



Senato della Repubblica

---

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 36

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

AUDIZIONE DEL DOTTOR GABRIELE BARDAZZA,  
PERITO DELLA FAMIGLIA CHESSA

38<sup>a</sup> seduta: martedì 8 novembre 2016

Presidenza del Presidente LAI

**I N D I C E****Audizione del dottor Gabriele Bardazza, perito della famiglia Chessa**

PRESIDENTE .....	Pag. 3		BARDAZZA .....	Pag. 3
------------------	--------	--	----------------	--------

*SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE*

PRESIDENTE .....	Pag. 16	
------------------	---------	--

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

---

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Alternativa per l'Italia, Euro-Exit, M.P.L. – Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, ApI, 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-Insieme per l'Italia: Misto-Ipl; 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 dottor Gabriele Bardazza, perito della famiglia Chessa.*

*Sono presenti alla seduta, ai sensi dell'articolo 23 del Regolamento interno, il dottor Fabio Ignazio Scavone ed il colonnello Angelo Senese, in qualità di collaboratori della Commissione.*

*I lavori hanno inizio alle ore 13,15.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

##### **Audizione del dottor Gabriele Bardazza, perito della famiglia Chessa**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del dottor Gabriele Bardazza, perito della famiglia Chessa.

Avverto che della seduta odierna verrà redatto il resoconto sommario ed il resoconto stenografico.

Ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del Regolamento interno, avverto altresì 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. Gli auditi e i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e la secretazione dell'audizione o 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, preciso che è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

*BARDAZZA.* Signor Presidente, chiedo che la seduta venga secretata.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, dispongo che i nostri lavori proseguano in seduta segreta.

*(I lavori proseguono in seduta segreta dalle ore 13,18).*

*BARDAZZA.* Signor Presidente, per rispondere alle tre domande contenute nella delibera istitutiva, ritengo che sia importante e necessario chiarire alcuni passaggi di questa vicenda storica e in particolare ciò che succede nel primo mese successivo alla collisione. Avete avuto modo di ascoltare e valutare l'operato del comandante Albanese la notte dell'intervento – sostanzialmente avete avuto modo di apprezzare come sia stato silente – mentre nella fase successiva, nel mese successivo, non è rimasto silente ma ha agito, in particolar modo riguardo a tre aspetti

che incardinano questa vicenda sui binari che conosciamo ancora oggi dopo 25 anni: la posizione della petroliera dopo la collisione, l'inchiesta sommaria, che è un atto formale che viene redatto dalla Capitaneria di porto, e un accertamento tecnico preventivo relativo al carico trasportato dall'Agip Abruzzo che è stato disposto dal tribunale civile di Livorno alla fine dell'aprile 1991.

Circa la posizione della petroliera non mi dilungherò: vi ho già dato alcuni elementi nel corso di una mia precedente audizione. Ancora oggi ci sono tutti gli elementi – video e fotografie – per rendersi conto di dove si trovava l'Agip Abruzzo, perlomeno alle prime luci dell'alba del giorno 11, quindi immediatamente dopo la collisione. In basso a destra vi è la fotocopia del brogliaccio della CP232 che riporta una posizione. Faccio questo riferimento perché poi lo riutilizzerò nuovamente.

Per quanto riguarda l'inchiesta sommaria, si tratta di un atto formale che viene redatto ai sensi di una norma ben precisa ed è composto da oltre 380 pagine divise in due volumi nel cui *incipit* vi è una relazione di 22 pagine. Ritengo sia importante che ve la illustri brevemente, o meglio che vi faccia notare alcuni passaggi di tale inchiesta formale perché in queste 22 pagine vengono incardinati alcuni elementi che non verranno più toccati dalle indagini.

In sostanza, come si legge nella *slide* che vi mostro, si dice che la posizione di fonda, secondo dichiarazioni fornite dal comandante e dal terzo ufficiale di coperta della nave in servizio di guardia nel momento della collisione, era a 2,7 miglia per 0,23 dal fanale verde della Vegliaia. Tale posizione è stata successivamente confermata dai rilievi effettuati dalla nave militare *Libra*, dall'Accademia navale, nonché da tutta un'altra serie di elementi. Quindi a pagina 1 dell'inchiesta sommaria, che è il primo documento tecnico che viene consegnato alla magistratura, si dice che la posizione comunicata – 2,7 miglia per 0,23 – e la posizione di nave *Libra* coincidono e vengono materializzate sulla carta nella posizione di nave *Libra*. Successivamente, secondo il pilota di porto (a pagina 3), e secondo l'avvisatore marittimo, alle 22, momento in cui viene annotata la partenza della *Moby Prince*, la nebbia non è presente, anzi c'è una visibilità con mare sereno di 5/6 miglia. Successivamente, a pagina 4, viene indicata la rotta di cui avete già sentito parlare più volte, rotta 191 (rotta impostata), e viene affermato che tale rotta viene ricostruita (così è scritto) sulla base del punto di uscita del *Moby Prince* e del punto della collisione contro nave *Libra*: la retta che le unisce ha come direzione 191 gradi. A pagina 5 – e questa è una delle considerazioni sulla base delle quali si attribuiranno le responsabilità per quello che è avvenuto al comando del traghetto – viene affermato un dato tecnico, ovvero che alle 22,20 il *Moby Prince* passa a 0,12 miglia dalla motonave *Gallant II*, ferma all'ancora (che equivalgono a 222 metri circa) e alle 22,23, ormai a piena velocità, passa a meno di 100 metri dalla motonave *Cape Breton*.

Vi rappresento graficamente ciò che vi ho raccontato: quello che vedete evidenziato in giallo è il punto corrispondente all'indicazione 0,23/2,7 miglia. Il rettangolo marrone indica la posizione di nave *Libra*, che

viene indicata nell'ultima pagina dell'inchiesta sommaria su una fotocopia parziale non firmata. La rotta 191 passa dal punto dal quale si è immesso in rotta il Moby Prince, da quando è sceso il pilota Sgherri: la rotta 191 è l'unica che, come vedete, arriva a collidere con quel punto. Poi è indicato, in marrone, il punto rilevato dalla CP232, per la precisione da Giancarlo Faiella che è un ufficiale della Capitaneria. Tale posizione è allegata all'interno dell'inchiesta sommaria. Vi ricordo che in una precedente audizione il comandante De Falco vi aveva riferito che questo, al netto di una querela per falso, è un atto pubblico di cui però non viene dato alcun riscontro all'interno dell'inchiesta sommaria. L'allegato c'è ma non viene considerato. Quella indicata con il simbolo in rosso è la posizione desumibile – questa è un'informazione che vi do io sulla quale poi potrete fare tutte le verifiche necessarie dalle immagini e dalle fotografie – che è sostanzialmente corrispondente, incredibilmente, con il punto che viene riportato in sentenza e che avevo già rappresentato nell'audizione precedente. Su questo punto ci sono degli approfondimenti. C'è anche un mio video della durata di 10 minuti che spiega nel dettaglio la questione della posizione e che potete vedere sul sito *mobyprince.it*.

Torniamo ai contenuti: sulla posizione, a pagina 1, è stato detto che tutte quelle posizioni sono coincidenti. Vi faccio però notare che solo quella di nave Libra è fuori dal divieto di ancoraggio e pesca. Tutte le altre posizioni, che a pagina 1 dell'inchiesta sommaria sembrerebbero essere coincidenti, si trovano all'interno del divieto.

Andiamo avanti: a pagina 6 si può leggere che alle 22,15, pochi istanti prima della collisione, insorge la nebbia, perché lo dicono Rolla, lo dicono i pescatori, e lo dicono i guardiamarina, Thermes e Olivieri, che voi avete ascoltato e che non raccontano questo. In questo primo passaggio, però, i guardiamarina avrebbero testimoniato la presenza della nebbia. Dopodiché è anche indicata – mi dispiace che non si legga e me ne scuso – la direzione della nebbia: da Nord-Ovest verso Sud-Est. Rispetto alla carta di prima, quindi, l'indicazione è da Nord-Ovest verso Sud-Est. Vi ricordo che il comandante Cannavina dell'Agip Napoli, che voi avete ascoltato, si trovava in una posizione a Sud-Est, quindi se questa nebbia fosse effettivamente stata presente, lui se la sarebbe vista arrivare davanti. Nelle comunicazioni radio, invece, è molto chiaro quando dice che si trovava a 1,7 miglia e stava vedendo quello che accadeva. Se avesse avuto un banco di nebbia che gli avanzava contro forse non avrebbe potuto guardare. Non solo: danno anche una spiegazione più avanti – e ve la farò vedere – circa il video D'Alesio, che secondo quanto scritto nell'inchiesta sommaria avrebbe potuto riprendere questo fenomeno senza intercettare la nebbia proprio perché il banco si stava muovendo come indicato.

A pagina 8 è scritto che l'incendio a bordo del traghetto si sviluppa immediatamente ed è talmente rapido da essere assimilato ad un'esplosione o a una deflagrazione, con velocità nell'ordine di centinaia di metri al secondo. Stiamo parlando di un cerino che prende fuoco.

Sempre nell'inchiesta sommaria, a pagina 10 sono riportate alcune considerazioni circa l'attendibilità dell'avvisatore marittimo che non ha visto nebbia proprio perché la nebbia c'era. La relazione recita infatti: «è da considerare anche che l'avvisatore marittimo che con così tanta sicurezza ha dichiarato alla stampa che al momento del sinistro non vi era nebbia, probabilmente non è stato in grado di seguire la rotta del Moby Prince proprio perché la nave, in un certo momento, gli è scomparsa dalla vista per la nebbia». In lingua italiana: «non ha visto la nebbia perché c'era nebbia».

Successivamente viene indicato che dagli accertamenti effettuati dalla Capitaneria tutte le bettoline avevano smesso di girare ed erano in ormeggio alle ore 20. Quindi tutta la questione riguardante la bettolina e le voci di porto secondo cui c'era un altro mezzo coinvolto in questo incidente viene chiusa da questa frase.

A pagina 11 è dato atto che il *radar* del traghetto Moby Prince girava, perché viene visto da due testimoni, l'ultimo dei quali è il pilota di porto Sgherri che scende e riferisce che il *radar* girava. Ma nel secondo paragrafo viene data anche l'indicazione che dello stesso *radar* poteva essere in funzione solo l'antenna, ma essere spento il *monitor*.

Rispetto alla questione delle bettoline, a pagina 393 dell'allegato dell'inchiesta sommaria (non è un altro documento, ma un allegato dell'inchiesta sommaria, inserito in quel corposo volume), si osserva come la motonave Giglio, che è una bettolina dei D'Alesio, iniziasse il pompaggio alle ore 20,55 del 10 aprile per finirlo alle 00,20 del giorno 11 aprile, quindi a mezzanotte del giorno 11 aprile. Quindi, secondo la relazione della Capitaneria di porto, inserita nell'inchiesta sommaria, le bettoline, a seguito di un controllo, alle ore 20 erano tutte regolarmente in ormeggio, mentre questi documenti – e non solo questi – testimoniano che alcune bettoline erano in giro.

Vi è stato anche riferito che, dopo le ore 20 (o meglio, dopo il tramonto), non c'è più traccia delle bettoline nel *radar*, perché trattasi di materiali pericolosi, ovvero di trasporto di merce pericolosa. Questo è un esempio, ma ce ne sono anche altri nella pagina dell'avvisatore: questa è una prassi e un'abitudine, in orari di notte avanzata (da mezzanotte fino alle 2 o alle 3), anche in notti illumi come quella precedente, quando la stessa motonave Giglio fa bunkeraggio all'Agip Gela alle ore 2,05 del mattino.

Vado avanti: a pagina 12 dell'inchiesta sommaria viene asserito che non c'è stata alcuna avaria, o meglio, che non è stata verificata alcuna avaria a bordo del traghetto, in particolare rispetto agli organi della timoneria, nonostante sia dato atto che il timone viene rinvenuto a 30 gradi a dritta, quindi tutto girato verso destra. Qui si imputa al comando del traghetto la violazione di due regole del COLREG del 1972: il fatto di non essere passato a distanza di sicurezza dalle navi precedenti e di non aver mantenuto una velocità adeguata alla densità del traffico. Queste sono le due prime ipotesi di responsabilità che si imputano al comando del traghetto.

Successivamente, a pagina 14, viene affermato che, se anche ci fosse stata un'avaria al timone, il comando del traghetto avrebbe comunque avuto la possibilità, utilizzando l'elica di prua, di effettuare una manovra di svio, arrivando quindi eventualmente a collidere con la petroliera (o riuscendo addirittura ad evitarla) sostanzialmente con un «a fianco bordo contro bordo». Non vi sto leggendo il testuale perché anch'io ho dimenticato gli occhiali e non riesco a leggere quello che ho davanti allo schermo.

A pagina 15 viene dato atto che vengono accesi i fari cerca-naufraghi, che nella relazione vengono indicati come «salva-naufraghi».

In ultimo, a pagina 19, viene sottolineato, tra le conclusioni, che la nebbia è sicuramente una delle concause che hanno determinato il sinistro. Faccio notare che successivamente viene ricordato come, al momento in cui viene redatta l'inchiesta sommaria (stiamo parlando del 14 maggio 1991, poi vedremo le firme), manca la relazione microclimatica: un altro allegato dell'inchiesta sommaria che arriverà a dicembre 1991. Nelle conclusioni di questo ulteriore allegato – che qui non vi ho rappresentato – c'è scritto sostanzialmente che non è possibile dire se quella sera ci fosse o non ci fosse nebbia. Le conclusioni sono assolutamente aperte. È un documento molto corposo che riporta una moltitudine di dati e nelle cui conclusioni si afferma che non è possibile stabilire se quella sera ci fosse o non ci fosse nebbia. Probabilmente, se ci fosse stata nebbia, sarebbe stata una nebbia di avvezione. Questo è un altro elemento intervenuto successivamente rispetto a quello che sappiamo oggi come verità ufficiale: se ci fosse stata nebbia, avrebbe potuto essere una nebbia d'avvezione.

A pagina 21, l'ultima pagina prima delle firme, c'è scritto: «nessuna responsabilità è emersa a carico del comando della motocisterna Agip Abruzzo».

Vi faccio notare due dati: c'è una relazione intermedia, rispetto all'inchiesta sommaria, che reca la data del 29 aprile. Sostanzialmente sono due relazioni analoghe, entrambe agli atti (una è nel faldone «O», la seconda è nel faldone «X»; una a pagina 104, l'altra a pagina 131). Sono sostanzialmente identiche; differiscono sostanzialmente perché in quella del 29 maggio c'è anche un riferimento al piano di ritrovamento delle salme dei cadaveri, che nella relazione precedente non c'è. Vi faccio notare che la prima relazione del 29 aprile è vistata dal comandante Sergio Albanese, mentre la seconda è vistata dal comandante in seconda Angelo Cedro. All'epoca nessuno dei due è ancora stato indagato. Non sono stati ancora emessi gli avvisi di garanzia e comunque nessuno dei due è stato ancora indagato.

Tra gli allegati – qui torno un pochino indietro rispetto alla posizione della nave – ci sono anche altri documenti, perché c'è anche una rassegna stampa sulla vicenda. Ci sono tutti gli articoli che sono stati pubblicati sul caso. Ne mancano due, che non sono presenti nell'inchiesta sommaria, e sono entrambi a firma di Antonio Fulvi, rispettivamente del 15 e 16 di aprile 1991. Sono tratti dal giornale «La Nazione» e recano i seguenti ti-

toli: «L'Abruzzo non doveva essere lì» e «Livorno, il mistero dell'ancoraggio».

Questi sono i punti che vengono fissati ancor prima che vengano nominati i consulenti tecnici e la Procura della Repubblica sta ancora cercando di capire che cosa fare e come organizzarsi. Non ci sono gli avvisi di garanzia, ma contestualmente – e arriviamo al terzo punto che vi volevo segnalare – succede un'altra cosa: nello specifico, rispetto agli accertamenti che potrà fare la Commissione in merito al carico della petroliera, che è uno dei punti che – come abbiamo visto – non è mai stato accertato. Vi ricordo che sulla petroliera salgono i consulenti di ufficio per un solo accesso, il 7 giugno del 1991: il tempo di una mattinata e basta. Non viene fatto alcuno accertamento a bordo della petroliera, alcuna verifica, e solo successivamente – poi ve li illustrerò – succede tutta una serie di fatti.

Questo accertamento tecnico – che vedete adesso – è stato recuperato da me personalmente dall'archivio di un legale nel 2012; fino al 2012 dell'esistenza di questo accertamento tecnico (parlo delle parti civili e non dei legali, perché non so se i legali lo sapessero o no) sicuramente le parti civili non sapevano nulla. Cos'è questo accertamento tecnico? Sostanzialmente viene disposto dal tribunale civile di Livorno, su richiesta della Navarma, a fini civilistici, ipotizzando nell'immediatezza di dover risarcire anche il carico, essendo suo il traghetto che aveva investito la petroliera, che sia accertata quantità, qualità e condizioni del carico. Questo lo vedremo poi. Il tribunale autorizza un CTU nominato, l'ingegner Pribaz, a salire a bordo dell'Agip Abruzzo, a fare tutta una serie di verifiche, in particolar modo di accertare quantità, qualità e condizioni del carico.

Cosa manca però? Relativamente ai documenti dell'Agip Abruzzo, durante l'inchiesta sommaria viene disposta una serie di quesiti, il famoso questionario, che è un po' come un atto di legge: quando c'è un sinistro marittimo bisogna compilare un questionario, come fosse una constatazione amichevole. Il questionario è composto da 230 domande. Per anni questo documento è rimasto incompleto, perché c'erano solo le risposte, ma non le domande. Finalmente è stato fatto il lavoro del mettere insieme le domande con le risposte e ci si accorge che sostanzialmente, dei documenti dell'Agip Abruzzo, sono salvati soltanto i libretti di navigazione del personale.

I libretti di navigazione del personale sono dei documenti scritti a mano che contengono la storia di navigazione di ciascun membro dell'equipaggio e sono estremamente importanti per i marittimi. Questi non vengono persi, mancano però la parte seconda del giornale nautico, il giornale di macchina, il giornale degli idrocarburi e i documenti doganali perché vengono abbandonati sulla petroliera, che due giorni dopo, all'alba del 13 aprile, come è noto, subirà un ulteriore incendio che distruggerà tutto. In una delle scorse audizioni il primo ufficiale Pavanetto vi ha raccontato che è andato a prendere questi documenti, che aveva con sé insieme ai libretti. Ufficialmente questi documenti non ci sono, ma l'accertamento tecnico preventivo prevede che per verificare vengano fornite delle copie. Qui vedete un *fax* dell'Agenzia marittima che viene mandato al consu-

lente, che deve salire a bordo per accertare la quantità, qualità e condizioni del carico, con cui gli si comunica che l'11 maggio, alle ore 20,30, il comitato per la sicurezza ha deciso all'unanimità che non è possibile effettuare misure del carico per motivi di sicurezza. Quindi, il consulente tecnico, autorizzato dal tribunale civile a salire a bordo della petroliera per fare una serie di verifiche, riceve una comunicazione dall'Agenzia marittima con cui lo si informa che non puoi salire a bordo a fare i campionamenti.

Il consulente tecnico – questi documenti con il timbro dello studio Pribaz sono tutti allegati all'accertamento tecnico preventivo (ATP) – chiede se, oltre alle campionature, questo divieto si estende anche alle misure del quantitativo. A questa sua domanda – vi ricordo che il tribunale ha autorizzato il CTU a salire a bordo dell'Agip Abruzzo per effettuare queste misure – risponde il comandante Albanese in data 12 aprile dicendogli che, in riferimento alla sua nota, il parere negativo, per motivi di sicurezza, all'effettuazione delle campionature del carico si estende anche alle misure dei vuoti. Non poteva verificare, quindi, il quantitativo. Si aggiunge che tutto ciò si potrà fare successivamente, quando il carico sarà trasferito sull'Agip Piemonte, ovvero dopo l'allibito. In sintesi, gli dicono che sull'Agip Abruzzo non può salire per ragioni di sicurezza, non può fare nessuna verifica e che potrà procedere a bordo dell'Agip Piemonte, dopo che il carico sarà trasferito. Il consulente tecnico prende atto di questa decisione, fa il suo accertamento tecnico e non contesta sostanzialmente nulla. Gli era stato chiesto in modo preciso di verificare a bordo dell'Agip Abruzzo e lui risponde di non averlo potuto fare e di aver proceduto a bordo dell'Agip Piemonte.

Veniamo allo studio Pribaz. Questi sono i documenti, ma – come potete immaginare – ve ne sono molti di più. Per aderire alla richiesta di rapidità pervenutami dal Presidente, in questa mia presentazione vi sto dando degli spunti che ritengo siano da sviluppare in un'inchiesta per verificare alcune cose che adesso vi faccio notare. Questi documenti vengono presentati al tribunale civile in copia: gli originali sono a bordo e vengono fornite delle copie da parte della SNAM o dell'Agip. Questi sono i documenti relativi a 82.000 tonnellate di *Iranian light*, con dei certificati di conformità. Queste cose le abbiamo trovate all'interno degli archivi facendo il nostro mestiere, che consiste sostanzialmente nel mettere ordine in queste carte. Nel 1993, non essendo noto l'ATP – in quanto riguardava privatisticamente la Navarma, le assicurazioni – e neanche la SNAM – il dottor Malek Pourzanjani, che era uno dei consulenti tecnici della famiglia Chessa, il 20 luglio 1993 invia questo *fax* a un altro consulente, dicendo di aver avuto il *bill of lading* dall'Egitto, che inviava via *fax*, sperando che fosse ciò che stavano cercando. Il consulente Pourzanjani ha fatto una richiesta dei documenti di carico presso il *terminal* di carico e gli sono stati dati dei documenti. Ovviamente non sapevano che depositato presso la cancelleria del tribunale di Livorno c'era copia di questi documenti e che, invece di chiederli in Egitto, avrebbero potuto fare semplicemente un accesso agli atti in Procura. Non erano a conoscenza di

questo ATP (*Accertamento Tecnico Preventivo*). Questi sono i documenti di carico che vengono mandati via *fax* e inviati in copia conforme dalla società, dal *terminal* petrolifero egiziano. Questo è un *fax* che ho trovato dentro l'archivio del comandante Vatteroni, che, come sapete, ci aveva dato una parte dell'archivio a marzo del 2015, ovvero successivamente. Analizzando l'archivio ho scoperto che le stesse copie dei documenti dell'ATP venivano inviate a un altro consulente con questo frontespizio, che li ha ricevuti *brevi manu* dal CTU dell'accertamento tecnico preventivo, ingegner Pribaz, tenuto conto dell'amicizia che li legava.

Faccio notare che si tratta del 2 febbraio 1993. Stiamo parlando, quindi, di un anno e mezzo dopo. Nel consegnare questi documenti si comunica che gli stessi debbano essere considerati allo stato dei fatti come non asseverabili a perizie penali – li stanno consegnando ai consulenti che si stanno occupando dell'inchiesta penale – e tantomeno divulgabili. Questi sono i documenti dell'ATP del 1991 e questi sono i documenti del *fax* del 1993. Vi faccio notare una cosa: in quelli ufficiali il carico è di proprietà dell'Agip *Overseas Limited*, società dell'Agip presso le isole del Canale che si occupa di ricerche petrolifere, ma che non si occupa – ve l'ha detto anche Pavanetto in audizione – di commercio di idrocarburi. Gli altri, anche quelli che abbiamo acquisito dopo, sono sempre di proprietà dell'Agip S.p.A. L'Agip *Overseas Limited* compare solo sui documenti di quel carico nello specifico.

Faccio notare che questo carico sarebbe asseritamente stato fatto il 5 aprile del 1991 a Sidi Kerir, in Egitto. Vi ricordo che il 9 sera l'Agip Abruzzo arriva in rada. Dopo quattro giorni è, quindi, in rada. I documenti che invece vengono dati dal *terminal* petrolifero su richiesta nel 1993 portano la data del 14 marzo del 1991. Vi ricordo anche che i carichi sono duplici: quello del 5 aprile 1991 è tutto ufficialmente *Iranian light*, l'altro carico del 14 aprile è doppio (parte è *Iranian light* e parte *heavy*). Sono greggi con caratteristiche fisiche diverse da raffinare e, come vi hanno detto Chiesa e Pavanetto, entrambi hanno sempre fatto riferimento a due carichi, mai a uno solo.

C'è, infine, una curiosità che potrebbe avere una certa rilevanza: le copie dei documenti del 14 marzo portano il timbro dell'Agip Abruzzo, mentre le copie dei documenti presenti in ATP non recano il timbro dell'Agip Abruzzo. A pensar male si crederebbe che, quando questo documento è stato redatto, il timbro non c'era più. Nel 1991 l'Italia forse era un Paese di timbri e anche queste copie sono piene di timbri. L'unico timbro che, ragionevolmente, uno si sarebbe aspettato di trovare era quello dell'Agip Abruzzo. Questo timbro è dappertutto. Faccio notare un'altra cosa. Sarò brevissimo.

Questi sono dunque i documenti ufficiali, che hanno un certificato di qualità, che indica cosa c'è a bordo. È infatti un soggetto terzo a stabilire che cosa viene caricato a bordo della petroliera. Il carico viene acquistato con una clausola chiamata tecnicamente *free on board*, per cui il prodotto è di proprietà di chi lo sta versando dentro la petroliera. A un certo punto, quando è finito il carico, c'è un soggetto terzo, che viene pagato metà da

un contraente e metà dall'altro, che certifica che cosa è stato caricato e in quale quantità. A quel punto, tutti e tre i soggetti firmano, pagano e la petroliera se ne va con il suo carico.

Questo documento, abbastanza importante, che dice che cosa c'è a bordo, è stato redatto da una società chiamata «PCC – Chemical control international». Anch'essa ha sede nelle Isole del Canale ed è di proprietà di un italiano. Successivamente abbiamo fatto un po' di accertamenti e da una visura camerale abbiamo visto che si tratta di una società che è durata pochissimo tempo, circa un anno e mezzo, ha svolto poche attività e poi la stessa attività è stata riaperta dallo stesso soggetto a Catania, per occuparsi dei *terminal*, nel periodo 1992-1993: in questo momento non ricordo esattamente la data, ma ho comunque con me le visure, che posso mostrare alla Commissione. Nei documenti che arrivano invece dall'Egitto, quella stessa analisi e quella stessa verifica vengono fatte dalla Société Générale de Surveillance, con sede a Ginevra. Si tratta, sostanzialmente, di contratti: non è che il primo che passa viene investito del compito di svolgere questo tipo di attività. Solo per darvi un'indicazione, per comprendere che strutture e che organizzazione avesse tale società, ricordo che essa aveva come amministratore delegato Sergio Marchionne: vi posso mostrare in proposito un *fax* del 1993. Sergio Marchionne, prima di andare alla FIAT, faceva questo mestiere.

Quelli che vi ho illustrato sono dunque i documenti. Come vi ho già detto in una precedente audizione, il punto è che da Sidi Kerir, che si trova più o meno alla sinistra del Delta del Nilo, per arrivare a Livorno ci sono un *tot* di miglia da fare, che come vi avevo già detto sono circa 1.550 o 1.560, a seconda della strada che si fa. Andando a 15 nodi all'ora, che è la velocità massima a cui poteva andare la petroliera carica, ci si impiegano quattro giorni e mezzo, mentre se si va a una velocità che ragionevolmente può essere quella di una petroliera a pieno carico, di giorni se ne impiegano sei e mezzo. Ci possono essere delle correnti favorevoli e dei vantaggi e quindi ci può stare che ci abbia impiegato così poco tempo. Vi faccio però notare un'altra cosa: il 31 marzo la petroliera esce dal porto di Genova, così come risulta dal registro dell'avvisatore di Genova. L'Agip Abruzzo è uscita alle 9.30 della mattina da Genova. Il 5 aprile essa è ripartita da Sidi Kerir, come sappiamo dai documenti – a questo punto possiamo dire che il 5 aprile «sarebbe ripartita» da Sidi Kerir – e il 9 aprile, alle 22 e qualcosa, era in rada a Livorno, perché la sua presenza era segnata sul registro dell'avvisatore. Dunque, essa è andata rapidissima scendendo verso l'Egitto ed è andata altrettanto rapida salendo. Tutto questo per poi aspettare due o tre giorni in rada, per entrare nello stabilimento Agip Plus. Queste sono tutte dichiarazioni che sto riportando: la petroliera era infatti attesa il giorno 13 aprile presso l'Agip Plus, secondo una dichiarazione posta nelle risposte al questionario.

In tutto questo c'è una serie di audizioni e di sommarie informazioni testimoniali (s.i.t.), che sono state esperite anche nel 2009, durante l'inchiesta sommaria, in cui, ad esempio, uno degli auditi, Marco Pompilio, direttore di macchina dell'Agip Abruzzo, ha ripetuto la questione dei

due carichi e ha detto cosa stessero facendo a bordo della petroliera (si tratta di uno dei quesiti che avete). Egli ha infatti affermato che stavano facendo dei lavori per la sostituzione di alcune tubolature del sistema di generazione dell'impianto vapore, che erano «marce». Si tratta di un virgolettato: se volete ho con me il relativo documento, ma lo trovate anche nelle audizioni. Inoltre, egli ha detto che erano ripartiti da Milazzo. Ovviamente, la petroliera non passa dallo Stretto di Messina, perché avrebbe bisogno delle autorizzazioni, ma compie la circumnavigazione: vista la posizione in cui si trova Milazzo, avrebbe addirittura allungato ancor di più il giro. Queste sono le situazioni che vi ho già rappresentato nella mia precedente audizione, per cui qualcosa a bordo della petroliera potrebbe essere successo e forse qualcuno ha individuato che cosa.

Vi faccio notare che in tutte le immagini e le riprese della petroliera, in tutte le fotografie e i video, non ho mai visto il sistema antincendio della petroliera in funzione, né di notte, né nei giorni successivi. In questa fotografia promozionale presente su un *depliant* dell'AGIP si vede come appare o come sarebbe dovuto apparire il sistema antincendio dell'impianto antincendio sulla nave gemella, l'Agip Campania.

Vi ricordo che a bordo dell'Agip Abruzzo viene rinvenuto un portellino della cisterna 6 aperto, senza nessuna spiegazione. Non si tratta di un fatto tecnico che viene accertato, ma tale fatto viene rinvenuto dai familiari nella primavera del 1992, perché nel dicembre del 1991 la rivista «Antincendio» ha pubblicato un numero monografico – di cui ormai ci sono solo le copie di legge – in cui si riporta che, nella relazione dei Vigili del fuoco, l'ingegner Fabrizio Ceccherini – che avete audito – dice pacificamente che sono saliti a bordo e hanno trovato questo portellino aperto, con grande preoccupazione.

Si tratta di un fatto abnorme, perché stiamo parlando del portellino di una petroliera. A giustificazione di questo fatto, è stato detto che la cisterna era quasi vuota, ma a maggior ragione ciò dovrebbe preoccupare. Una cisterna più è vuota e più è pericolosa, perché la parte pericolosa è quella gassosa. È stato detto, come giustificazione, che dentro c'era poco prodotto. Ma di quale prodotto stiamo parlando? Un prodotto era l'*iranian light*, presente nella misura 16.000 litri: per darvi una misura, è l'equivalente di due di quelle cisterne utilizzate per riempire i distributori. È poca cosa rispetto ad una petroliera, ma la giustificazione che poi verrà data è che sono state messe dentro le acque di sentina. Dunque, in una cisterna di prodotto, si asserisce che vengono versate delle acque di sentina.

Su questo vi invito ad andare a vedere le testimonianze che ha rilasciato, nel 2009, Marco Pompilio, che, dicendo di essere partito da Milazzo – su questo sospendo il giudizio, perché egli asserisce che siano partiti da lì – sostiene che il lavaggio fosse già stato fatto allora.

Alla domanda con cui il consulente tecnico ha chiesto perché, visto che questa è un'operazione che non si fa e non si può fare, c'è stato un rimpallo di responsabilità tra la macchina e il carico.

I membri della Commissione lo hanno già sentito: l'ufficiale di macchina dice che si tratta di una questione che riguarda il tankista, e che quindi occorre chiederlo a lui, mentre il tankista sostiene che non può fare da solo queste cose, ma che le fanno dalla macchina. Che cosa sia successo non è dato saperlo. Questo che vi sto mostrando ora è l'articolo di Fabrizio Ceccherini, in cui si dice che nel corso delle verifiche, il boccaporto della cisterna 6 centrale è aperto, sbullonato e non inertizzato e che sono dovuti subito intervenire per metterlo in sicurezza e ne dà una descrizione.

Nel 2009, la Procura di Livorno ha incaricato gli ammiragli Rosati e Borsa di fare una serie di accertamenti tecnici.

Ad un certo punto, i due si sentono di fare una premessa, dicendo: «nell'arco degli anni sono state avanzate numerose ipotesi riguardo allo svolgimento dei fatti che hanno portato allo speronamento dell'Agip Abruzzo da parte del Moby Prince tutte suffragate da ragionamenti che hanno una loro logicità, ma evidentemente non suffragate da prove certe. Da quanto è espresso ci riesce difficile portare a conoscenza un'ulteriore ipotesi prima di fatti documentali certi ma, per onestà intellettuale, riteniamo corretto farlo, essendo sufficientemente convinti della correttezza tecnica dell'ipotesi stessa. L'ipotesi chiarirebbe, inoltre, molte delle testimonianze dal contenuto poco decifrabile, se non con l'insorgere dell'evento che spiegheremo di seguito».

Le testimonianze sono quelle relative alla nebbia. Mi permetto di aggiungere che non è che chiarirebbe molte delle testimonianze citate, ma tutte quelle che appaiono contraddittorie. Questa ipotesi, che viene riportata a pagina 35, con tanto di foglio di calcolo, eccetera, indica un possibile guasto avvenuto al sistema di generazione di vapore che avrebbe prodotto in soli dieci minuti di guasto – un guasto quindi cui è stato posto subito rimedio da parte del personale dell'Agip – una quantità di 74.000 metri cubi di vapore. Ciò è stato depositato il 17 giugno del 2009.

Il 2 luglio 2009, gli stessi consulenti della Procura, in particolare il dottor Giaconi, conferiscono a un consulente tecnico, l'ingegner Andrea Gennaro, un quesito; dica il consulente, verificando attraverso tutti i rilievi fotografici, eccetera, il significato tecnico della presenza di una manichetta in corrispondenza della cisterna numero 6 centrale in relazione al contenuto della cisterna e alle operazioni connesse. Nel 2009 quindi sulla questione della *tank* 6, visto che c'era un po' di pressione da parte anche dell'opinione pubblica, formulano questo quesito.

La prima osservazione riguarda la forma. Guardate la carta intestata su cui risponde il consulente e la CGM Canepa Gennaro Marin; la Canepa Gennaro Marin ha sede in via Gabriele D'annunzio 2/88 a Genova, il numero di telefono è 0105958020; allo stesso indirizzo, con gli stessi numeri di telefono, ha sede lo studio d'ingegneria navale meccanica Sin, di cui il referente è l'ingegner Andrea Gennaro e nella cui pagina istituzionale di *Internet*, si trovano tra i consulenti sia l'Eni che la Moby. Questo per quanto riguarda la forma.

Nella sostanza, se vogliamo, è quasi ancora peggio. Nelle conclusioni, lui riporta, leggendola, una relazione che ovviamente non ha potuto esperire alcun tipo di controllo, cioè l'ha fatta dopo vent'anni, nel 2009, su dei documenti. Dice: «al momento della collisione nessun impianto della motocisterna Agip Abruzzo, particolarmente gli impianti di produzione di vapore, avevano avuto avaria». Come faccia ad affermarlo non si sa. «Al momento della collisione nessuna attività di manutenzione era in corso». Vi ricordo che c'è una testimonianza, resa da Marco Pompilio, che dice che stavano sostituendo i tubi marci (lo dice lui), dell'impianto di generazione del vapore, per tratte. Era un lavoro che stavano facendo; avevano i tubi a bordo, saldavano e, tra l'altro, saldavano a bordo di una petroliera col carico.

Lasciamo però per un attimo, rimando alla Aven; l'incidente è avvenuto la stessa notte peraltro, le prime luci dell'11, perché stavano facendo dei lavori di saldatura a bordo. E poi spiega ancora «la manichetta» – rinvenuta sul ponte di coperta infilata nella cisterna 6 – «era servita a fare un travaso di acque di sentina dalla macchina alla cisterna del prodotto». Faccio notare, anche se non ve lo rappresento, che la petroliera è dotata di cisterne atte a raccogliere quel tipo di materiale, che sono esattamente di fianco alla cisterna 6 centrale, la 7 laterale è una *slop tank*, fatta per raccogliere le acque.

Qui ci si lega anche ad un'altra questione; qualcuno ha infatti fatto delle domande relative a un documento che riguardava 10.000 tonnellate d'acqua di mare che viene autorizzato dal comandante Albanese. La ditta Neri fa una richiesta all'agenzia delle dogane per trasferire 10.000 tonnellate di acqua di mare contaminate da petrolio, utilizzate asseritamente durante la fase di spegnimento, e conferirle nei depositi della Toscopetrol di Livorno.

Questa operazione è un mistero, nel senso che il comandante Albanese autorizza questa attività e vengono utilizzate delle bettoline del D'Allesio, che ovviamente si contaminano tra prodotto e acqua di mare. Sapete benissimo che basta mettere all'interno di un serbatoio del carburante o anche di greggio dell'acqua di mare, pensate al serbatoio della macchina, e poi ci sono delle operazioni estremamente onerose e lunghe per il lavaggio e il ripristino. Vengono conferite nei depositi 11 e 12 della Toscopepetrol, che è un deposito carburanti, neanche un deposito di greggio, un deposito carburanti. Quindi, queste acque di mare, in attesa di essere smaltite correttamente in quanto contaminate, vengono stoccate in un deposito petrolifero. Non c'è traccia e non si sa chi abbia pagato questo intervento. In tutta quella che è la corrispondenza e la contabilità della Prefettura che ha pagato tutto e di più (dai trasferimenti dei parenti delle vittime, alle bare, ai funerali, agli alloggi dei familiari e quant'altro), di questa ingente spesa non c'è traccia. Tenete conto che c'è un lunghissimo carteggio su chi debba pagare dieci milioni di vecchie lire di schiumogeno che l'Agip ritiene di dover far pagare al Ministero dell'interno per averlo prestato ai Vigili del fuoco, i quali gli rispondono «noi non lo paghiamo, perché lo abbiamo usato per spegnere una tua petroliera». C'è una *querelle* e credo

ci sia stata addirittura una causa. C'è di mezzo sicuramente l'Avvocatura dello Stato e non so poi come sia andata a finire. Per dirvi però che l'attenzione, dopo qualche anno, va anche a queste cose. Le 10.000 tonnellate sono state portate via; 10.000 tonnellate di acqua di mare sporca. Dove siano finite, chi le abbia pulite e chi abbia pagato soprattutto per fare questa attività, non è dato da sapere.

Il terzo quesito riguarda le questioni a bordo, cosa stava avvenendo a bordo e le condizioni di armamento del traghetto e della petroliera. Vi faccio vedere alcune fotografie dell'interno. Queste sono *post collisione*; questi sono gli alloggi ufficiali, questo è il ruolo d'appello, *master list*, che è il documento su cui l'equipaggio trova le proprie funzioni in caso di emergenza, in caso di tutte le possibili e diverse emergenze.

Vi faccio notare, senza dilungarmi perché qui c'è una descrizione più articolata rispetto a quello dove stavano le salme, che sul piano del ritrovamento delle salme, il ruolo d'appello prevedeva che ci fossero queste nove persone *in primis* alla prima stazione antincendio, cioè i primi chiamati, che erano il comandante Chessa, il terzo ufficiale Picone, che avrebbe dovuto rimanere di fianco al comandante per gestire l'emergenza, poi Rosario Castorina, primo ufficiale di macchina, Giovanni Tagliamonte Marinaio, Giuseppe De Gennaro, Garzone, Ciro Frulio Piccolo di camera. Queste sono le persone che si trovano all'esterno e che vengono trovate nell'adempimento della loro funzione. Ci saranno altre due persone che verranno trovate, che sono Giancarlo Vacca, che era un medico amico del medico di bordo, che quindi sicuramente è stato trovato fuori ed è stato investito di una funzione operativa nella gestione dell'emergenza proprio in quanto medico, e Antonio Rodi che non aveva una funzione, ma che verrà ritrovato successivamente, che è quella persona che compare alle 7 della mattina nelle riprese dell'elicottero e poi è completamente bruciato.

Che cosa penso la Commissione possa fare? In tempi non sospetti, quindi stiamo parlando del 2012, quando siamo venuti a conoscenza dell'Atp in qualità di consulenti dei familiari, abbiamo provato ad avere un contatto con la Sumed, una società che esiste ancora, ha lo stesso logo, è sempre nello stesso posto e fa sempre lo stesso lavoro. L'unica risposta che abbiamo avuto via telefono – neanche via *mail*, perché quando gli abbiamo mandato una *mail* chiedendo che ci rispondessero esattamente quello che avevano risposto al telefono, non ce l'hanno rimandata – è che hanno un archivio cartaceo del 1991 e che bisognava fargli la domanda precisa circa la data di partenza. Quando gli è stata data la data del 5 aprile 1991, ci hanno risposto al telefono che non c'era, che non la trovavano.

Allora, a quel punto gli abbiamo chiesto se potevano risponderci alla *mail*, ma non l'hanno fatto. Mi soffermo quindi sulla *Lloyd's list*. Semplice molto e mi scuso se c'è qualcuno esperto di assicurazioni, ma per far capire invece a chi non lo è, come non lo ero io, vorrei spiegare che la *Lloyd's list intelligence* è un'agenzia delle assicurazioni *Lloyd's*. Si chiama *intelligence* perché, dal momento che alla fine la *Lloyd's* assicura

un po' tutti in campo marittimo, hanno questa agenzia investigativa interna per evitare di essere «fregati» da altre compagnie assicurative. La *Lloyd's list* in particolare è la più vecchia istituzione che pubblica tutti gli spostamenti delle navi dal 1906. Dal 2008 mi pare sia tutto in digitale.

Hanno questa documentazione che riguarda gli spostamenti di tutte le navi, e questo lo sappiamo per certo perché mi sono recato personalmente alla *Lloyd's list* di Londra e mi sono fatto dare gli spostamenti dell'Agip Abruzzo.

*(I lavori riprendono in seduta pubblica dalle ore 14,15).*

*SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE*

PRESIDENTE. Comunico che l'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi è convocato domani, 9 novembre, al termine della seduta pomeridiana dell'Assemblea.

*I lavori terminano alle ore 14,20.*