corretta posizione delle imbarcazioni presenti nella rada di Livorno.

*SPINI.* Rispondo innanzitutto al senatore Pegorer, che ringrazio per la domanda.

Non ero al corrente di notizie ulteriori rispetto a quanto non si sapesse già. Era la stessa dinamica dell'avvenimento che portava naturalmente a non escludere nulla, perché il fatto che un traghetto, che faceva continuamente la rotta Livorno-Sardegna, fosse andato a sbattere contro una nave non in movimento, ma addirittura alla fonda, era ovviamente qualcosa di sorprendente. C'era poi chiaramente anche l'altro aspetto legato alla diversa situazione tra le due navi con riguardo alla perdita di vite umane. Ripeto, non è che io fossi venuto a conoscenza di avvenimenti o di fatti che non fossero generalmente noti, ma mi sembrava assolutamente legittimo che, di fronte all'accaduto, non ci si accontentasse di una sola versione, ma ci si muovesse invece a 360 gradi.

Questo si collega anche alla prima domanda del senatore Battista su quello che avrebbe detto l'ammiraglio Albanese nel corso del sopralluogo. Al di là del fatto che l'ammiraglio Albanese è forse il miglior testimone di quanto lui stesso disse, ricordo che parlò sostanzialmente delle cose che poi sono emerse, vale a dire della presenza della nebbia – che avrebbe rappresentato una difficoltà per scorgere quello che era realmente accaduto – nonché del fatto che il traghetto sarebbe andato a sbattere contro la petroliera per un errore umano, come fu peraltro affermato nella successiva conferenza stampa.

Come ho già detto, quello con l'ammiraglio Albanese era per me il secondo sopralluogo: arrivato a Livorno, sorvolai infatti immediatamente con un elicottero l'area dell'incidente per verificare se si vedesse dal relitto qualche cosa e consigliare magari sul da farsi. Una volta rientrato con l'elicottero, feci un secondo sopralluogo in porto, su una motovedetta, insieme al ministro Vizzini e al comandante Albanese.

Per quanto riguarda invece le notizie sullo schieramento portuale di quella sera, presumo che le autorità italiane abbiano dato alla magistratura e alle Commissioni ministeriali di inchiesta istituite a seguito della tragedia tutte le notizie di cui erano in possesso. Sono al corrente del fatto che il procuratore De Franco si rivolse al Governo italiano per avere informazioni anche da parte delle autorità americane. In via breve, sono anche al corrente del fatto che il presidente del Consiglio dell'epoca, onorevole Giulio Andreotti, chiese di avere queste notizie, ma, se non ricordo male, gli fu risposto che non c'erano. Posso affermare, dunque, che ci fu all'epoca un'attività governativa per acquisire informazioni dagli alleati; speriamo che voi possiate avere oggi più fortuna.

URAS (*Misto*). Onorevole Spini, la ringrazio per la sua presenza, nonché per il resoconto che ci ha fatto di quei momenti.

Come lei stesso ci ha riferito poco fa, nella telefonata che ricevette alle 3 del mattino già si parlava di Moby Prince, che quindi probabilmente era stato individuato da qualche tempo. Vorrei sapere da lei se in quella telefonata le fu data qualche informazione in più e se le fu reso una sorta di sintetico rapporto sulle notizie che erano state già raccolte a Livorno prima che lei si recasse sul luogo del disastro.

Le chiedo in particolare se, nel momento in cui le fu reso eventualmente un rapporto, o anche in seguito, quando incontrò le autorità preposte ai soccorsi, riuscì a darsi una spiegazione della ragione per la quale tra i mezzi utilizzati non vi fosse alcun mezzo aereo. Riuscì a capire se erano state coinvolte tutte le autorità pubbliche che potevano intervenire in un'azione di soccorso, da quelle militari a quelle civili?

Ebbe la sensazione che il comandante dei Vigili del fuoco o quello della Capitaneria di porto avessero eventualmente sollecitato l'intervento dalla base americana di Camp Darby di mezzi navali, o anche aerei, attrezzati per intervenire in operazioni di soccorso in situazioni, se non identiche, comunque simili?

Le chiedo, ancora, se la notizia della morte dei passeggeri e del personale dell'equipaggio del Moby Prince le venne data nella telefonata che ricevette alle 3 del mattino oppure successivamente. Nel caso in cui in quella telefonata le sia stata riferita tale notizia, potrebbe dirci sulla base di quale elemento di prova incontestabile le fu data quella comunicazione?

Le faccio questa domanda – e concludo – per il senso di angoscia che tutti noi proviamo di fronte alla difficoltà di comprendere la dinamica dei soccorsi. A mezz'ora dall'individuazione del Moby Prince – che avviene circa un'ora e mezzo dopo l'incidente – già si dice che sono tutti morti e, sulla base di questo, non si ha notizia di un concreto tentativo di soccorso: ogni volta che facciamo questa domanda non otteniamo risposta e la nebbia ritorna, non solo sulla scena dell'incidente. Direi che si ha la sensazione di una reticenza generale: chiunque viene interrogato su questo punto rischia, non tanto di dare una risposta confusa, quanto di rimuovere addirittura la domanda.

PAGLINI (*M5S*). Ringrazio l'onorevole Spini per la sua testimonianza e per la sua presenza.

Come ci è stato detto prima, nei giorni che seguirono la tragedia ci fu un rimpasto di Governo. Colpisce molto il fatto che il 12 aprile – quindi pochissime ore dopo i due disastri del Moby Prince e della petroliera Haven – il ministro Vizzini lascia il posto al ministro Facchiano. Non so quali siano le dinamiche nel momento in cui si verificano certi accadimenti, ma mi piacerebbe capire se del rimpasto di Governo si sapeva da tempo o se si trattò, invece, di decisioni prese nel giro di poche ore. Forse il rimpasto di Governo può aver avuto una spinta anche da quei due disastri molto gravi?

Da un giornalista audito in questa sede abbiamo avuto dei documenti dai quali risulta che il neo ministro Facchiano, pochissimi giorni dopo la sua investitura – per l'esattezza 13 giorni dopo – fece pervenire all'ammiraglio Francese la richiesta di una documentazione dettagliata sull'accaduto. Nel *report* che l'ammiraglio Francese trasmise con grande solerzia, dopo 20 giorni, veniva fissato molto chiaramente il punto del ritardo nei soccorsi, sul quale stiamo cercando di fare chiarezza, sottolineando la mancanza di un coordinamento efficace delle operazioni di soccorso prima delle 5 del mattino. Se non ho capito male, questo documento non è stato però mai preso in considerazione nei vari processi. È normale, onorevole Spini, che, nel momento in cui un Ministro ha un documento così dettagliato in mano, lo lasci poi dentro un cassetto? È una cosa che succede?

Come sottosegretario del Ministro dell'interno lei venne avvertito subito dagli uffici dell'accaduto. È a conoscenza di eventuali conversazioni fatte nella concitazione di quelle ore, nelle quali furono coinvolti gli uffici? Qualcuno le aveva già dato telefonicamente qualche informazione, vista la portata dell'evento? Gli uffici le avevano fornito qualche dato in più? Sarebbe interessante anche sapere chi si relazionò con gli uffici del ministro Scotti.

Infine, secondo quanto ci è stato riferito, il ministro Vizzini, praticamente nell'ultimo giorno del suo mandato, si recò a Livorno e salì su una motovedetta con il comandante Albanese. C'erano solo loro due a bordo durante la prima ricognizione o c'era anche lei, onorevole Spini? Le faccio questa domanda per capire se anche lei fosse al corrente delle informazioni che vennero scambiate fra il ministro Vizzini e l'ammiraglio Albanese. Può dirci qualcosa in più, al di là del fatto che il comandante Albanese – che, ricordo, arrivò comunque sul luogo della tragedia più di un'ora dopo l'incidente – sosteneva la presenza della nebbia? È a conoscenza di informazioni ulteriori e di altri dati che per noi potrebbero essere importanti?

Mi ha colpito molto il fatto che il ministro Vizzini avesse per così dire le ore contate, per cui pochissimo tempo dopo l'incidente arriva un nuovo Ministro che richiede un rapporto dettagliato che, una volta acquisito, non viene tuttavia messo a disposizione di chi di dovere. Può aiutarci a capire quali potrebbero essere state, secondo lei, le dinamiche?

*SPINI.* Ringrazio i senatori Uras e Paglini per le domande, che credo potranno essere sicuramente meglio articolate quando saranno auditi i responsabili tecnici delle operazioni di soccorso poste in essere nelle ore successive al disastro.

Fu lo stesso ministro Scotti a spiegare dinanzi alla Camera dei deputati, l'11 aprile, che effettivamente quella sera una motovedetta dei Vigili del fuoco – l'unica motobarca disponibile in porto – partì immediatamente, indirizzandosi però – e lo dice esplicitamente – verso l'Agip Abruzzo: «Ricevuto il primo allarme alle ore 22,30, accende i motori e molla gli ormeggi alle ore 22,36». La motovedetta dei Vigili del fuoco, dunque, partì subito. Il problema è che, andando sotto l'Agip Abruzzo,

in un primo momento vide la petroliera, ma non il traghetto Moby Prince. Nel resoconto di quei momenti si affermò che ciò era avvenuto per la nube che si era determinata e perché, ad un certo punto, la motobarca dei Vigili del fuoco si trovò circondata dal mare in fiamme e terminò la scorta di schiumogeno a bordo. Si tratta di una ricostruzione molto chiara, che io non posso far altro che esporvi di nuovo.

È evidente, altresì, che il coordinamento in porto delle operazioni spetta assolutamente alla Capitaneria, su questo non ci piove.

Quanto poi ai motivi del ritardo nei soccorsi, credo che il senatore Uras abbia ragione. È ormai evidente che l'intervento avvenne in due fasi: prima sull'Agip Abruzzo e, successivamente, sul traghetto. Per come ho seguito le cose, credo che le operazioni di soccorso siano state influenzate anche dal modo in cui fu annunciato l'incidente: «Siamo stati investiti da una bettolina». Questo indubbiamente è un dato e mi sembra si possa dire – ma è una mia personale opinione – che evidentemente non si era preparati ad un evento drammatico di quel tipo.

Quanto al motivo per cui non si sia saliti a bordo del traghetto, secondo la stessa dichiarazione degli operatori interessati, non lo si fece perché la temperatura del relitto lo impediva, visto che era diventato incandescente. Su questo ovviamente potrete fare tutte le vostre valutazioni.

L'altro aspetto che forse influisce sul modo in cui vennero portati i soccorsi è da ricercare nel fatto che, quando la motovedetta CP232 della Capitaneria di porto salva il mozzo Bertrand – che viene avvistato ed invitato a buttarsi in mare – è lo stesso mozzo, a caldo, a dire di essere l'unico sopravvissuto e che sono tutti morti. Tutto questo probabilmente ha determinato una certa percezione da parte di chi si è mosso in quei momenti. Naturalmente poi bisogna mettersi nei panni di chi si è trovato lì.

Per rispondere alla senatrice Paglini – credo di aver capito il senso della sua domanda – fui inviato sul luogo dell'incidente certamente per le dimensioni del disastro, ma forse anche perché il Ministro voleva che qualcuno di una certa caratura politica prendesse nozione dell'accaduto, dal momento che la telefonata che avevo ricevuto era stata ovviamente molto sintetica e concitata. In quella comunicazione, in cui mi fu data la notizia in tutta la sua drammaticità – che, dunque, già alle 3 di notte si conosceva – fui invitato, come ho detto, a precipitarmi sul posto il prima possibile, cosa che cercai di fare nel minimo del tempo necessario.

La senatrice Paglini mi ha chiesto poi da chi il Ministro avesse avuto la notizia del disastro. In base alla mia vecchia esperienza, i Vigili del fuoco hanno una sala operativa presso il Ministero dell'interno, per cui è assolutamente da presumere – oltre al fatto che si può ricostruire anche sul piano documentale – che i Vigili del fuoco di Livorno abbiano subito avvertito la sala operativa presso il Ministero e questa abbia informato, a sua volta, il Ministro. Ricordo che, a quell'epoca, la legge sulla protezione civile era diversa, nel senso che c'era una diversa responsabilità delle prefetture; oggi probabilmente ce la prenderemmo con le Regioni, ma al tempo sicuramente fu avvertito subito il prefetto. Evidentemente, se mi fu chiesto di recarmi subito sul posto in quel modo, al Ministro era stata

comunicata la gravità dell'incidente, per cui, quando ricevetti la telefonata, c'era già contezza della tragicità dell'evento.

La prima cosa che feci, senatrice Paglini, fu precipitarmi sul posto per vedere se c'era ancora qualche segnale di vita; non ero ottimista, ma il mio dovere era quello di tentare. Subito dopo la mia ricognizione, ritornando al porto, trovai l'onorevole Vizzini pronto ad imbarcarsi per un'ispezione alla quale decisi di partecipare anch'io. Quanto al fatto che davanti a me siano state dette cose diverse da quelle note, non è assolutamente accaduto. Le questioni di cui si parlò sono quelle note: si diceva che non c'era altra spiegazione se non la nebbia o l'errore umano. Sono le stesse cose che riferì poi in conferenza stampa il Ministro – ma sul punto potrete sentire lui stesso – e che evidentemente non si era inventato, ma che gli erano state riferite dall'ammiraglio Albanese.

Certamente poi anch'io ho letto alcune notizie che mi hanno ovviamente turbato, come il fatto che la comunicazione dell'incidente arriva ad un ragazzo di leva in servizio presso la Capitaneria di porto, che tenta di cavarsela come può, per cui prima dell'avvertimento passa del tempo. Per quel poco che ho imparato lavorando con i Vigili del fuoco – corpo al quale tributo un grande rispetto, visto che è stata per me una grande esperienza lavorare con loro – quando c'è un incendio, il tempo è determinante, è tutto.

FILIPPI (PD). Onorevole Spini, mi unisco anch'io volentieri ai ringraziamenti per la sua presenza e per la relazione svolta.

Vorrei sottoporle due questioni, sulla prima delle quali mi interesserebbe avere una sua opinione personale in ragione degli incarichi che ha ricoperto, dapprima come Sottosegretario agli interni e poi come Sottosegretario agli esteri, un'esperienza di poco successiva alla precedente, che non collocavo temporalmente così vicino al disastro del Moby Prince.

Il punto più dolente sul quale la Commissione si trova a dover lavorare riguarda la ricostruzione della dinamica della collisione, sulla quale ad oggi permangono elementi di forte contraddittorietà. Come dicevo in una precedente audizione, siamo probabilmente nella condizione di sapere con precisione il momento della collisione e con buonissima approssimazione il punto di collisione, ma non siamo sicuramente in grado di determinare con assoluta certezza il perché ed il come è avvenuto l'impatto.

Quella sera c'era una situazione particolare, indipendentemente dalla presenza o meno della nebbia. Erano in corso operazioni e vi erano presenze in rada molto particolari, al di là del fatto che lo stesso momento storico, se possiamo definirlo così, era assolutamente particolare.

Le sottopongo quindi la questione da esperto, da persona allora competente in materia, ma, soprattutto, da politico, visto anche che poco fa ci ha augurato di avere più fortuna di quella che lei stesso ha avuto in passato. È pensabile che, vista la situazione ed il momento particolare – mi riferisco alla vicina presenza della base americana di Camp Darby, nonché alla conclusione estremamente ravvicinata della guerra del Golfo e allo svolgimento di certe operazioni – non vi fosse nessun soggetto o nessun

apparato tecnico a monitorare la rada di Livorno quella sera? Questo è un punto essenziale. È ipotizzabile che si possa trovare qualche elemento utile, visto che più di qualcuno tra coloro che hanno lavorato all'indagine e hanno seguito l'*iter* processuale ha fatto capire che, pur non essendone in possesso, da qualche parte qualcosa possa esistere? Quale consiglio potrebbe dare a questa Commissione? Mi rendo conto che la domanda può sembrare aleatoria, ma credo che in qualche modo si debba esplicitare anche questo aspetto, perché probabilmente l'esistenza di un qualche tracciato potrebbe rappresentare una svolta e sciogliere alcune forti contraddizioni.

In questa sede abbiamo ascoltato testimoni oculari dell'evento che paradossalmente hanno dato versioni opposte e contraddittorie della stessa situazione, dalla presenza o meno della nebbia, all'orientamento della petroliera in un verso piuttosto che in un altro: non sono aspetti banali. Adirittura c'è chi sostiene che il Moby Prince, una volta individuato, era alla deriva – quindi fermo – e chi sostiene invece che andava in un verso o in un altro, e stiamo parlando di testimoni oculari. Comprende dunque certamente la situazione di grande difficoltà nella quale ci muoviamo.

La seconda questione è più tecnica e riguarda quella parte della vicenda su cui questa Commissione, pure a distanza di tanti anni, è in grado di dare un giudizio compiuto. Mi riferisco ai soccorsi, alla sicura inefficacia e probabilmente anche alla forte inadeguatezza degli stessi. Indubbiamente, onorevole Spini, come lei stesso ha giustamente fatto notare, non si era preparati ad un evento di quella portata e questo mi pare di assoluta evidenza.

Su questo punto l'intenzione della Commissione è di andare però un po' oltre, perché ovviamente, pur nella concitazione di certi momenti, vi sono indubbiamente delle responsabilità e delle catene di comando alle quali ovviamente i diversi soggetti sono sottoposti. Al riguardo, però, voglio essere ancora più preciso e puntuale.

Poco fa lei ha affermato – ed io lo condivido – che non c'è dubbio che il coordinamento dei soccorsi spettasse in quella situazione alla Capitaneria di porto. Le chiedo di tornare sul punto visto che, in una memoria che ci è stata fornita, il comandante della Capitaneria di porto, parlando di incendio a bordo di una nave, sostiene che in quella specifica situazione la responsabilità, e quindi anche il comando delle operazioni e degli interventi, dipendeva dai Vigili del fuoco e, in particolare, dal distaccamento portuale. Onorevole Spini, le chiedo di darci qualche elemento in più proprio su questo, vista la sua competenza, anche in ragione dell'incarico che all'epoca ricopriva. Come ho già detto, mi sento di condividere quello che ha affermato; tuttavia, dal momento che questo è uno dei nodi che dovremmo affrontare con l'ammiraglio Albanese, le chiederei di fornirci qualche ulteriore elemento a nostro conforto.

PAGLINI (M5S). Mi scusi, Presidente, ma vorrei chiedere all'onorevole Spini se è al corrente del fatto che fu comunque avvisato anche il ministro della difesa dell'epoca, Virginio Rognoni, visto che nel porto

di Livorno c'era la particolare situazione che è stata da più parti ricordata, con le navi americane che arrivavano dalla guerra del Golfo.

Mi richiamo poi alle precedenti audizioni, specialmente all'ultima svolta la scorsa settimana a Livorno, durante la quale abbiamo ascoltato il maggiore della Guardia di Finanza Cesare Gentile, che si trovava sulla prima imbarcazione che quella sera uscì dal porto – ci risulta infatti che il maggiore uscì in mare alle 22,55 – il quale ci ha dato una versione completamente diversa rispetto a quella fornita dal comandante Albanese. Il maggiore Gentile ci ha riferito di aver messo a disposizione una documentazione puntuale, basata su dei brogliacci scritti a bordo dell'imbarcazione ed aggiornati ogni 15 minuti. In particolare, ci ha riferito di aver messo a disposizione della procura tutto il materiale, che non è stato però mai acquisito agli atti ed è stato preso in considerazione soltanto nel 2006, facendo saltare così per un lungo periodo la possibilità di audizioni, processi e quant'altro. In questa documentazione l'efficientissimo maggiore Gentile rilevava anche il punto nave dell'Agip Abruzzo.

Ho fatto questa premessa perché più volte ci si è chiesti se sulla tragica vicenda del Moby Prince, con tutte le vittime che ci sono state, siano stati messi in luce tutti gli elementi. In particolare le chiedo se, anche in considerazione delle competenze delle altre sfere ministeriali, avete mai avuto sentore di testimonianze diverse da quella del comandante Albanese sui fatti, sui luoghi e sui tempi dell'incidente.

Quando lei, onorevole Spini, la mattina dopo l'incidente sorvolò l'area del disastro con l'elicottero, c'erano ancora persone in mare che cercavano di dare il loro contributo. Non vi è mai arrivata una testimonianza da parte di quanti erano su quelle imbarcazioni o di addetti in grado magari di mettere a disposizione una precisa documentazione?

*SPINI.* È inutile dirle, senatrice, che non ero io il magistrato inquirente e questo mi sembra evidente.

Quello che invece va sottolineato è che il 12 aprile, con l'arrivo del presidente Cossiga, si tenne una riunione al massimo livello istituzionale. Non ricordo tutti i dettagli e le persone presenti, ma sicuramente parteciparono tutti i vertici civili e militari collegati a Livorno e al suo porto. Certamente, se nel corso di quella riunione fossero stati evidenziati elementi di questo genere, li avremmo presi assolutamente in considerazione.

Il 2006 ha segnato sicuramente una svolta nella ricostruzione della vicenda, perché è proprio in quell'anno che viene formulata un'altra ipotesi ed è forse per questo che si vanno a ricercare anche certi aspetti.

Quanto alla nebbia, com'è noto, è un fenomeno che può essere generato da eventi diversi: può trattarsi di nebbia in senso proprio oppure la nebbia può sprigionarsi a seguito di un incendio e quant'altro, per cui va considerato anche questo aspetto, che voi sarete senz'altro in grado di approfondire.

Quanto alle considerazioni che faceva poco fa il senatore Filippi, credo che siano assolutamente giuste: se ci fosse una fotografia esauriente

della situazione di quella notte nel porto di Livorno, potremmo dire di aver visto tutto e saremmo certamente in grado di dare un giudizio.

Mi è stato chiesto poi un consiglio: forse la cosa da fare – ma del resto la stessa Regione Toscana l'ha espresso più volte – sarebbe cercare nuovamente una disponibilità a livello internazionale, stante la presenza in quell'area di una base militare statunitense. Credo che in Italia ci sia stata disponibilità da parte di tutti; nel caso in cui qualcuno non si fosse reso disponibile, si sarebbe di certo sottratto ad un dovere. In ogni caso, mi sembra che da parte del nostro Paese siano state rese tutte le informazioni che potevano essere date con riguardo alla vicenda.

Ritengo che, prima di arrendersi alla fatalità, vadano assolutamente esperite tutte le possibilità.

Tra l'altro, perché non si pensi che quella sera fossero tutti in gita nel porto di Livorno, mi sento di dire che, se è vero che ci sono state delle lacune, c'è anche chi ha rischiato molto nel tentativo di prestare soccorso. Dunque, se è vero che possono esserci state delle mancanze, che vanno senz'altro messe in evidenza, sono convinto che è assolutamente necessario riconoscere ancora oggi rispetto e gratitudine a chi ha partecipato alle operazioni di soccorso.

Se posso permettermi poi, senatore Filippi, ho qualche dubbio sul fatto che il comandante della Capitaneria di porto si facesse indicare dal comandante dei Vigili del fuoco quali motovedette muovere e dove indirizzarle.

Per quanto riguarda invece il coinvolgimento del ministro Rognoni, personalmente non ebbi modo di parlargli, ma il fatto che il giorno dopo si svolse una riunione al massimo livello istituzionale e che a questa riunione parteciparono anche gli esponenti delle Forze armate, mi fa presumere che questi abbiano naturalmente riferito al ministro Rognoni su quanto stava avvenendo. Io non ero in Consiglio dei ministri, ma credo che in quella sede si sia parlato della vicenda. Quando il 16 aprile il Governo riferì dinanzi alle Commissioni riunite affari costituzionali e trasporti, decise di essere rappresentato al massimo livello da ben quattro Ministri ed è senz'altro presumibile che ci sia stata anche una collegialità di espressione.

Quanto poi alle ragioni del passaggio da Vizzini a Facchiano, posso fare delle indagini politiche, ma non ricordo il motivo per cui ciò avvenne; ci sarà senz'altro, ma ora non lo rammento. Tra l'altro, erano tutti e due dello stesso partito, che si chiamava all'epoca Partito Socialista Democratico Italiano: non vorrei sbagliare, ma mi pare che Vizzini dovesse diventare segretario del partito, per cui doveva lasciare il Ministero, ma si può facilmente verificare.

FILIPPI (*PD*). Signor Presidente, mi consenta un'ultima rapidissima domanda.

Mi permetto di insistere con l'onorevole Spini sulla questione che ho posto poco fa, dal momento che abbiamo ricevuto una memoria dell'ammiraglio Albanese nella quale, facendosi riferimento ad una circolare mi-

nisteriale – se non vado errato – si specifica che, in caso di incendio in mare, la responsabilità e la competenza per gli interventi e per le operazioni apparteneva specificamente ai Vigili del fuoco.

*SPINI.* Non posso certamente parlare di cose che non ho visto, ma posso leggervi quanto il ministro Vincenzo Scotti affermò, a nome del Governo, il 16 aprile del 1991: «Il Ministero dell'interno non ha responsabilità nella direzione delle operazioni, ma soltanto compiti di supporto in ordine alle iniziative e alla guida delle amministrazioni qui rappresentate dai rispettivi Ministri». Non mi pare che nessuno dei Ministri presenti abbia contraddetto l'onorevole Scotti.

*PRESIDENTE.* Ho anch'io una questione da porle, onorevole Spini.

Le chiedo di tornare al momento nel quale lei fece il primo sopralluogo in elicottero. In base alle testimonianze acquisite, c'erano sicuramente due navi in mare: la petroliera ancorata e il Moby Prince, che è stato ritrovato alla deriva o mentre ancora si muoveva circolarmente intorno alla petroliera. Dopodiché, ad un certo punto, qualcuno salì sul Moby Prince e lo bloccò, ancorandolo da qualche parte.

Volevo chiederle di rivedere quella scena e di dirci se ricorda la presenza di navi intorno che stavano tentando di bloccare l'incendio, sia sulla petroliera che sul Moby Prince.

Infine, può dirci se sull'elicottero con il quale lei ha sorvolato l'area dell'incidente c'erano anche degli operatori o dei giornalisti che stavano facendo delle riprese o se si trattò di un sopralluogo meramente istituzionale?

*SPINI.* Ottima domanda, signor Presidente.

Ricordo che, durante il sopralluogo che feci in elicottero, c'era visibilità e che io non avvertii in quel momento alcuna nebbia, ma erano ormai le 10 del mattino. Riuscivamo a vedere distintamente la tolda di entrambe le navi, attorniate da altre navi impegnate ad ultimare lo spegnimento dell'incendio. In quel momento il Moby Prince non era più allo sbando come in precedenza, ma ne era stato ripreso il controllo. Il fatto che non ci fosse nebbia o altro ci consentì di abbassarci tantissimo sull'area del disastro.

Quanto alle presenze a bordo dell'elicottero, non mi sembra che ci fossero operatori, anche se la domanda è giusta perché, se ci fossero stati, avrebbero potuto girare delle riprese. Una volta arrivato in aereo a Pisa, da lì partii direttamente con l'elicottero e non mi sembra che ci sia stato neppure il tempo materiale di accogliere qualcun altro a bordo, al di là del fatto che, com'è noto, gli elicotteri dei Vigili del fuoco non sono enormi, ma piccolini. Ricordo bene, invece, che c'erano con me il capo del Servizio tecnico centrale dei Vigili del fuoco, l'ingegner Sepe Monti e l'ispettore regionale Mauro Marchini, che era arrivato da Firenze e che fu tra i protagonisti della vicenda: chi l'ha conosciuto sa che era un personaggio

di prima qualità, di primo livello, che Zamberletti chiamava «l'intellettuale del Corpo».

Come avrete poi certamente verificato dai verbali, i Vigili del fuoco avevano una sola motobarca pompa, mentre la Capitaneria di porto poteva schierare una pluralità di motovedette.

Naturalmente ritornare con il pensiero a quei giorni è molto pesante. Tra l'altro, lo dico al senatore Filippi, mi sono sorpreso che nessuno mi abbia mai chiamato da Livorno, ma io non sono uno che mette il petto in fuori, che chiede cioè di essere ringraziato: ho fatto il mio dovere e così è stato.

PAGLINI (M5S). Mi perdoni, Presidente, ma ho un'ultima brevissima questione da sottoporre all'onorevole Spini, che è stato uno dei primi a vedere dall'alto la scena. Altri testimoni – una giornalista, in particolare – ci hanno riferito di aver sorvolato in elicottero l'area dell'incidente la mattina successiva: non so se stiamo parlando dello stesso volo o se ci furono più voli quella mattina.

In ogni caso, onorevole Spini, ricorda qual era lo stato della petroliera e il tipo di spegnimento che si stava attuando? Le faccio questa domanda perché, dalle informazioni in nostro possesso e dalle poche immagini che abbiamo, appare evidente che non funzionò l'impianto di spegnimento che di solito è presente sulle petroliere. Le chiedo se ha memoria di questo: so che sono passati tanti anni e che forse le sto chiedendo l'impossibile, mi spiace, ma magari conserva nella memoria delle immagini.

SPINI. L'immagine che mi è rimasta nella mente è quella di tante colonne di acqua che dall'esterno si dirigevano sulla petroliera, ma non posso di certo escludere che ci fosse anche l'impianto di spegnimento a bordo.

PRESIDENTE. Ringrazio il professor Valdo Spini per la disponibilità e per tutte le informazioni che ci ha fornito, nonché per qualunque altra informazione che potrà darci anche in futuro. Ovviamente, qualora dovessero emergere ulteriori elementi che possano essere di aiuto al nostro lavoro, ci riserviamo sin d'ora di formulare un nuovo invito.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

*I lavori terminano alle ore 15,15.*



