

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

**Doc. XXII-bis
n. 5**

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

(Istituita con deliberazione del Senato del 22 luglio 2015)

RELAZIONE SULL'ATTIVITÀ SVOLTA AL 31 LUGLIO 2016

Approvata all'unanimità dalla Commissione nella seduta del 15 novembre 2016

(Relatore: senatore Silvio LAI)

Comunicata alla Presidenza il 30 novembre 2016

I N D I C E

1. PREMESSA	Pag.	5
2. STRUMENTI OPERATIVI ADOTTATI E ACQUISIZIONE DI CONSULENZE SPECIFICHE	»	5
2.1 <i>Libere audizioni, testimonianze</i>	»	5
2.2 <i>Specificità dell'area di collaborazione informatica Theca</i>	»	6
2.3 <i>Pubblicità dei lavori (schede di seduta, resoconti, video ed altro)</i>	»	6
2.4 <i>La scelta dei collaboratori</i>	»	6
3. FASE PRELIMINARE DEI LAVORI	»	7
3.1 <i>La testimonianza delle Associazioni dei familiari delle vittime (seduta n. 3 del 17 dicembre 2015)</i> ..	»	7
3.2 <i>Il sopralluogo al porto di Livorno e il primo esame obiettivo dei luoghi (15 gennaio 2016)</i>	»	8
4. PRIMA FASE DELLE INDAGINI E AUDIZIONI	»	9
4.1 <i>Ricostruzione del quadro generale degli eventi, dei luoghi, del percorso giudiziario, delle tesi sulla tragedia</i>	»	9
4.2 <i>Audizione dei senatori Chiti e Matteoli (seduta n. 4 del 14 gennaio)</i>	»	9
4.3 <i>Audizione dell'ingegner Giovanni Motta, responsabile della Direzione Sicurezza e Ambiente dell'Autorità portuale di Livorno (seduta n. 5 del 26 gennaio)</i>	»	9
4.4 <i>Audizione di Elisabetta Arrighi giornalista de «Il Tirreno» (seduta n. 6 del 2 febbraio)</i>	»	10
4.5 <i>Audizione dell'avvocato Paolo Bassano, legale di parte civile (seduta n. 7 del 9 febbraio)</i>	»	10
4.6 <i>Audizione dell'avvocato Carlo Palermo, legale di parte civile della famiglia Chessa (seduta n. 8 del 10 febbraio)</i>	»	10
4.7 <i>Audizione dei giornalisti Piero Mannironi de «La nuova Sardegna» e Alberto Testa de «L'Unione sarda» (seduta n. 9 del 16 febbraio)</i>	»	11
4.8 <i>Audizione degli avvocati Bruno Neri e Alfredo Galasso, legali di parte civile (seduta n. 10 del 23 febbraio)</i>	»	11

4.9 Audizione del dottor Luigi De Franco, Sostituto Procuratore di Livorno che condusse le indagini (seduta n. 11 del 1° marzo)	Pag.	12
4.10 Audizione delle dottoresse Maria Sammarco e Grazia D'Onofrio, giudici del Tribunale di Livorno (seduta n. 12 - antimeridiana - dell'8 marzo)	»	12
4.11 Audizione del dottor Carlo Cardi, Pubblico Ministero al processo di primo grado (seduta n. 13 - notturna - dell'8 marzo)	»	12
4.12 Audizione dei signori Florio Pacini, ex dipendente NAVARMA, e Federico Sgherri, pilota di porto (seduta n. 14 del 15 marzo)	»	13
4.13 Audizione dei signori Walter Mattei e Mauro Valli, ormeggiatori all'epoca dei fatti (seduta n. 15 del 22 marzo)	»	13
4.14 Audizione del dottor Enrico Fedrighini giornalista e autore del libro «Moby Prince, un caso ancora aperto» (seduta n. 16 del 31 marzo)	»	14
4.15 Audizione del dottor Renato Roffi ex responsabile dell'Ufficio di Sicurezza della navigazione della Capitaneria del Porto di Livorno (seduta n. 17 del 7 aprile)	»	14
4.16 Commemorazione del 25° anniversario della tragedia Livorno 10 aprile 2016	»	14
4.17 Audizione del dottor Gabriele Bardazza, consulente della famiglia Chessa, e del dottor Francesco Sanna, giornalista e autore del volume «Verità privata del Moby Prince» (seduta n. 18 del 12 aprile)	»	15
4.18 Audizioni del signor Romeo Ricci ex dipendente dell'Avvisatore marittimo e del comandante della petroliera Agip Napoli Vito Cannavina (seduta n. 19 del 19 aprile)	»	16
4.19 Cesare Gentile, ufficiale della Guardia di Finanza presente in rada la notte della tragedia (missione del 22 aprile)	»	16
4.20 Audizione del professor Valdo Spini, Sottosegretario di Stato agli interni all'epoca dei fatti (seduta n. 20 del 28 aprile)	»	17
4.21 Audizioni del professor Vincenzo Scotti Ministro degli interni all'epoca dei fatti, dell'avvocato Paolo Thermes e del dottor Roger Olivieri testimoni oculari (seduta n. 21 del 3 maggio)	»	17

4.22 Audizione del dott. Gabriele Bardazza, consulente della famiglia Chessa, seconda audizione (seduta n. 22 del 10 maggio).....	Pag.	18
4.23 Audizione dell'ing. Fabrizio Ceccherini, comandante dei Vigili del fuoco di Livorno all'epoca dei fatti (seduta n. 23 del 17 maggio)	»	18
4.24 Audizione dell'Ammiraglio Sergio Albanese, comandante della Capitaneria di porto di Livorno all'epoca dei fatti (seduta n. 25 del 7 giugno)...	»	19
4.25 Audizione dell'ingegner Giovanni Mignogna, consulente tecnico di parte nel processo di primo grado (seduta n. 26 del 21 giugno)	»	20
4.26 Audizione del professor Angelo Fiori, medico legale, e del professor Marcello Chiarotti, chimico e tossicologo forense (seduta n. 27 del 12 luglio)	»	20
4.27 Audizione del signor Giovanni Veneruso, dipendente della società Tito Neri all'epoca dei fatti (seduta n. 28 del 21 luglio)	»	20
4.28 Audizione del signor Antonio Ucciardello, comandante della CP250 all'epoca dei fatti (seduta n. 29 del 26 luglio).....	»	21
4.29 Audizione del signor Florio Pacini, ex dirigente NAVARMA (seduta n. 29 del 26 luglio)	»	21
4.30 Audizione dell'ing. Antonio La Malfa, comandante provinciale dei vigili del fuoco di Genova (seduta n. 30 del 28 luglio)	»	22
5. I LAVORI DELLA COMMISSIONE DURANTE IL PRIMO SEMESTRE	»	22
5.1 Il percorso giudiziario, l'indagine conoscitiva della Camera dei deputati e le inchieste giornalistiche ..	»	22
5.2 La pianificazione dell'attività di inchiesta	»	24
5.3 La ricostruzione delle condizioni precedenti l'impatto	»	25
5.4 Incendio e sopravvivenza a bordo della Moby Prince	»	28
5.5 La dinamica dei soccorsi	»	30
5.6 Ulteriori scenari da approfondire	»	31

1. PREMESSA

L'iter parlamentare della delibera istitutiva prende avvio con la presentazione degli atti di richiesta di istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta.

Nella seduta pomeridiana del 22 luglio 2015, l'Assemblea ha approvato il testo unificato dei documenti XXII, nn. 14, 17 e 18 proposto dalla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni).

Ai sensi dell'articolo 2, comma 2 della delibera stessa, il 3 novembre 2015 il Presidente del Senato ha provveduto a nominare Presidente della Commissione il senatore Silvio Lai, e a dare comunicazione dei componenti.

Nella prima seduta, svolta il 4 novembre 2015, la Commissione ha proceduto ad eleggere l'Ufficio di Presidenza. Sono risultati eletti Vice Presidenti i senatori Di Giacomo e Uras e Segretari le senatrici Cantini e Paglini.

Nella seduta n. 2 del 10 dicembre 2015 sono stati approvati il Regolamento interno e la delibera sul regime degli atti e dei documenti che saranno acquisiti dalla Commissione.

Per una consultazione di questi documenti: www.senato.it – composizione – commissioni e giunte – Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto *Moby Prince*.

2. STRUMENTI OPERATIVI ADOTTATI E ACQUISIZIONE DI CONSULENZE SPECIFICHE

2.1 Libere audizioni, testimonianze

Il Regolamento interno, in attuazione dell'art. 82 della Costituzione, prevede che la Commissione «procede alle indagini ed agli esami con gli stessi poteri e le stesse limitazioni dell'autorità giudiziaria». La Commissione può procedere, infatti, all'esame formale di testimoni e a confronti, fatta eccezione per alcune categorie di soggetti, indicati dai commi 3 e 4 dell'articolo 16 del Regolamento interno, che possono essere sentiti solo in libere audizioni. Si tratta dei parlamentari, dei membri del Governo e dei magistrati incaricati di procedimenti relativi agli stessi fatti che formano oggetto dell'inchiesta e, in alcune ipotesi, delle persone indiziate, indagate o imputate in procedimenti penali. Si rammenta che tali norme del Regolamento interno si richiamano all'articolo 197 del Codice di procedura penale.

L'istituto della libera audizione è stato quello utilizzato in questa prima fase dei lavori della Commissione, non solo perché alcuni auditi (parlamentari, magistrati impegnati nel procedimento) sono riconducibili alle categorie previste dal Regolamento interno e prima citate. Le esigenze di ricostruire il quadro generale della vicenda nei suoi molteplici aspetti

sono soddisfatte dal procedimento della libera audizione, che si svolge con un intervento introduttivo dell'audito e il successivo approfondimento di singole tematiche a seguito delle domande dei commissari. Si tratta di un momento di confronto che ha permesso, almeno in questa fase, la definizione progressiva, per quanto faticosa, del contesto di quella notte. L'adozione di tale metodologia di lavoro non ha impedito di procedere, in alcune circostanze particolarmente delicate, a segretare parti di audizioni o a formulare i quesiti consentendo magari all'audito di rispondere in seguito per iscritto.

2.2 Specificità dell'area di collaborazione informatica *Theca*

Al fine di assicurare la tempestiva fruizione da parte dei commissari della documentazione acquisita nel corso dei lavori, si è proceduto a creare un'area di collaborazione informatica, in cui sono stati inseriti tutti i documenti liberi (cioè disponibili ai commissari e ai collaboratori della Commissione), nonché altro materiale informativo (rassegne stampa, video, articoli di riviste) utile per le attività di informazione della Commissione.

Ciascun commissario da qualsiasi postazione informatica, accedendo con le proprie credenziali personali alla rete informatica del Senato, può consultare i documenti classificati e messi a disposizione.

La creazione dell'area di collaborazione informatica è stata particolarmente utile per il materiale più consistente acquisito e ha consentito di ridurre i tempi di trasmissione degli atti ai commissari.

2.3 Pubblicità dei lavori (*schede di seduta, resoconti, video ed altro*)

La pubblicità delle sedute è assicurata dal resoconto stenografico e dal resoconto sommario. In questi mesi si è fatto frequentemente ricorso anche dall'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e sul canale *web* del Senato. Il *link* al video di ogni audizione è riportato nella rispettiva scheda *web* di seduta, al fine di consentirne una visione immediata da parte di chiunque ne sia interessato.

In alcune sedute, su richiesta di alcuni commissari, si è proceduto a segretare parte delle audizioni.

2.4 La scelta dei collaboratori

La Commissione, al fine di acquisire le competenze necessarie per condurre al meglio il proprio lavoro, ha iniziato a individuare figure di comprovata esperienza e professionalità come collaboratori della Commissione stessa, ai sensi dell'art. 23 del Regolamento interno. A norma dell'articolo 23, comma 4, il Presidente ha adottato un disciplinare per i rimborsi spese dei collaboratori della Commissione.

Al 31 luglio svolgono la loro attività di collaboratori della Commissione il colonnello Angelo Senese, dell'Ufficio navale del Comando generale della Guardia di finanza, ed il dottor Fabio Ignazio Scavone, procuratore aggiunto presso il Tribunale di Siracusa.

3. FASE PRELIMINARE DEI LAVORI

3.1 *La testimonianza delle Associazioni dei familiari delle vittime (seduta n. 3 del 17 dicembre 2015)*

Dopo i primi necessari adempimenti formali, cui si è fatto riferimento in precedenza, l'attività della Commissione è iniziata con una audizione dedicata alla testimonianza dei rappresentanti delle due associazioni dei familiari: l'associazione «140», guidata da Loris Rispoli, e l'associazione «10 aprile», guidata da Angelo e Luchino Chessa. Queste associazioni hanno consegnato alla Commissione un documento di approfondimento a supporto dell'inizio dei lavori con il quale hanno evidenziato le proprie legittime istanze di verità: «Le inchieste di questi anni hanno prodotto migliaia di pagine per descrivere gli accadimenti che hanno portato alla morte di 140 persone, in uno scenario tecnicamente complesso che riteniamo non possa e non debba essere semplificato a semplice incidente dovuto a *distrazione*, come è stato fatto fin dal primo accertamento tecnico, nell'inchiesta sommaria redatta dalla Capitaneria di Porto e consegnata 20 giorni dopo la collisione.

Per questo riteniamo utile mettere a disposizione della Commissione i nostri archivi e le informazioni tecniche raccolte ed ordinate sistematicamente, oltre la nostra testimonianza.

Inoltre, per meglio circoscrivere i quesiti a cui la Commissione deve dare risposta, riteniamo utile proporre preliminarmente questo documento che può essere di aiuto, considerati i tempi ed i mezzi a disposizione dei Commissari, affiancando la nostra completa disponibilità.

Se dopo 25 anni siamo a supportare il lavoro della Commissione è perché le risposte che abbiamo avuto dalle Istituzioni deputate sono talvolta state parziali ed altre incongrue ed incoerenti con i documenti tecnici acquisiti e/o accertati dagli stessi inquirenti.

La sintesi delle risposte sinora avute dalle Istituzioni è sintetizzata nell'ultimo atto di giustizia: la richiesta di archiviazione depositata in data 5 maggio 2010 dai sostituti procuratori della procura della Repubblica di Livorno, dopo 4 anni di ulteriori indagini sulla vicenda.

Pensiamo che dopo la lettura del dettagliato documento proposto dal collegio dei pubblici ministeri della procura della Repubblica di Livorno possiate valutare le chiare e semplici nostre considerazioni esposte nel successivo punto di questo documento.

Se non troverete nelle nostre considerazioni nulla di pretestuoso o tecnicamente errato sarete probabilmente per *affacciarvi* sui rilevanti in-

teressi differenti, e incidentalmente convergenti, la sera del 10 aprile 1991 nella rada del porto di Livorno.

Lasciando gli ulteriori approfondimenti al lavoro della Commissione vi diciamo che, quanto abbiamo sinteticamente esposto al punto *Considerazioni Primarie* di questo documento, è presente negli atti delle inchieste e dei processi, in luoghi pubblici, ed è stato raccolto con i mezzi e le possibilità di privati cittadini, sicuramente inferiori rispetto a quelli che potrete voi esercitare per riuscire a raccogliere quanto ancora resta da conoscere. Come familiari delle vittime abbiamo la piena consapevolezza degli obiettivi che la Commissione d'inchiesta ha davanti a se e del percorso necessario per vederli raggiunti.

Questo documento vuole quindi agevolare le prossime attività della Commissione fornendo alcuni puntuali spunti e suggerimenti, molto pratici, sul cosa cercare e dove cercarlo, al fine di consentire risposte coerenti ai quesiti ai cui la Commissione è chiamata a dare risposta dopo quasi 25 anni dai fatti (*). Nel seguito del documento le associazioni dei familiari hanno inteso porre all'attenzione dei commissari i punti di criticità rilevati nel corso dei procedimenti giudiziari svoltisi negli anni, e sui quali occorre oggi concentrare maggiormente l'attività di inchiesta».

3.2 Il sopralluogo al porto di Livorno e il primo esame obiettivo dei luoghi (15 gennaio 2016)

Il 15 gennaio una delegazione della Commissione, guidata dal Presidente Silvio Lai, si è recata a Livorno per un primo sopralluogo. Ancor prima di iniziare il ciclo di audizioni e di entrare nel merito della tragedia, la Commissione ha inteso procedere ad un esame obiettivo dei luoghi del disastro: le banchine da cui partirono i mezzi di soccorso, quelle in cui fu ancorato il relitto del *Moby Prince* (in due fasi diverse), lo specchio del porto, la rada, il capannone in cui furono portate le salme per le indagini e i riconoscimenti.

Grazie alla collaborazione della Capitaneria di porto, si è potuto anche uscire in mare e giungere nei pressi del luogo della collisione, al fine di constatare le distanze fra tale punto di mare, la diga del porto e la costa, nonché l'intensità del traffico navale. La visita alle strutture della Capitaneria è stata anche l'occasione per prendere atto delle innovazioni tecnologiche, intervenute dagli anni Novanta ad oggi, in materia di ricognizione e di soccorso in mare e di controllo del sistema della navigazione.

È stato possibile anche visitare l'area in cui furono portate le salme una volta attraccato il relitto del traghetto.

Nel pomeriggio in Prefettura si è svolto un incontro con le istituzioni locali.

(*) Estratto del Documento di approfondimento a supporto dell'inizio lavori consegnato dalle Associazioni dei famigliari in occasione dell'audizione del 17 dicembre 2015.

4. PRIMA FASE DELLE INDAGINI E AUDIZIONI

4.1 Ricostruzione del quadro generale degli eventi, dei luoghi, del percorso giudiziario, delle tesi sulla tragedia

Dopo la fase preliminare, rappresentata dall'audizione dei familiari delle vittime e dalla visita al porto di Livorno, la Commissione ha inteso procedere alla ricostruzione del quadro generale della tragedia del *Moby Prince*. Al fine quindi di definire meglio il contesto nel quale si sono svolti i fatti, sono stati auditi, accanto ai testimoni diretti del disastro, personalità politiche, giornalisti, magistrati, legali di parte civile, responsabili delle attività portuali e di navigazione a Livorno, e soggetti che non avevano avuto modo di testimoniare nei procedimenti giudiziari.

Si è approfondito un arco di tempo che prende le mosse dalla serata del 10 aprile, nelle ore precedenti la collisione, affronta gli anni delle indagini e dei processi e giunge fino all'ultima decisione dell'autorità giudiziaria del 2010.

4.2 Audizione dei senatori Chiti e Matteoli (seduta n. 4 del 14 gennaio)

La prima audizione è stata dedicata alle relazioni dei senatori Vanino Chiti, Presidente della Regione Toscana nei primi anni novanta, e Altero Matteoli, all'epoca deputato al Parlamento, che presentò atti di sindacato ispettivo sulla vicenda del *Moby Prince*. È da precisare che al 14 gennaio scorso il senatore Matteoli non faceva ancora parte della Commissione di inchiesta.

Il senatore Chiti, dopo aver dato una propria valutazione della tragedia, ha invitato la Commissione a valutare un intervento presso le autorità statunitensi per avere eventuali immagini dei satelliti geostazionari americani e della NATO.

Il senatore Matteoli ha evidenziato le criticità maggiori della vicenda, si è soffermato sull'organizzazione dei soccorsi, fornendo importanti informazioni riguardo la costa della città e, in particolare, la ridotta distanza fra il litorale e il luogo della collisione, che è ben visibile da terra.

4.3 Audizione dell'ingegner Giovanni Motta, responsabile della Direzione Sicurezza e Ambiente dell'Autorità portuale di Livorno (seduta n. 5 del 26 gennaio)

L'audizione dell'ingegner Motta ha riguardato le competenze delle diverse amministrazioni sull'area del porto di Livorno e ha fornito un qua-

dro sullo stato dei luoghi prima delle attività di ristrutturazione realizzata negli ultimi anni. Nel dibattito seguito con i commissari, particolare attenzione è stata dedicata alla vicenda del relitto del traghetto, ancorato per anni su una banchina e poi dissequestrato nel 1998. Al termine della seduta, l'auditore ha messo a disposizione della Commissione un contributo documentario.

4.4 Audizione di Elisabetta Arrighi giornalista de «Il Tirreno» (seduta n. 6 del 2 febbraio)

La giornalista de «Il Tirreno» Elisabetta Arrighi è stata convocata per aver seguito l'inchiesta sul disastro per conto del proprio giornale e per aver pubblicato dei volumi di approfondimento. L'audizione si è incentrata sulle condizioni meteo della notte del 10 aprile, caratterizzate dalla presenza di foschia, percepita nella zona del porto dopo l'impatto. Ha ricordato la grande concitazione in Capitaneria nelle ore immediatamente successive la collisione, che faceva cogliere un'assenza di coordinamento, rimarcando al contempo lo stato delle tecnologie dell'epoca non paragonabili a quelle di oggi.

4.5 Audizione dell'avvocato Paolo Bassano, legale di parte civile (seduta n. 7 del 9 febbraio)

L'avvocato Paolo Bassano, legale di parte civile, ha ricostruito le dinamiche processuali che si vennero a determinare fra le parti civili nel processo di primo grado. Ha invitato la Commissione a prendere in considerazione i dati emersi in istruttoria e nei processi, che porterebbero ad escludere l'ipotesi dell'esplosione a bordo del traghetto e la scelta obbligatoria del comandante Chessa di una manovra di rientro.

L'avvocato ha riportato la vicenda della videocamera trovata integra sotto il cadavere della passeggera signora Canu, segnalando le modalità anomale con le quali fu estratto lo stesso nastro.

L'auditore ha ritenuto coerenti e genuine le deposizioni dei marittimi dell'Agip Abruzzo, che sostengono l'ipotesi della nebbia.

4.6 Audizione dell'avvocato Carlo Palermo, legale di parte civile della famiglia Chessa (seduta n. 8 del 10 febbraio)

L'avvocato Carlo Palermo, legale della famiglia Chessa, dopo aver indagato a lungo sul caso, ha chiesto e ottenuto nel 2006 dall'autorità giudiziaria una riapertura dell'inchiesta. Nel suo intervento ha richiamato l'attenzione sul fatto che la sera del 10 aprile 1991 si stava per concludere lo stato di emergenza militare nel Mediterraneo, determinato dalla guerra in

Iraq. Ha posto l'accento sulla movimentazione di armamenti che sarebbe avvenuta su imbarcazioni non lontane dalla rotta del traghetto. Si dovrebbe presumere che tale movimentazione di armi nella rada di Livorno sia avvenuta senza possibilità di controllo da parte delle autorità italiane.

L'avvocato ha ricordato che la procura di Livorno, durante l'inchiesta-*bis*, acquisì il libro dell'avvisatore marittimo Ricci, che non era stato acquisito in precedenza e nel quale è descritta la situazione delle navi in rada con i relativi nomi e dove è riportato che all'ora della collisione (22.27) la visibilità era di 5-6 miglia. Ha poi ricordato che i magistrati della procura di Livorno non ascoltarono, come da lui suggerito, il capitano della Guardia di finanza Gentile. Inoltre ha segnalato come l'inchiesta-*bis* non abbia preso in considerazione le argomentazioni della parte lesa.

Ha citato infine il ruolo della base di Camp Darby per l'organizzazione *Stay Behind*.

4.7 Audizione dei giornalisti Piero Mannironi de «La nuova Sardegna» e Alberto Testa de «L'Unione sarda» (seduta n. 9 del 16 febbraio)

La Commissione ha scelto di convocare in audizione i giornalisti Piero Mannironi e Alberto Testa in ragione delle inchieste sul disastro condotte per i loro quotidiani negli anni novanta. Entrambi, nelle loro relazioni, hanno escluso che la tragedia del *Moby Prince* sia da attribuirsi alla distrazione del comando e dell'equipaggio del traghetto o all'assenza di visibilità per la nebbia.

Piero Mannironi ha richiamato l'attenzione sulle tracce di esplosivo militare rinvenute a bordo del traghetto; non condivide la tesi sostenuta dai consulenti della Marina militare, secondo cui l'esplosione sarebbe dovuta allo sversamento di materiale combustibile dalla petroliera, sostenendo viceversa la tesi di una manovra di rientro in porto del traghetto, dovuto a probabili emergenze a bordo.

Alberto Testa ha consegnato del materiale documentale e fotografico che ritiene possa essere un utile contributo alla ricerca della verità. Si è soffermato sulle vicende della compagnia armatrice NAVARMA, denunciando come la disorganizzazione dei soccorsi e la rimozione di molti elementi di prova possano essere state determinate da scelte precise, volte a coprire l'ipotesi di una bomba.

4.8 Audizione degli avvocati Bruno Neri e Alfredo Galasso, legali di parte civile (seduta n. 10 del 23 febbraio)

L'avvocato Alfredo Galasso, legale di parte civile nel processo di primo grado, nel respingere fra le cause della tragedia la presenza della nebbia, ha riproposto l'ipotesi di un'esplosione a bordo del traghetto, motivandola con le tracce d'esplosivo rinvenute a bordo e non attribuendola alla concentrazione di vapori provocati dallo sversamento di greggio dalla petroliera. Dopo aver duramente stigmatizzato l'organizzazione dei soc-

corsi, ha citato l'ultima sentenza del tribunale di Palermo sul caso Ustica, che considera il diritto alla verità e alla giustizia costituzionalmente garantito e imprescrittibile.

L'avvocato Bruno Neri, anch'egli legale di parte civile di alcune famiglie delle vittime, ha riproposto l'ipotesi di un cambiamento di rotta del traghetto, dovuto probabilmente alla necessità di evitare un'altra imbarcazione posta sulla sua rotta. Ha ricordato l'avaria nella timoneria e le carenze di altri impianti del traghetto. Ha ricostruito infine la vicenda dei risarcimenti alle famiglie dei marittimi.

4.9 Audizione del dottor Luigi De Franco, Sostituto Procuratore di Livorno, che condusse le indagini (seduta n. 11 del 1° marzo)

L'audizione del dottor De Franco, sostituto procuratore presso la procura di Livorno, incaricato delle indagini e trasferito prima del loro termine, è stata l'occasione per chiarire le ragioni della sua assegnazione ad altro incarico. Il dottor De Franco ha ricostruito dettagliatamente i numerosi nodi delle indagini, motivando le singole determinazioni che sono state assunte e le consulenze acquisite sugli aspetti più dibattuti. La sua audizione ha consentito anche di avere con maggiore chiarezza il quadro delle posizioni assunte dalle parti nel procedimento.

4.10 Audizione delle dottoresse Maria Sammarco e Grazia D'Onofrio, giudici del Tribunale di Livorno (seduta n. 12 - antimeridiana - dell'8 marzo)

La dottoressa Maria Sammarco e la dottoressa Grazia D'Onofrio hanno fatto parte del collegio che ha giudicato gli imputati nel processo di primo grado. Presidente del collegio era Germano Lamberti. Dopo aver consegnato una memoria per la Commissione e richiamato il disposto dell'articolo 197, lettera d) del Codice di procedura penale, le audite hanno ricostruito il percorso del processo. Hanno precisato che le risultanze istruttorie compiute dal pubblico ministero e dalle parti civili furono sottoposte al vaglio di un qualificato collegio di periti italiani e stranieri.

4.11 Audizione del dottor Carlo Cardi, Pubblico Ministero al processo di primo grado (seduta n. 13 - notturna - dell'8 marzo)

L'audizione del dottor Carlo Cardi, pubblico ministero che prese il posto del dottor De Franco al processo di primo grado, ha concluso la ricostruzione del quadro giudiziario aperto con l'audizione del dottor De Franco. Nella sua relazione ha preso in esame la fase dibattimentale, ricordando che ordinò delle attività di indagine integrative per acquisire ulteriori elementi, relativi soprattutto ai tracciati radar italiani e francesi. Ha

motivato la richiesta di assoluzione degli imputati con l'accertata inesistenza di un nesso di causalità fra le loro condotte e gli eventi.

4.12 Audizione dei signori Florio Pacini, ex dipendente NAVARMA, e Federico Sgherri, pilota di porto (seduta n. 14 del 15 marzo)

Florio Pacini, ex dipendente NAVARMA, ha scritto ai commissari chiedendo di essere audito per presentare la propria versione sulla tragedia, supportata da elementi finora, a suo dire, sottovalutati. Nel corso della sua audizione ha rilasciato del materiale su formato *dvd* per i commissari. L'auditore ha sottolineato che il traghetto dopo la collisione si è sganciato dalla petroliera, facendo marcia indietro, e ha illustrato le dinamiche dell'incendio, sostenendo che i tempi di sopravvivenza al bordo del traghetto siano stati più lunghi di quelli della versione ufficiale.

In audizione separata, Federico Sgherri, pilota di porto, ha ricostruito il tragitto compiuto dal *Moby Prince* fino all'imboccatura del porto sotto la sua guida, soffermandosi sul tema della nebbia e sulle dotazioni tecniche di bordo. Ha ammesso che l'arrivo rapido di un banco di nebbia dal fronte buio dell'orizzonte non avrebbe potuto essere percepito dal traghetto, ma lui aveva riscontrato in precedenza buona visibilità.

4.13 Audizione dei signori Walter Mattei e Mauro Valli, ormeggiatori all'epoca dei fatti (seduta n. 15 del 22 marzo)

Walter Mattei e Mauro Valli sono gli ormeggiatori che avvistarono il relitto in fiamme del traghetto, lo affiancarono e salvarono l'unico superstite. Nel loro intervento hanno descritto le fasi di avvicinamento all'Agip Abruzzo e di ricerca del traghetto *Moby Prince* che andava velocemente alla deriva, nonché il momento del salvataggio di Alessio Bertrand.

Hanno riportato l'immagine del traghetto completamente avvolto dalle fiamme e delle sue strutture lesionate dalle altissime temperature. Gli auditi ricordano la presenza di bagliori di fuoco e di essere giunti durante la loro navigazione, in brevissimo tempo, in una nube o in un banco di nebbia, che non erano in grado di distinguere, benché avessero delle gocce d'acqua sul loro capo.

In base a quanto riferito, i soccorsi furono costretti a misurarsi con l'eccezionalità del caso, a cominciare dalla scarsa visibilità che avrebbe reso difficile localizzare il relitto del traghetto alla deriva. È stato evidenziato dai commissari che le registrazioni sul canale 16 riportano affermazioni attribuite dagli ormeggiatori al Bertrand, nel momento in cui sale sulla loro barca. Il Bertrand avrebbe detto, secondo quanto riferito in un primo messaggio radio dagli ormeggiatori, che sul *Moby* c'erano ancora persone da salvare. Successivamente venne comunicato dagli ormeggiatori che sul traghetto erano tutti morti.

4.14 Audizione del dottor Enrico Fedrighini giornalista e autore del libro «Moby Prince, un caso ancora aperto» (seduta n. 16 del 31 marzo)

Enrico Fedrighini, il cui volume *«Moby Prince, un caso ancora aperto»* è stato acquisito dalla Commissione all'inizio dei propri lavori, ha rappresentato la necessità di indagare su ciò che stava avvenendo in rada prima della collisione. Ha attribuito il ritardo dei soccorsi, avvenuti dopo la mezzanotte, quasi al timore di scoprire cosa si stesse effettivamente verificando nell'area di mare antistante il porto di Livorno. A tale riguardo, ha fatto riferimento alle imbarcazioni che si allontanarono rapidamente dal luogo della collisione. Considera necessario cercare documentazioni, che possano aiutare la Commissione, presso le organizzazioni internazionali di cui il nostro Paese è parte.

4.15 Audizione del dottor Renato Roffi, ex responsabile dell'Ufficio di Sicurezza della navigazione della Capitaneria del Porto di Livorno (seduta n. 17 del 7 aprile)

All'epoca dei fatti, Renato Roffi era un ufficiale della Capitaneria di porto di Livorno che a seguito delle sue denunce, a suo dire, ha subito una serie di trasferimenti. Nella sua audizione, ha stigmatizzato l'organizzazione dei soccorsi e il comportamento del comandante della petroliera Agip Abruzzo, Superina, in particolare per aver dato una serie di informazioni contraddittorie relativamente alla posizione della nave. Ha ricordato che non c'era nebbia la notte del 10 aprile e che la collisione non deve essere attribuita alla posizione dell'Agip Abruzzo nel cono di divieto di navigazione. Ha escluso anche la tesi dell'errore umano, considerando opportuno cercare cause esterne o di natura meccanica. A questo riguardo, ha informato che il radar NATO di Valle Benedetta probabilmente ha registrato la tragedia.

4.16 Commemorazione del 25° anniversario della tragedia Livorno, 10 aprile 2016

Nello spirito di solidarietà con i familiari delle vittime e con la città, la Commissione ha ritenuto indispensabile intervenire agli eventi in programma il 10 aprile scorso a Livorno, in occasione del 25° anniversario della tragedia. Il Presidente – in questa sede anche in rappresentanza del Presidente del Senato – alla guida di una delegazione di commissari, ha deposto una corona di fiori al monumento in ricordo delle vittime, inaugurato proprio quel giorno a Fortezza Nuova.

Nel pomeriggio si è tenuto un incontro a Palazzo Civico durante il quale ha preso la parola il Presidente. A tale appuntamento hanno partecipato i rappresentanti di alcune associazioni dei familiari vittime di stragi.

Al termine dell'incontro, la delegazione della Commissione ha preso parte al corteo da Piazza del Municipio al porto. Giunti all'Andana degli

Anelli, i senatori presenti hanno assistito alla deposizione del cuscino di rose inviato dal Presidente della Repubblica e alla lettura dei nomi delle 140 vittime. Insieme al Prefetto e al Sindaco, il Presidente Lai ha dato avvio alla cerimonia del lancio di 140 rose in mare.

In serata la delegazione ha effettuato un sopralluogo presso la torre dell'Avvisatore marittimo per valutare le condizioni di visibilità del porto e della rada. È stata l'occasione anche per prendere atto degli spazi di manovra dei traghetti nella fase di uscita dal porto.

Nei giorni seguenti il Presidente Lai ha espresso al Sindaco di Livorno la solidarietà della Commissione per gli atti vandalici che hanno sfregiato il monumento in ricordo delle vittime. Al fine di garantirne adeguata tutela, il Presidente ha rivolto le dovute sollecitazioni al Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo.

4.17 Audizione del dottor Gabriele Bardazza, consulente della famiglia Chessa, e del dottor Francesco Sanna, giornalista e autore del volume «Verità privata del Moby Prince» (seduta n. 18 del 12 aprile)

Il dottor Gabriele Bardazza, consulente della famiglia Chessa, ha ritenuto di poter smentire la tesi della nebbia come causa della tragedia, riportando una serie di testimonianze e riferendo come nella stessa relazione del pubblico ministero siano state utilizzate formule dubitative al riguardo. Uno esame delle condizioni meteorologiche di base tenderebbe ad escludere la presenza di nebbia. Ha avanzato, invece, sulla base di documenti fotografici, l'ipotesi della fuoriuscita di una grande quantità di vapore dalla petroliera Agip Abruzzo che avrebbe annullato la visibilità. Riguardo la posizione della petroliera, ha evidenziato, grazie ad una serie di testimonianze, che la stessa sarebbe stata ancorata nel cono di divieto di ancoraggio e di pesca con la prua rivolta verso sud.

Ha riportato anche informazioni sulla rotta del traghetto, sulle sue condizioni di sicurezza, sulla presenza di navi militarizzate in rada, di cui le autorità italiane erano informate, e sulla sopravvivenza delle vittime, non accettando la tesi ufficiale di una morte sopraggiunta rapidamente. Ha fatto riferimento all'organizzazione dei soccorsi e ai presidi antincendio sulla petroliera, nonché alla difficoltà di ricostruire con certezza la sua rotta nei giorni immediatamente precedenti il 10 aprile.

Il dottor Francesco Sanna ha fornito informazioni sull'orientamento della petroliera e sui tempi di sopravvivenza delle vittime, contestando, analogamente a quanto detto da Bardazza, la tesi di una morte rapida dei passeggeri e dell'equipaggio del *Moby Prince*. Ha riportato anche la successione delle comunicazioni radio fra il traghetto e la stazione IPL di Livorno Radio, nonché le comunicazioni fra le navi presenti in rada.

Con l'ausilio di un video, ha mostrato alla Commissione le operazioni di rimorchio del relitto del traghetto. Ha dedicato attenzione alle vicende assicurative di cui ha sottolineato aspetti non pienamente chiariti,

stigmatizzando come i risarcimenti siano stati utilizzati per allontanare dai processi le famiglie delle vittime.

4.18 Audizioni del signor Romeo Ricci ex dipendente dell'Avvisatore marittimo e del comandante della petroliera Agip Napoli Vito Cannavina (seduta n. 19 del 19 aprile)

In occasione della sua audizione, il signor Romeo Ricci, *ex* dipendente dell'Avvisatore marittimo, in servizio la notte della tragedia, ha ricostruito puntualmente le operazioni compiute sulla torre dell'Avvisatore a partire dalle ore 20 e ha dato precise informazioni sullo stato della visibilità in rada, considerata buona e in via di miglioramento con il buio. Ha descritto i momenti immediatamente successivi alla collisione, dando notizia di un'onda di fumo che in pochi minuti giunse fino all'imboccatura del porto. Ha informato delle comunicazioni avvenute con la Capitaneria di porto e con i rimorchiatori, rimarcando la situazione di estrema concitazione.

In separata audizione, il comandante Vito Cannavina ha ricostruito le ore precedenti la collisione e la situazione in rada, ricordando con precisione la presenza di nebbia. Ha dichiarato che si allontanò per mettere in sicurezza la propria petroliera dopo la collisione.

Ha escluso che una fuoriuscita di vapore dalla petroliera Agip Abruzzo possa aver provocato un effetto nebbia. Ha dato informazioni su tutte le comunicazioni radio udite e le telefonate con la sede ENI di Milano. Ha informato che nel gergo marinaresco con il termine *bettolina* si intendono tutte le imbarcazioni più piccole della propria. Ha escluso che traffico illegale di carburante possa aver mai coinvolto imbarcazioni dell'ENI.

4.19 Cesare Gentile, ufficiale della Guardia di finanza presente in rada la notte della tragedia (missione del 22 aprile)

Il 22 aprile una delegazione della Commissione si è recata a Livorno presso la caserma della Guardia di finanza «Santini» per ascoltare Cesare Gentile, ufficiale a riposo della Guardia di finanza coinvolto nelle operazioni in mare nella notte del 10 aprile. Cesare Gentile ha smentito recisamente la presenza di nebbia in rada, affermando che la visibilità era fino a 7 miglia. Ha descritto la presenza di navi alla fonda e la posizione della petroliera AGIP Abruzzo, che aveva la prua rivolta a sud. Ha descritto le fasi di soccorso a cominciare dai razzi di emergenza lanciati dalla petroliera, che hanno attratto tutta l'attenzione dei soccorritori. Ha dichiarato che qualcuno nel traghetto, subito dopo la collisione, manovrò per disincagliare le due imbarcazioni. Ha riportato la situazione in mare una volta raggiunto il traghetto alla deriva e ha affermato che il traghetto non prese fuoco immediatamente con la collisione.

Ha attribuito all'eccessiva velocità del traghetto la causa della collisione, ma ha evidenziato come il comandante della petroliera, attirando a sé i soccorsi, avrebbe distratto aiuti che altrimenti sarebbero stati indirizzati al *Moby Prince* prima di quanto avvenne in realtà. Ha informato della presenza di una piccola imbarcazione vicino al traghetto e dell'assenza di un coordinamento nei soccorsi.

Ha ricordato che la documentazione da lui inviata prontamente in procura non era stata presa in carico. Solo dopo anni emersero quei documenti in cui erano presenti dati importanti come la situazione meteorologica, la posizione della petroliera, i movimenti dei natanti, i soccorsi.

La senatrice Paglini ha proceduto a leggere una relazione del maggiore Gentile riguardante le sue deposizioni all'autorità giudiziaria.

4.20 Audizione del professor Valdo Spini, Sottosegretario di Stato agli interni all'epoca dei fatti (seduta n. 20 del 28 aprile)

Il professor Valdo Spini ha ricostruito i sopralluoghi effettuati all'indomani della tragedia a bordo di un elicottero dei Vigili del fuoco e di un'imbarcazione della Capitaneria di porto. Ha ricordato il dibattito avvenuto il 16 aprile presso le competenti Commissioni della Camera dei deputati, dove riferirono i ministri interessati dalla vicenda.

Il professor Spini ha altresì invitato a non lasciare intentata la possibilità di chiedere ulteriori informazioni alle autorità degli Stati Uniti e della NATO.

4.21 Audizioni del professor Vincenzo Scotti, Ministro degli interni all'epoca dei fatti, dell'avvocato Paolo Thermes e del dottor Roger Olivieri testimoni oculari (seduta n. 21 del 3 maggio)

Il professor Vincenzo Scotti, Ministro degli interni all'epoca dei fatti, ha sintetizzato le competenze della Capitaneria di porto e del Corpo dei Vigili del fuoco in caso di soccorsi in mare. Ha proceduto ad illustrare la documentazione che ha lasciato agli atti della Commissione, fra cui due informative del prefetto Parisi, in cui si fa menzione di tracce di esplosivo rinvenute nei locali del traghetto. Particolarmente interessante è la seconda informativa del prefetto Parisi del 1992, in cui si dà notizia di una possibile esplosione avvenuta a bordo del traghetto prima della collisione.

Paolo Thermes e Roger Olivieri all'epoca dei fatti erano guardiamarina in servizio presso l'Accademia di Livorno. In audizione distinta da quella dell'ex Ministro Scotti, hanno ricostruito, anche con l'aiuto di disegni, quanto videro quella notte. Ha destato interesse nella Commissione la rievocazione dei momenti precedenti il disastro. I due auditi hanno descritto il traghetto illuminato che si dirigeva a velocità costante verso Sud e una nave ormeggiata, avvolta in una nuvola biancastra che andava aumentando la propria dimensione. Su questa nave si sarebbero scorti dei

bagliori intermittenti filtrati dalla cortina biancastra. Poco dopo avrebbero avvertito un boato e visto in mare un'area illuminata da un incendio, mentre nel resto della rada le navi continuavano ad essere visibili.

L'Avvisatore marittimo e la Capitaneria di porto non ebbero subito contezza di quanto avvenuto, ma fu il comandante dell'Agip Napoli, Vito Cannavina, a dare notizia dell'entità del disastro. Importante per la ricostruzione della vicenda è stata anche la dichiarazione dei due auditi secondo cui le navi in rada, compresa l'Agip Abruzzo, avrebbero avuto la prua rivolta a Nord e sarebbero state ferme in una serata ricordata per la perfetta visibilità.

4.22 Audizione del dott. Gabriele Bardazza, consulente della famiglia Chessa, seconda audizione (seduta n. 22 del 10 maggio)

In questa seconda audizione il dottor Bardazza si è soffermato sull'organizzazione dei soccorsi e – con l'aiuto di immagini e registrazioni audio – sulle comunicazioni radio avvenute in rada nella notte del 10 aprile 1991. È emerso dall'opera di ascolto delle registrazioni che i messaggi captati dalla stazione IPL Radio di Livorno sono stati diversi da quelli ascoltati dalla Capitaneria di porto o da altri apparati radio. Colpisce soprattutto un forte e ben distinto segnale radio in lingua francese che supera e, in alcuni casi, rende poco udibili gli altri messaggi radio, a cominciare dal *may day* del tragheto *Moby Prince*.

4.23 Audizione dell'ing. Fabrizio Ceccherini, comandante dei Vigili del fuoco di Livorno all'epoca dei fatti (seduta n. 23 del 17 maggio)

L'ingegner Ceccherini ha delineato il quadro di competenze dei Vigili del fuoco nell'ambito delle operazioni di soccorso in mare, soffermandosi su alcuni punti, fra cui la difficoltà di intervento in mare sul relitto del tragheto. Per evidenziare la drammaticità dell'evento, ha informato del trauma emotivo subito da alcuni Vigili del fuoco, anche esperti, scesi all'interno del tragheto, una volta ormeggiato al porto.

A parere dell'audito, la nebbia avvolse i mezzi dei Vigili del fuoco in mare, pur non essendo percepibile da terra. Il comandante si imbarcò successivamente su una motovedetta della Polizia di Stato insieme al Prefetto e percepì la ridotta visibilità in rada solo diverso tempo dopo l'impatto.

L'ingegner Ceccherini ha inoltre precisato il senso di sue precedenti dichiarazioni circa la differenza fra tempi di incapacitazione e di sopravvivenza delle vittime. In particolare ha sostenuto che lo stato di incapacitazione sarebbe avvenuto rapidamente a causa dei fumi che entrarono nel salone *De Luxe*, il che non esclude tempi di sopravvivenza più lunghi almeno per parte di esse.

4.24 Audizione dell'Ammiraglio Sergio Albanese, comandante della Capitaneria di porto di Livorno all'epoca dei fatti (seduta n. 25 del 7 giugno)

L'Ammiraglio Albanese ha reso noto il suo curriculum. Ha ricordato che la notte della collisione, nell'ora dell'impatto, non era presente a Livorno ma di rientro da un viaggio di rappresentanza da La Spezia, con arrivo a Livorno in capitaneria alle 23,00.

Affacciatosi nella sala operativa dispose che l'ufficiale di ispezione, il capitano di fregata Lorenzo Checcacci, rimanesse in sala.

Dispose che il comandante in seconda si occupasse dei collegamenti esterni via telefono, dopodiché invitò l'ufficiale Canacci ad imbarcarsi con lui su una motovedetta CP 250.

Ha ricordato che il *may day* dal *Moby* non sarebbe stato percepito da Livorno Radio, che se ne accorse il giorno successivo, dopo lo sbobinamento della registrazione. Durante l'audizione ha considerato inspiegabile che operatori di Livorno Radio non ebbero un avviso di garanzia. Ha depositato vari documenti, tra i quali quelli del collegio peritale nominato dal tribunale di Livorno, che fece valutazioni di vivibilità all'interno del traghetto e che ritenne che a bordo il tempo di sopravvivenza non poteva superare i 30 minuti.

Ha dedicato attenzione alla perizia di questo collegio, ricordando la dinamica della collisione, la specificità del fenomeno nebbia verificatosi la notte della tragedia, che per la sua conformazione avrebbe finito per accecare i soccorritori e perfino i radar e avrebbe costretto al rientro anticipato i pescherecci che si erano allontanati la sera. Ha fornito informazioni sul ruolo dei rimorchiatori e i compensi che regolano la loro attività di rimorchio di navi alla deriva, con riferimento anche all'attracco del *Moby Prince*. Ha dichiarato che lo specchio di mare investito dalla tragedia sarebbe stato impraticabile per l'incendio e per la scarsa visibilità. Ha precisato che l'incendio sul traghetto fu spento solo il giorno dopo, mentre furono necessari sette giorni per spegnere l'incendio sulla petroliera e un tempo molto più lungo per bonificare il litorale toscano. Con riguardo alla lettera dell'ammiraglio Francese, secondo cui un coordinamento dei soccorsi avvenne solo a partire dalle ore 5 del mattino seguente, ha sostenuto che tale informazione era riferita alla messa in sicurezza della petroliera e non al coordinamento generale dei soccorsi.

L'ammiraglio, riguardo ai tempi di sopravvivenza delle vittime, ha affermato che se anche ci fossero state delle persone vive, era impedito a chiunque di salire a bordo o anche solo avvicinarsi allo scafo per le lamiere roventi. Tale sua constatazione è una deduzione logica, derivante dalle condizioni della nave investita dall'incendio, che impediva ogni via di accesso e di fuga.

L'ammiraglio ha fatto presente, infine, il contegno tenuto nel corso degli anni.

4.25 Audizione dell'ingegner Giovanni Mignogna, consulente tecnico di parte nel processo di primo grado (seduta n. 26 del 21 giugno)

L'ingegner Mignogna si è soffermato sulle risultanze della propria relazione tecnica, avallando la tesi di un'avaria al timone e agli apparati elettrici del *Moby Prince*. Ha attribuito l'esplosione a bordo del traghetto alla presenza di gas di combustione, derivanti dallo scontro con la petroliera, e non ad esplosivo solido. Al riguardo ha fornito una dettagliata informativa sulle dinamiche delle esplosioni. Ha smentito la presenza di nebbia come causa della tragedia e si è soffermato invece sulla possibilità che a frapporsi alla rotta del traghetto, deviandola, sia stato un ostacolo. Al termine dell'audizione, ha lasciato alla segreteria un archivio voluminoso di documenti.

4.26 Audizione del professor Angelo Fiori, medico legale, e del professor Marcello Chiarotti, chimico e tossicologo forense (seduta n. 27 del 12 luglio)

Il professor Fiori ha premesso di non aver potuto compiere esami autoptici sui corpi delle vittime, ma di aver proceduto ad una lettura critica della documentazione fornita dai periti del pubblico ministero, da cui dissenti riguardo ai tempi di sopravvivenza delle vittime. Sulla base dei dati tossicologici presi in esame, è molto difficile che si possa affermare un tempo di sopravvivenza uguale per tutti e in ogni luogo del traghetto. A tal fine, ha richiamato i differenti tempi di sopravvenuta incapacitazione e di sopravvivenza, nonché i tempi degli interventi di disintossicazione che sarebbero stati necessari se i soccorritori fossero saliti a bordo.

Il professor Chiarotti ha descritto gli effetti da intossicazione da ossido di carbonio e acido cianidrico, sostenendo che vi fu un'azione combinata di questi agenti tossici sulle vittime. Ha confermato che i dati tossicologici danno luogo a valutazioni necessariamente eterogenee e che i diversi ambienti del traghetto non furono tutti ugualmente e contemporaneamente sottoposti alla stessa atmosfera tossica. Sulla base dei dati tossicologici elaborati, ha sostenuto che l'ipotesi che almeno parte delle vittime abbia potuto muoversi all'interno del traghetto alla ricerca di salvezza per un tempo superiore a 30 minuti, richiamando il ritrovamento del cadavere del passeggero Baldauff in sala macchine.

4.27 Audizione del signor Giovanni Veneruso, dipendente della società Tito Neri all'epoca dei fatti (seduta n. 28 del 21 luglio)

Il signor Veneruso ha ricordato che salì a bordo del rimorchiatore Tito Neri II. Dopo un'ora dall'arrivo nei pressi dell'Agip Abruzzo, il suo rimorchiatore fu indirizzato alla ricerca del traghetto. Ha affermato che già all'imboccatura del porto c'era poca visibilità, rilevando decisamente la presenza di fumo acre e non di nebbia. Avvistato il *Moby Prince*, iniziarono una difficile operazione di spegnimento, resa particolarmente faticosa dall'estremo calore. Il rimorchiatore infatti era costretto ad allontanarsi frequentemente dal traghetto a causa delle altissime temperature. A prua si avvertivano scoppi poiché vi era un deposito di fusti di vernice. Ha

sottolineato che nei saloni le fiamme, che apparivano in alcuni momenti domate, tornavano a riprendere vigore dopo poco. Solo dopo qualche ora riuscì a salire a bordo dall'esterna poppa per agganciare un cavo e rimase per dieci o quindici minuti sul tragheto prima di tornare sul rimorchiatore, dopo aver constatato la violenza e la distruttività dell'incendio. Il signor Veneruso ha affermato di essere salito, con i prescritti abiti da lavoro, senza maschera protettiva sul volto, a poppa laddove non c'erano particolari materiali che potessero alimentare l'incendio.

4.28 Audizione del signor Antonio Ucciardello, comandante della CP250 all'epoca dei fatti (seduta n. 29 del 26 luglio)

Il signor Ucciardello ha descritto il percorso compiuto dall'imbarcazione di cui aveva il comando, rimarcando più volte la presenza di nebbia durante tutta l'operazione tanto che la petroliera sarebbe stata avvistata dalle fiamme e non dalla sagoma, poiché la nebbia non consentiva di vedere oltre pochi metri: ha rammentato a tale proposito di essere passato vicino a grandi imbarcazioni senza vederle, ma udendo solo i loro segnali. Ha dichiarato che il tragitto di rientro fu ancor più lento di quello dell'andata a causa dell'assenza di visibilità e si concluse intorno alle due del mattino circa. Ha precisato che il comandante Albanese era in plancia di comando sulla motovedetta e seguiva con attenzione tutte le comunicazioni. Dal canto suo il comandante Ucciardello era responsabile della sola conduzione della motovedetta.

Ha sottolineato che la priorità negli interventi in mare è il soccorso alla vita umana e, infatti, ci si mosse subito verso il tragheto appena fu avvistato, nonostante le estreme difficoltà dovute alla visibilità ridottissima e all'intensità dell'incendio.

4.29 Audizione del signor Florio Pacini, ex dirigente NAVARMA (seduta n. 29 del 26 luglio)

Il signor Florio Pacini, audito per la seconda volta dalla Commissione, con l'ausilio di modellini e di *slides*, ha ricostruito lo scenario della collisione e le dinamiche dell'incendio, riferendo particolari sulla petroliera Agip Abruzzo, sulla nebbia in rada, sui soccorsi e sui tempi di sopravvivenza delle vittime.

Ha fatto presente che fu contattato telefonicamente la notte del disastro da un suo collega della NAVARMA, il sig. D'Orsi. In quella telefonata si richiamava il tecnico a Livorno, in quanto si raccontava che era avvenuta una collisione tra due imbarcazioni e una di queste era il *Moby Prince*. Tale telefonata arrivò 35-40 minuti prima delle comunicazioni ufficiali che indicavano nel *Moby Prince* la seconda imbarcazione coinvolta. Il sig. Pacini arriverà al molo alle ore 23.40 e sarà testimone al momento dello sbarco dell'unico superstite, il mozzo Bertrand. Lo sentì

urlare mentre si dirigeva verso l'ambulanza, chiedendo ai soccorritori di salvare gli altri compagni che erano vivi sulla nave.

4.30 Audizione dell'ing. Antonio La Malfa, comandante provinciale dei vigili del fuoco di Genova (seduta n. 30 del 28 luglio)

L'ingegner La Malfa, per mezzo di *slides* e filmati, ha fornito una descrizione generale della dinamica degli incendi, con particolare riguardo a quelli che si sviluppano in ambiente chiuso. Si è soffermato sulla pericolosità dei fumi e degli altri prodotti della combustione. Ha dato conto delle modalità organizzative dei soccorsi da parte dei Vigili del fuoco, richiamando i tempi estremamente ristretti che consentono condizioni di vivibilità in ambienti investiti dagli incendi. Ha analizzato la dinamica dei flussi di calore e di fumo in una nave, rilevando la specificità degli ambienti chiusi e della presenza di materiali metallici che non permettono in alcune situazioni una rapida dissipazione del calore.

5. I LAVORI DELLA COMMISSIONE DURANTE IL PRIMO SEMESTRE

5.1 Il percorso giudiziario, l'indagine conoscitiva della Camera dei deputati e le inchieste giornalistiche

Dall'analisi dei resoconti stenografici delle audizioni emerge chiaramente la differenza di giudizi che ha caratterizzato la storia del *Moby Prince*, fra chi ha ritenuto valida la ricostruzione dei fatti prospettata nelle sentenze di primo e secondo grado e chi, al contrario, ha posto l'accento su circostanze, documenti, testimonianze che mettono in discussione le risultanze processuali. Tali differenze sono state confermate anche nelle affermazioni di testimoni diretti come Valli e Mattei, ormeggiatori tra i primi ad arrivare nel luogo del disastro, e come Thermes e Olivieri, allora cadetti dell'Accademia Navale, testimoni delle fasi precedenti l'impatto e di quelle immediatamente successive.

Anche le inchieste dei media mantengono la stessa distinzione di opinioni, benché appaiano più numerosi i giornalisti che invitano ad approfondire elementi in contrasto con le sentenze.

È da ricordare anche l'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto marittimo e sulla vicenda del traghetto *Moby Prince*, svolta dalla IX Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati nella XIII legislatura (documento conclusivo allegato alla seduta del 24 marzo 1999, n. 17). In questo documento, fra l'altro, si legge che «mancò nel porto di Livorno un coordinamento capace e tempestivo nell'organizzazione dei soccorsi. Risulta, per esempio, che i rimorchiatori siano intervenuti di propria iniziativa e che lo stesso intervento delle forze dell'ordine, della Guardia di finanza, dei Carabinieri, dei Vigili del fuoco, della stessa Capitaneria sia avvenuto in tempi diversi e senza che si po-

tesse realizzare un'azione combinata dei soccorsi. Così come non erano adeguatamente regolamentati, nel porto di Livorno, l'ingresso e l'uscita delle navi, nonché le aree destinate all'ancoraggio» (p.12). Si pone inoltre l'accento, nella stessa indagine conoscitiva, sulla necessità di riformare i presidi della sicurezza in mare.

La tragedia del *Moby Prince* è un incidente di mare di drammatiche proporzioni, secondo quanto affermato nel provvedimento di archiviazione datato 5 maggio 2010, a firma del procuratore di Livorno, «determinato in parte dall'errore umano e in parte da fattori causali concomitanti (l'insorgenza del particolare tipo di nebbia e lo speronamento proprio della cisterna n. 7; la responsabilità del comando della *Moby* nonché in parte dall'insufficienza delle regole al tempo vigenti per salvaguardare la sicurezza della navigazione in rada)». Questa ricostruzione è stata messa in discussione, apportando elementi che la contraddirebbero. Per diversi auditi si tratterebbe invece di un incidente causato da fattori non attribuibili certamente al comando del traghetto, che si è trasformata in tragedia immane a causa di inadeguatezza e dell'imperizia della fase dei soccorsi.

L'analisi della copiosa documentazione acquisita ha spinto la Commissione ad incentrare l'attività di inchiesta sulle cause e sulla dinamica dell'evento, nonché sull'attività dei soccorsi, approfondendo sia le questioni poste in evidenza dall'autorità giudiziaria sia quelle sollevate dalle associazioni dei familiari.

Dal 1991 ad oggi sul disastro della *Moby Prince* si sono succedute le seguenti inchieste amministrative e giudiziarie, nonché l'indagine conoscitiva della Commissione competente della Camera dei deputati prima citata:

- 1991. Inchiesta Sommaria della Capitaneria di Porto di Livorno;
- 1993. Inchiesta Formale della Marina Mercantile;
- 1991-1994. Indagini della Procura della Repubblica di Livorno;
- 1995-1998. Processo di I grado Tribunale di Livorno;
- 1998-1999. Processo di Appello presso la Corte di Appello di Firenze;
- 1998-1999. Indagine conoscitiva IX Commissione della Camera dei deputati;
- 2006-2010. Inchiesta *bis* della Procura di Livorno.

Si ricorda anche che al termine del percorso giudiziario, che aveva visto coinvolti come imputati il comandante in seconda Cedro, l'ufficiale in servizio d'ispezione Checcacci e il marinaio addetto all'ascolto radio della Capitaneria di Livorno Spartano, nonché il terzo ufficiale in servizio di guardia sulla petroliera Rolla, e dopo le assoluzioni del processo di primo grado, è stata configurata in appello una responsabilità di tipo colposo in capo ad uno solo degli imputati (Rolla, terzo ufficiale della petroliera Agip Abruzzo) per non aver tempestivamente attivato i dispositivi antinebbia. Per tale posizione è stata poi dichiarata la prescrizione. L'inchiesta *bis* invece si è conclusa con un provvedimento di archiviazione.

È emerso come meritevole di segnalazione da parte della Commissione il fatto che durante gli anni di indagine il sostituto procuratore De Franco abbia dovuto seguire il caso della *Moby Prince* mentre svolgeva anche la sua attività ordinaria, in una procura nella quale operavano due soli sostituti. Lo stesso dottor De Franco, visto il carico particolare di lavoro di cui era investito, disse di aver comunicato oralmente tale situazione al capo del suo ufficio, chiedendogli il supporto di un applicato per essere sollevato dal lavoro ordinario. È ragionevole che si possano prendere in considerazione questo dato e la limitatezza di mezzi in una piccola procura come l'origine di molte delle difficoltà nelle indagini: pertanto si auspica una revisione del quadro normativo esistente, nel senso di affidare casi di questa rilevanza alle procure distrettuali o di più grande dimensione.

5.2 La pianificazione dell'attività di inchiesta

Conclusa l'acquisizione delle testimonianze e le audizioni dei protagonisti delle inchieste giudiziarie, la Commissione ha avviato l'audizione di diversi testimoni diretti, alcuni mai sentiti dall'autorità giudiziaria, altri ascoltati nel corso dell'istruttoria e del processo.

Nel primo anno di attività, la Commissione si è posta l'obiettivo di ricostruire il corso degli eventi, rinviando al secondo anno gli approfondimenti relativi agli armatori, alle attività di manomissione e depistaggio e alle correlazioni tra il teatro degli eventi e la presenza di attività militari in rada (art. 1, comma 1, lett. C, n. 7, 8, 9 della delibera istitutiva).

La Commissione ha deciso di dedicare il primo semestre di indagine ai temi della dinamica dell'impatto (rotta del traghetto e posizione della petroliera), della presenza o meno della nebbia, dell'organizzazione e della tempestività dei soccorsi, dei tempi di sopravvivenza a bordo della *Moby Prince*: tutte questioni sulle quali persistono dubbi e incertezze, che le inchieste condotte a vario titolo da diverse autorità non sono riuscite a fugare.

Sia la dinamica dell'impatto, cui è strettamente collegato il tema della posizione della petroliera e della rotta imposta dal comando del traghetto, sia la sopravvivenza a bordo del *Moby Prince* sono risultate questioni centrali cui dedicare l'attività di analisi della Commissione. Le audizioni hanno evidenziato posizioni tra loro contrastanti sulla rotta del traghetto, sulla posizione alla fonda e sull'orientamento della prua della petroliera, sulla dinamica della manovra che ha portato il traghetto a scontrarsi con l'Agip Abruzzo. Ma sono soprattutto gli eventi avvenuti a bordo della *Moby Prince* prima e dopo l'impatto che appaiono non spiegabili in maniera soddisfacente dalle risultanze delle inchieste giudiziarie. È apparsa a questo proposito sin da subito evidente la necessità di ricorrere al supporto e all'ausilio delle più moderne e sofisticate tecnologie oggi a disposizione su aspetti e quesiti ancora irrisolti, pur in un contesto reso difficile dal fatto che si deve lavorare su esami già fatti e non è pos-

sibile farne di nuovi sui reperti. È apparso altresì necessario, considerata la complessità tecnica delle questioni sottoposte al vaglio della Commissione, acquisire la consulenza di periti ed esperti. La Commissione ha considerato opportuno avvalersi della collaborazione di ufficiali appartenenti a forze di polizia non coinvolte nelle indagini precedenti. A loro è stato affidato il compito di definire la dinamica dell'incidente e gli eventi successivi. In particolare la Commissione ha scelto di rivolgersi a consulenti appartenenti all'ufficio navale della Guardia di Finanza per quanto riguarda la collisione tra le due navi e di prendere contatto con le strutture del RACIS (Raggruppamento Carabinieri Investigazioni Scientifiche) per la sopravvivenza a bordo del *Moby*.

A questi contributi la Commissione ha valutato di affiancare, per alcuni aspetti specifici, altri consulenti come qualificati docenti universitari o esperti di settore riconosciuti a livello nazionale.

5.3. *La ricostruzione delle condizioni precedenti l'impatto*

La Commissione, nella ricostruzione delle condizioni precedenti l'impatto, ha proceduto con l'audizione dei protagonisti diretti degli eventi di quella drammatica notte, individuando alcuni focus su cui non c'è unanimità di visione: la presenza della nebbia, gli incendi a bordo delle due navi, il ruolo dei soccorsi, la rotta del traghetto, la posizione alla fonda della petroliera e l'orientamento della sua prua.

Nel corso delle audizioni è stata oggetto di domande e approfondimenti la presenza della nebbia che, secondo la sentenza di primo grado, avrebbe limitato a tal punto la visibilità da indurre in errore il comando del traghetto, provocando l'incidente.

All'esito di questa prima fase di audizioni, non è possibile per la Commissione confermare con certezza la presenza della nebbia nella rada del porto di Livorno la sera del disastro. Sono numerosi i testimoni qualificati che hanno fornito l'immagine di una serata serena con visibilità buona che va addirittura migliorando con il calar della notte. Allo stesso tempo alcuni auditi, che dopo l'impatto si sono imbarcati verso la zona del disastro, parlano di una visibilità scarsa a causa di fitta nebbia. Altri nella stessa condizione parlano di fumo che arriva con il vento sino a Livorno costringendo a chiudere le finestre dell'avvisatore marittimo e della scuola militare.

Coloro che fanno riferimento alla nebbia ne parlano, invece, come di un evento improvviso, in arrivo dal mare, non visibile da terra: si tratterebbe della «nebbia del pescatore» o di nebbia d'avvezione cui fanno riferimento anche le sentenze, che si forma solo in alcune particolari condizioni meteorologiche (accentuata differenza tra la temperatura dell'acqua e della temperatura atmosferica).

Rispetto alla presenza o meno di nebbia, indicativamente si può distinguere tra testimoni degli eventi prima o dopo l'impatto. Gli auditi che hanno assistito agli eventi da terra, o coloro i quali si trovavano in

mare prima dell'impatto raccontano di una serata limpida ed escludono la presenza della nebbia, mentre altri, in mare dopo l'impatto, coinvolti successivamente nei soccorsi, rilevano scarsa visibilità, dovuta per alcuni alla nebbia, magari mista a fumo, per altri al solo fumo dell'incendio.

A questo proposito, ha suscitato l'interesse dei commissari l'ipotesi che ad aver limitato la visibilità in rada possa essere stata la fuoriuscita di un'enorme quantità di vapore proveniente dalla petroliera Agip Abruzzo. Questo fatto, o un improvviso incidente a bordo della petroliera che l'avrebbe resa non visibile per lo spegnimento temporaneo dell'impianto di illuminazione, confermerebbe quanto sempre dichiarato da Paolo Thermes e Roger Olivieri, che descrivono un fenomeno di nebulizzazione su una nave alla fonda, da loro individuata come la petroliera Agip Abruzzo, e la temporanea sparizione alla vista prima della collisione con la *Moby Prince*.

L'improvvisa riduzione della visibilità della petroliera per la nebbia o per altri motivi non è comunque elemento fondante per giustificare l'impatto tra le due navi. Se le condizioni meteo, come riportano diversi auditi, erano serene, l'impatto può essere stato causato da altri elementi: l'avaria del timone o la presenza di un ostacolo improvviso sulla rotta del *Moby Prince* che potrebbe aver costretto ad una virata il comando, senza che sia stato possibile correggere la rotta per il breve spazio di manovra. Questo tipo di impatto sembrerebbe ipotizzabile dalla ricostruzione di alcuni esperti, basata sulle foto della petroliera dopo l'impatto e della prua del *Moby Prince*, che mostrerebbero una inclinazione compatibile con una virata piuttosto che con una rotta lineare.

L'avaria del timone potrebbe derivare da una esplosione a bordo del traghetto che avrebbe interessato la prua (eliche di manovra) e non la poppa della nave. L'avaria del timone potrebbe essere anche stata conseguenza di una brusca manovra che ha provocato un blocco degli apparati. Gli esami condotti dagli inquirenti avrebbero evidenziato che una esplosione sarebbe avvenuta effettivamente nei locali del traghetto. La tesi adottata in sede giudiziaria attribuisce tale fenomeno alla concentrazione di vapori facilmente incendiabili e giunti rapidamente nel vano macchine dopo la collisione, mentre è stata scartata dai magistrati la tesi di una bomba a bordo.

Tra le motivazioni dell'ipotetico attentato con l'utilizzo di esplosivo sono state annoverate le vicende dei rapporti fra NAVARMA e le società concorrenti nel trasporto marittimo, e la sottoscrizione di una importante polizza assicurativa per attentati sulla *Moby Prince* e la nave gemella *Moby King*, sulla quale la Commissione intende attivare un approfondimento tecnico.

Alcune audizioni di questo primo ciclo, sulla base di qualificata documentazione rilasciata dagli auditi, hanno permesso di individuare una pista interpretativa riguardo l'esplosione all'interno del traghetto.

In particolare, secondo quanto riferito nel corso dell'audizione in Commissione dall'allora Ministro degli Interni Vincenzo Scotti, in un appunto del Capo del Dipartimento della Pubblica Sicurezza, Prefetto Parisi

inviato alla sua attenzione il 28 gennaio 1992, si conferma la presenza di tracce di esplosivo «a uso civile» rinvenute in un locale a prua del traghetto «ove, probabilmente alcuni istanti prima della collisione, avvenne una deflagrazione».

In un altro appunto lo stesso Prefetto Parisi aveva riferito al Ministro Scotti di tracce di tritolo e di nitrato di ammonio rinvenute nei locali di alloggiamento dei motori elettrici delle eliche di prua del traghetto.

Dalla documentazione rilasciata dal Ministro Scotti si legge anche che «le indagini, che al momento escludono la pista terroristica, sono rivolte ad accertare se, alla base del fatto, possa essere stata un'azione intimidatoria di natura estorsiva oppure il casuale scoppio di materiali esplosivi abusivamente trasportati a bordo». Questa ipotesi, formulata dal prefetto Parisi e riportata dall'*ex* Ministro Scotti, merita attenzione nell'opera di approfondimento della Commissione sulla dinamica della collisione. A tale proposito, come anticipato, la Commissione ha deciso di avvalersi dell'ausilio di un esperto esplosivista.

La tesi di un'esplosione a bordo del traghetto, che sarebbe avvenuta prima della collisione e che avrebbe impedito al comandante di seguire la rotta prestabilita per Olbia, si potrebbe legare sul piano logico e cronologico con la testimonianza di Paolo Thermes e Roger Olivieri. È ipotizzabile, secondo quanto dichiarato dai due *ex* guardiamarina, che a bordo della petroliera vi fosse un principio di incendio in atto, confermato anche dalle prime dichiarazioni del comandante Superina e percepibile a terra in forma di bagliori intermittenti. Quindi sarebbe possibile immaginare che la nube biancastra descritta da Thermes e Olivieri possa essere stata costituita dai vapori sorti a seguito dell'attivazione dell'impianto antincendio della petroliera. Il principio di incendio a bordo della petroliera spiegherebbe anche lo spegnimento improvviso del suo impianto di illuminazione, confermato da diversi altri soggetti.

Seguendo questa ipotesi, la petroliera sarebbe diventata invisibile e difficilmente evitabile per il traghetto, che a causa di un'esplosione a bordo, per un'avaria o per un improvviso ostacolo sarebbe stato costretto improvvisamente a deviare dalla sua rotta. Si tratterebbe di due eventi eccezionali, che si sarebbero consumati in contemporanea in un tratto di mare relativamente piccolo, con il traghetto che marciava a velocità di crociera e avrebbe necessitato, quindi, di tempi e di spazi non irrilevanti per compiere manovre.

Questa ipotesi, laddove fosse verificata, spingerebbe a ridefinire il nesso eziologico fra i due eventi che si consumarono a bordo delle due imbarcazioni, e la tragedia. Sarebbe possibile allora ipotizzare che vi sia stato il tempo necessario per radunare i passeggeri nel salone *De Luxe*, il luogo più protetto dal traghetto. Sarebbe spiegabile altresì perché parte delle vittime fu ritrovata con i giubbotti di salvataggio indossati. È possibile infatti che in questo caso la procedura di messa in sicurezza dei passeggeri e dell'equipaggio fosse stata attivata regolarmente e fosse stata resa possibile dai danni limitati determinati dall'esplosione a bordo del traghetto. Va segnalato come poco tempo prima della collisione ci sia

stata sul canale 16 un'ordinaria chiamata di servizio che appare non coerente con l'ipotesi di un precedente allarme. La procedura di messa in sicurezza può essere stata organizzata nei primissimi minuti dopo l'impatto. In questo caso è logico e verosimile che l'equipaggio abbia dato lo stato di emergenza generale per radunare tutti in un unico punto, il salone *De Luxe*, con i giubbotti di salvataggio in attesa dei soccorsi.

La procedura che è stata seguita sembrerebbe prefigurare, in altri termini, uno stato di allerta più che di evacuazione della nave, stato propedeutico ad una fase successiva, tanto sperata quanto non avvenuta, di intervento tempestivo dei soccorsi da terra o di rientro in porto. La Commissione, preso atto di tali risultanze testimoniali e documentali, ritiene necessario un approfondimento tecnico al fine di valutare la concreta plausibilità di quest'ipotesi. Come anticipato, è stata dunque preziosa la collaborazione del colonnello Senese della Guardia di finanza, coadiuvato da ulteriori e qualificate consulenze, nel cercare di far luce anche su questi aspetti.

5.4 Incendio e sopravvivenza a bordo della *Moby Prince*

La Commissione ha deciso di concentrare il proprio lavoro nella seconda parte del primo semestre di attività sul tema della dinamica dei soccorsi. La delibera istitutiva impone alla Commissione di indagare sulle cause e le responsabilità dell'inefficacia dei soccorsi (art. 1, comma 1, lett. C, n. 6).

Nel percorso giudiziario è stata assunta come valida l'ipotesi di un violento incendio che ha provocato la morte o l'incapacitazione delle vittime a bordo della *Moby Prince* nell'arco di circa 30 minuti. Si tratta di un tempo breve che avrebbe reso inutile qualunque tipo di soccorso. Per questo motivo la gestione dei soccorsi è stata oggetto di analisi, ma non ha dato origine ad alcuna valutazione di responsabilità. Propagazione dell'incendio, sopravvivenza a bordo e soccorsi sono dunque strettamente legati e conseguentemente meritevoli di essere analizzati e approfonditi.

Secondo le inchieste giudiziarie l'incendio, successivo all'impatto, che si è propagato a bordo della *Moby Prince*, ha reso complesso lo spegnimento da parte dei Vigili del fuoco e impossibile l'intervento di soccorso a bordo.

Dalle testimonianze acquisite emerge che l'incendio si sarebbe propagato sul traghetti con forza distruttiva, impedendo l'utilizzo delle scialuppe di salvataggio e ostacolando la fuga di passeggeri ed equipaggio. Accanto a chi descrive la propagazione delle fiamme come violentissima e improvvisa, vi è chi segnala che le fiamme abbiano lambito in modo discontinuo il traghetti, lasciando vaste zone intatte e integre, all'interno delle quali quindi sarebbe ragionevole presumere una sopravvivenza più lunga. Queste affermazioni sono suffragate da immagini e video realizzati all'interno del traghetti, una volta riportato in porto, il mattino seguente.

In considerazione della centralità e delle specificità tecniche dell'argomento, la Commissione ha ritenuto di farsi coadiuvare da un consulente particolarmente esperto in materia.

Il secondo fattore è la sopravvivenza a bordo. Secondo la perizia redatta dall'*equipe* medico-legale guidata dal prof. Bargagna e alla base della sentenza di primo grado, i tempi di sopravvivenza non superarono la mezz'ora, tempo peraltro necessario all'arrivo dei soccorsi dal porto al luogo dell'impatto.

La sopravvivenza limitata in circa 30 minuti non spiegherebbe tuttavia alcuni fatti incontestabili: la concentrazione delle vittime nei pressi del salone *De Luxe*, alcune delle quali dotate di giubbotto salvagente e con i propri bagagli, la presenza di impronte di mani sulle auto sopra la fuliggine e quindi successive all'incendio, e il filmato da un elicottero che sorvola alle prime luci dell'alba il traghetto nel quale appare improvvisamente un corpo integro di un componente dell'equipaggio, Rodi, che viene carbonizzato dal calore sottostante solo successivamente, nonché il salvataggio del mozzo Bertrand dopo oltre un'ora e mezza dalla collisione.

Questi elementi non appaiono compatibili né con una disorganizzazione interna alla *Moby Prince* successiva all'impatto, né con l'ipotesi di una morte rapida. Per questo motivo la Commissione ha deliberato di sottoporre alcuni quesiti relativi alla lettera *a*), comma 1, art. 1 della delibera istitutiva della Commissione parlamentare d'inchiesta al RACIS, per una consulenza scientifica generale, e di affidare una nuova valutazione medico legale ad esperti accademici di chiara fama, non precedentemente coinvolti nelle inchieste.

Laddove, nonostante le evidenze di segno diverso sopra richiamate, venissero confermati i tempi minimi di sopravvivenza in 30 minuti, si dovrebbe escludere qualsiasi nesso di causalità fra la condotta posta in essere dai soccorritori e la morte dei passeggeri del *Moby Prince*, che sarebbe avvenuta, quindi, prima che i soccorritori potessero giungere sul posto.

Una propagazione dell'incendio, che avesse lasciato aree di sicurezza a bordo (zone coibentate e protette anche con porte taglia fuoco), come naturale che avvenga a causa della struttura complessa del traghetto e confermato dalla presenza di varie zone non bruciate come dalle foto e dai video del traghetto riportato in porto a Livorno la mattina dopo, renderebbe invece plausibile una sopravvivenza a bordo significativamente più lunga. Un'eventuale carente organizzazione dei soccorsi potrebbe essere considerata causa, o concausa, della morte dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio del traghetto laddove fossero accertati altri tempi di sopravvivenza rispetto a quelli indicati nella sentenza emessa dal Tribunale di Livorno.

Peraltro, i tempi di incapacitazione e di sopravvivenza potrebbero non necessariamente coincidere né partire dal momento dell'impatto. Considerata la resistenza al calore e al fumo del salone *De Luxe* della *Moby* dove, in ragione del ritrovamento dei corpi, è dato presumere che debba essersi radunata la gran parte dei passeggeri, la propagazione dei fumi tos-

sici e il conseguente tempo di incapacitazione potrebbero essere iniziati all'interno di esso, anche parecchio tempo dopo l'avvenuto impatto.

Ha poi colpito considerevolmente una possibile ricostruzione dei momenti successivi all'impatto, che mostrerebbero un'attività degna di encomio per il valore etico e civile da parte dell'equipaggio della *Moby Prince*. Non si è in grado di escludere, in attesa dell'esito di nuove consulenze, che la sopravvivenza all'interno del salone *De Luxe* sia durata diverso tempo e che i passeggeri siano stati organizzati dall'equipaggio in attesa di un salvataggio esterno che non si è realizzato. L'equipaggio avrebbe potuto mettersi in salvo come ha fatto l'unico sopravvissuto, ma al contrario, non abbandonò la nave e sacrificò la propria vita nel tentativo di porre in salvo tutti i passeggeri. Tale fatto sarebbe dimostrato, ancora una volta, dalle circostanze prima citate: il luogo di ritrovamento dei cadaveri di equipaggio e passeggeri, in maggioranza concentrati nelle vicinanze e all'esterno delle due porte ignifughe del salone *De Luxe*, il fatto che alcuni fossero organizzati con giubbotti salvagente e con i propri bagagli, e l'invio di una squadra sui ponti del traghetto impegnata in un tentativo di spegnimento dell'incendio. Ci sono poi elementi, in corso di valutazione tecnica, che mostrerebbero come plausibile il fatto, confermato da elementi oggettivi e da alcuni testimoni, che la *Moby* procedesse a retromarcia, dopo l'impatto, in moto rotatorio intorno alla petroliera, con il possibile doppio scopo di restare visibile ai soccorritori, che tuttavia non la individuano sino alla mezzanotte, e di tenere il fuoco a prua lontano dalla zona centrale dove i passeggeri e l'equipaggio si erano rifugiati. In questo senso sono da segnalare le tracce di bruciature presenti solo sulla parte di prua del fumaiolo del *Moby Prince*.

Considerata la delicatezza della questione, le audizioni contrastanti sul punto, la documentazione fotografica acquisita agli atti, la Commissione ha reputato opportuno disporre un approfondimento sui tempi di sopravvivenza di passeggeri ed equipaggio che potrebbe portare a riconsiderare, sul piano eziologico, la tempestività dei soccorsi sia eventuali profili di responsabilità. Questo approfondimento è stato demandato, per quanto riguarda l'analisi medico-legale ad esperti medici-legali di due università. Per quanto concerne il confronto di questi dati con il resto delle informazioni audio, foto e video, anche attraverso specifici quesiti, si potrà fare riferimento anche a strutture qualificate e unanimemente riconosciute come il RACIS.

5.5 La dinamica dei soccorsi

Il tema della dinamica dei soccorsi è stato approfondito attraverso due serie di audizioni. Sono stati infatti ascoltati i protagonisti principali nelle figure del comandante dei Vigili del fuoco di Livorno, ingegner Fabrizio Ceccherini, e il comandante della capitaneria di Livorno, l'ammiraglio Sergio Albanese che ha chiesto spontaneamente di essere audito.

La seconda serie di audizioni ha invece riguardato i responsabili di motovedette della Finanza e della Capitaneria, delle barche degli ormeggiatori e dei rimorchiatori che hanno partecipato alle operazioni di soccorso. Tra questi ci sono alcuni che probabilmente non furono ascoltati con attenzione adeguata da parte degli inquirenti.

Sul tema dei soccorsi pesa il giudizio dato dalla relazione dell'ammiraglio Francese, che nella sua relazione del 30 aprile 1991 al Ministro della Marina mercantile scrisse che «un vero coordinamento dei soccorsi si ebbe solo dopo le 5 del mattino». Tuttavia la Commissione ha inteso approfondire ogni aspetto e consentire ai responsabili di rappresentare gli avvenimenti e le ragioni delle loro scelte.

Il tema, anche in ragione della formulazione di un possibile nesso eziologico, è delicato e richiede delle ulteriori verifiche sulle modalità con le quali sono state assunte le decisioni relative al livello di organizzazione dei soccorsi, alla loro gestione e alla conclusione delle operazioni di soccorso in mare e sul traghetto.

La Commissione è rimasta particolarmente colpita peraltro dal fatto che sul luogo dell'impatto non ci sia stato il coinvolgimento di altri natanti presenti, pur prescritto dalle regole del soccorso in mare, ma che al contrario siano state diverse le imbarcazioni che non solo non hanno partecipato, ma che addirittura si sono allontanate dall'area del disastro, senza richiedere se ci fosse necessità di aiuto. Va rammentato che in alcuni casi tale comportamento può essere giustificato in ragione del carico pericoloso ed infiammabile trasportato.

La Commissione ha deciso di audire esperti che possano far luce su questo punto ed eventualmente comprendere se persistano carenze legislative sul fronte della organizzazione e gestione dei soccorsi in mare, nelle acque nazionali.

5.6 Ulteriori scenari da approfondire

La Commissione ha acquisito una serie di informazioni, in particolare sulla situazione della rada la sera del 10 aprile, che rendono necessari adeguati approfondimenti.

Si fa riferimento alla posizione della petroliera e delle altre navi civili, alla presenza di imbarcazioni militarizzate in attività e alla loro eventuale connessione con il natante che potrebbe aver causato la deviazione della rotta del *Moby Prince*, portandolo all'impatto con l'Agip Abruzzo.

Tali informazioni, che sono emerse in alcune audizioni e che la Commissione intende sottoporre a verifica, porterebbero a valutare l'esistenza di altre concause nella determinazione della collisione.

Una prima verifica è stata richiesta al Ministero della Difesa in quanto responsabile della rete di controllo radar sulla esistenza nei propri archivi di dati e informazioni relative al disastro.

Una seconda verifica, riguardante la possibilità che la base americana di Camp Darby svolgesse attività in quelle ore che richiedessero controlli

mediante sistemi elettronici o radar, è stata fatta attraverso una richiesta specifica all'Ambasciata americana che ha comunicato di aver contribuito da subito all'indagine e di aver consegnato agli inquirenti nel 1991 ogni elemento in suo possesso.