



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 3

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

AUDIZIONE DELL'INGEGNER GIOVANNI MOTTA,
RESPONSABILE DELLA DIREZIONE SICUREZZA
E AMBIENTE DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI LIVORNO

5^a seduta: martedì 26 gennaio 2016

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E**Sulla pubblicità dei lavori**

PRESIDENTE Pag. 3 |

**Audizione del responsabile della Direzione Sicurezza
e Ambiente dell'Autorità portuale di Livorno**PRESIDENTE Pag. 3, 4, 7 e passim
COLLINA (PD) 10
FILIPPI (PD) 4, 10
FLORIS (FI-PdL XVII) 9
MATTEOLI (FI-PdL XVII) 6
PEGORER (PD) 7

MOTTA Pag. 3, 4, 7 e passim

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libert  XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libert  (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Movimento Base Italia, Idea, Euro-Exit): GAL (GS, PpI, M, MBI, Id, E-E); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-L'Altra Europa con Tsipras: Misto-AEcT; Misto-La Puglia in Pi -Sel: Misto-PugliaPi -Sel; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Ecologia e Libert : Misto-SEL.

Interviene il responsabile della Direzione Sicurezza e Ambiente dell'Autorità portuale di Livorno, ingegner Giovanni Motta.

La seduta inizia alle ore 13.

SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI

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

Poiché non vi sono obiezioni, resta così stabilito.

Ricordo all'audito e ai commissari che, qualora lo ritengano, possono chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video ed eventualmente anche la secretazione dell'audizione o di parte di essa. Ovviamente, ai sensi dell'articolo 13 del Regolamento, preciso che è la Commissione che decide su un'eventuale richiesta in questo senso.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del responsabile della Direzione Sicurezza e Ambiente dell'Autorità portuale di Livorno

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del responsabile della Direzione Sicurezza e Ambiente dell'Autorità portuale di Livorno, l'ingegner Giovanni Motta.

MOTTA. Presidente, in premessa io devo mettere la Commissione a conoscenza del fatto, che sicuramente sarà già conosciuto, che l'Autorità portuale nel 1991 non esisteva, ma esisteva la competenza della autorità marittima, cioè della Capitaneria di porto di Livorno. L'Autorità portuale è nata con la legge n. 84 del 1994 e si è insediata nella sua forma definitiva nel 1995.

Per quanto riguarda la conoscenza dell'Autorità portuale, siamo pienamente in grado di mettere a disposizione della Commissione i dati su quello che è successo alla nave Moby Prince a partire dal 1996-1997. Per quanto è successo prima, onestamente dobbiamo dire che niente sappiamo in particolare. Non siamo assolutamente a conoscenza di aspetti particolari legati all'evento che si è verificato il 10 aprile del 1991.

Mi dispiace non potere essere più preciso. Naturalmente, ciò che possiamo fare è ricostruire, da atti che sono in possesso della Capitaneria di porto, lo stato di consistenza del porto di Livorno negli anni precedenti

all'insediamento dell'Autorità portuale. Oppure, se è utile, io posso mettermi a conoscenza di quali sono stati gli atti compiuti successivamente alla istituzione dell'Autorità portuale, in particolare negli anni 1997-1998. In tali anni il relitto della nave, che si trovava in stato di sequestro giudiziario nel porto di Livorno, per una serie di eventi, è affondato dentro il porto; quindi, lo si è dovuto recuperare, riportare in galleggiamento e, infine, è stato definitivamente alienato dalla proprietà dell'armatore.

Io sono qui per rispondere a tutte le domande, ma è di questa parte della storia del Moby Prince di cui possiamo parlare e non delle situazioni precedenti.

Posso dire che il porto di Livorno, sostanzialmente, nel 1991 era abbastanza coincidente con quello che è attualmente, anche se sono state realizzate alcune opere infrastrutturali che ne hanno migliorato e incrementato la capacità in termini di ricezione delle navi.

Non so quanto questo possa essere di interesse per la Commissione, ma ribadisco che io sono qui per dare tutti gli elementi e fornire la massima disponibilità da parte dell'ente che qui rappresento per ricostruire la situazione insieme agli altri soggetti che sono stati presenti, prima dell'insediamento dell'Autorità portuale, al momento dei fatti del 1991.

PRESIDENTE. Dichiaro aperto il dibattito.

FILIPPI (PD). Presidente, io sono pienamente consapevole del fatto che le Autorità portuali sono state istituite successivamente agli eventi e che, quindi, difficile è stata la ricostruzione per i soggetti deputati allora e, ovviamente, anche per chi è venuto dopo.

Alcune questioni, però, possono essere poste, perché uno dei temi rappresentato anche nella esposizione delle associazioni dei familiari delle vittime è stato quello della gestione del relitto del Moby Prince, sia per le alterazioni e le manomissioni che esso subì successivamente all'incendio e all'approdo, che per gli aspetti legati al momento dell'affondamento e dello smaltimento.

Come mai l'Autorità portuale ha ritenuto di richiedere all'armatore lo smaltimento e non, invece, la conservazione del relitto in uno spazio apposito? Vi erano elementi di sconvenienza al riguardo? Io mi rendo conto che esso non era più un oggetto sottoposto a sequestro per l'indagine ma vi era ancora un giudizio in corso e, in qualche modo, poteva rappresentare un elemento di memoria rispetto alla situazione.

È stata una delle questioni che ci sono state poste e forse l'ingegner Motta rispetto a essa può rappresentarci qualcosa.

MOTTA. Consegnerò la documentazione – che, però, è datata – e mi scuso per non aver avuto tempo di farne una versione digitalizzata, ma ovviamente c'è massima disponibilità a farlo.

Il relitto della nave, nel 1997, era già stato oggetto di indagini – vado a memoria – almeno da parte di due commissioni incaricate dall'autorità

giudiziaria, allo scopo di verificare lo stato di conservazione della nave dopo l'evento.

Per quanto concerne l'Autorità portuale, in quegli anni cominciava la realizzazione di un certo numero di nuove opere, in particolare quelle relative al completamento della darsena toscana, che è la parte del porto di Livorno più importante in quanto destinata al traffico di contenitori.

Tra le opere che si stavano realizzando vi era il nuovo banchinamento della sponda Est della darsena toscana; lungo quella sponda, oltre al relitto della Moby Prince, era presente tutta un'altra serie di relitti, tant'è vero che, nella vulgata portuale, quell'area del porto era chiamata cimiterino. Un aneddoto narrava che uno di questi relitti, la motonave Solowsky, fosse appartenuto ai vertici dell'Unione sovietica in anni molto risalenti.

Poiché questi lavori dovevano iniziare, l'Autorità portuale, che era a conoscenza del fatto che si era conclusa una buona parte delle indagini tecniche per conto del tribunale di Livorno, si attivò e chiese il dissequestro.

I relitti abbandonati sono di chi li trova; i relitti per i quali vi è una precisa conoscenza della proprietà sono interamente nella responsabilità dell'armatore, che ne detiene la proprietà anche nel momento in cui diventano relitti. Notoriamente, il Moby Prince, dopo la tragedia, fu rimorchiato dentro il porto per ovvie ragioni di sicurezza.

Pertanto, l'Autorità portuale fece un'istanza al tribunale chiedendo il dissequestro. Contemporaneamente, la Capitaneria di porto di Livorno, con una propria ordinanza, ingiunse alla società – che allora si chiamava Moby Invest S.p.A. – di provvedere alla rimozione del relitto, che si presentava in uno stato di stabilità che cominciava a dare alcuni segnali di insicurezza e di precarietà.

Questa istanza fu fatta nei confronti del tribunale di Livorno il quale, sempre nell'aprile del 1998, autorizzò l'immediato intervento della Capitaneria di porto e del Comando provinciale dei Vigili del fuoco per l'adozione delle misure necessarie alla salvaguardia del relitto e al suo trasferimento in una zona che non impedisse la realizzazione delle opere per le quali vi erano già i relativi finanziamenti e le autorizzazioni.

Tutto ciò succedeva nell'aprile del 1998. Nei giorni successivi, la situazione di precarietà di galleggiamento del relitto ebbe una rapida sequenza di peggioramento. Fu naturalmente monitorata da noi, dal Comando provinciale dei Vigili del fuoco e dalla Capitaneria di porto, finché, nella giornata del 16 aprile 1998, la nave affondò, si dispose in una posizione trasversale rispetto alla darsena toscana e ovviamente bloccava completamente l'utilizzo di quella parte del porto. Si attivò quindi un meccanismo di recupero.

A seguito di questo evento il tribunale dispose il dissequestro del bene e la restituzione alla proprietà. Il recupero fu abbastanza complesso; non vorrei usare parole sbagliate, ma aveva una qualche analogia con quanto successo recentemente, per tutt'altri motivi, al Giglio con la Costa Concordia. A Livorno il recupero era molto più semplice, perché il fon-

dale era di 13 metri, quindi la nave era ancora parzialmente visibile, comunque fu recuperata con un progetto particolarmente interessante.

Successivamente, la Capitaneria, che aveva imposto alla proprietà di recuperare il relitto, con un'ulteriore ordinanza ne ordinò la rimozione nel più breve tempo possibile, in modo da recuperare l'agibilità del porto. Questo è, in maniera molto sintetica, ciò che è successo in quei giorni. La nave partì da Livorno con un rimorchiatore indicato dalla proprietà. Una delle tante documentazioni fotografiche è proprio quella relativa alla partenza della nave recuperata.

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Grazie, ingegnere. Oggettivamente quello che lei ha detto nella sua audizione risponde a verità: l'Autorità portuale non c'era all'epoca. Tuttavia, è sempre rimasta una curiosità nei cittadini, dopo sette anni e con i processi ancora in corso: le norme stabiliscono che una nave abbandonata dall'armatore diventi rifiuto e che lo smaltimento sia a carico dello Stato; in questo caso, invece, c'è una richiesta da parte dell'armatore, che non abbandona il relitto e chiede al tribunale di poter tornare in possesso del relitto e, poi, a sue spese, fare quello che poi ha fatto. Oggettivamente non ritengo che questo passaggio sia determinante per poter acclarare quello che è accaduto.

Io sono sempre rimasto del parere che quanto accaduto alla Moby Prince sia legato esclusivamente a quella sera e a quell'ora. Tutto ciò che è avvenuto dopo è anomalo: sono anomali il modo con cui è arrivato l'incidente e anche tutto ciò che è avvenuto dopo.

In tali circostanze i relitti vengono mantenuti per decenni quando sono in corso dei processi, mentre in questo caso c'è stata un'accelerazione. Ripeto: c'è stata oggettivamente un'accelerazione. Di ciò non ha però colpa l'Autorità portuale, in quanto è il magistrato ad aver assunto la decisione.

Ingegnere Motta, la domanda che le vorrei rivolgere è la seguente. All'epoca dell'evento l'Autorità portuale non esisteva, tuttavia quando si è insediata, essendo il suo ruolo nel settore della sicurezza, ha dovuto tener conto di quanto è capitato il 10 aprile 1991.

Che accorgimenti ha adottato l'Autorità portuale per evitare che non si ripeta quanto è accaduto? In questa sede il nostro compito è trovare, se possibile, delle responsabilità, come previsto dalla delibera istitutiva. La domanda che le rivolgo non è spinta da una curiosità morbosa, ma per cercare di capire cosa non ha funzionato quella sera. Non vi è dubbio che l'Autorità portuale lavori a stretto contatto con le Capitanerie di porto. Cosa è mancato quella sera? In seguito sono infatti stati assunti dei provvedimenti che si immagina e si auspica siano volti ad evitare il ripetersi della tragedia.

Ripeto: le rivolgo questa domanda non per curiosità, ma per cercare di capire cosa non ha funzionato quella sera, perché ognuno di noi si è fatto un'idea e, forse, chi come me conosce perfettamente la zona, è tratto in inganno da questo, mentre molto probabilmente chi viene da un'altra parte e non conosce la zona si può fare tutt'altre idee.

Fin dal primo momento, io ed altri colleghi che conoscono perfettamente la zona non ci siamo potuti rendere conto di quello che è accaduto e cosa non ha funzionato, perché – almeno a me – quanto accaduto pare una cosa mostruosa. Se il suo intervento, ingegner Motta, potesse farci capire questo aspetto, credo sarebbe utile per il proseguo dei nostri lavori.

PEGORER (PD). Signor Presidente, intervengo molto brevemente. Anche io ringrazio l'ingegner Motta per la disponibilità, ancorché le questioni che stiamo trattando la separino temporalmente in maniera assai netta dall'evento.

Intervengo per una breve curiosità, riprendendo il contenuto della risposta che poco fa lei ha dato al senatore Filippi. Per quanto lei ricordi o conosca, tutto – mi riferisco all'affondamento e al dissequestro della Moby Prince – avviene nel mese di aprile, improvvisamente?

MOTTA. Sì.

PEGORER (PD). In precedenza non era stato segnalato all'Autorità portuale (non so se aveva competenza) o alla Capitaneria di porto che quel relitto era in condizioni di galleggiamento difficili e che, pertanto, trattandosi di una nave sequestrata, era forse necessario almeno ordinare dei provvedimenti di messa in sicurezza del relitto stesso, in quanto poteva ancora servire all'attività della magistratura? Vorrei capire come mai tutto accade nel mese di aprile. C'è l'ordinanza di messa in sicurezza, il 12 aprile la nave affonda e – poi – si avviano dei recuperi.

C'è un'altra questione che non riesco a capire. Gli interventi che l'Autorità portuale aveva individuato per migliorare l'infrastrutturazione ricettiva del porto risalgono al 1995, 1996 o 1997? Vorrei capire quando un progetto è stato definito.

PRESIDENTE. Le due domande poste dal senatore Pegorer sono distinte: la prima riguarda gli interventi messi in opera dall'Autorità portuale per evitare che l'incidente si ripeta, mentre la seconda attiene alla velocità con cui è stata compiuta la rimozione del relitto.

MOTTA. Per quanto riguarda la prima domanda, la legge prevede una precisa distinzione di ruoli tra le Autorità portuali e le Autorità marittime. Le Autorità portuali sono competenti in ordine a tutto quello che succede a terra, oltre che, naturalmente, all'organizzazione del lavoro, alla ricezione delle merci, eccetera. Quello che succede in mare (in particolare la sicurezza della navigazione) è competenza specifica delle Capitanerie di porto.

Rispetto al 1991, il monitoraggio della navigazione nelle immediate vicinanze del porto è stato notevolmente incrementato con l'adozione del sistema VTS: si tratta di un sistema di *radar* che copre l'intero territorio nazionale, in particolare quello in prossimità dei porti, che ha ogget-

tivamente migliorato il livello di controllo da parte delle Capitanerie di porto su quello che succede in mare.

Dentro il porto c'è un primo passaggio (non è però il caso della Moby Prince) che riguarda il trasferimento della nave dalla rada (cioè la zona prospiciente il porto) fin dentro il porto, che viene fatto da un corpo di piloti che sono comandanti di navi il cui il mestiere è, appunto, quello di guidare il comandante della nave all'interno del porto essendone i maggiori conoscitori. Una volta compiuto l'ormeggio della nave, comincia l'attività a terra, che viene fatta dai terminalisti.

Durante i miei anni di permanenza all'Autorità portuale, mi è capitato tante volte di doverne definire i compiti ai non addetti ai lavori e sono sempre ricorso a questa immagine: in un certo senso l'Autorità portuale è l'amministratore di un grosso condominio, che è il porto. L'Autorità portuale detta le regole per il lavoro e gli spostamenti delle merci all'interno del porto, ma solo una volta che le navi sono ormeggiate in banchina. Fintanto che la nave non è ormeggiata in banchina, la competenza è esclusivamente della Capitaneria di porto.

Questa scelta è stata fatta con la legge 28 gennaio 1994, n. 84, che è ora notoriamente in corso di modifica. Come ha ricordato il presidente Matteoli, ciò non toglie che la collaborazione dell'Autorità portuale con l'Autorità marittima sia costante e continua, come del resto quella con la Polizia di frontiera e con l'Agenzia delle dogane e dei monopoli. È infatti la collaborazione tra tutti questi soggetti ed organi dello Stato che consente di ottenere il massimo risultato.

Per l'altra domanda, effettivamente, da questo punto di vista, sono un testimone più attendibile perché l'ho vissuta direttamente.

La situazione del relitto che era ormeggiato in maniera stabile in una certa parte del porto ha subito una accelerazione di peggioramento della stabilità imputabile ad un deterioramento del relitto, dal momento che erano già trascorsi quasi otto anni.

Io sono stato a bordo del relitto alcune volte. Per chi non ha avuto modo di vederlo, ma sapendo ciò che era successo, confermo che era uno spettacolo che turbava. Comunque, era una situazione assolutamente priva di qualsiasi possibilità di recupero.

Evidentemente, in quel momento si sono verificate una serie di modifiche strutturali, tra le quali in particolare quelle che riguardavano la stabilità e il galleggiamento, perché quella parte del porto, essendo molto frequentata, comportava, per un relitto, una serie di sollecitazioni esterne che, a lungo andare, hanno prodotto dei peggioramenti.

Poi il peggioramento è stato drastico e veloce nella sua conclusione, tanto è vero che in quei giorni avevamo organizzato, insieme ai Vigili del fuoco, un sistema giornaliero (che aveva luogo addirittura più volte al giorno) di monitoraggio con la motovedetta dei Vigili del fuoco, ma anche da terra, in modo tale da verificare che un eventuale peggioramento della situazione potesse portare a fenomeni di sversamento di liquami da dentro il relitto verso l'esterno.

Tanto è vero che il relitto fu definitivamente vuotato, previa autorizzazione del tribunale, e furono fatti interventi a bordo, proprio per eliminare quei minimi residui di carburante rimasti e in modo tale che in ogni caso, come si è poi verificato, questo non potesse portare a fenomeni di inquinamento degli specchi acquei.

Per una nave così grande, in quelle condizioni, è difficile stabilire esattamente quale sia stato il fenomeno che ha prodotto il definitivo affondamento perché, effettivamente, questo è avvenuto nell'arco di pochi giorni.

Lei faceva rilevare, giustamente, che c'è stata una accelerazione notevole. Questo al di là del fatto che noi non potemmo intervenire negli anni precedenti perché la nave era un bene sotto sequestro e, dal punto di vista giudiziario, non si poteva intervenire in nessuno modo.

L'insistenza da parte nostra, che era iniziata l'anno precedente, per avere, da parte del tribunale, la valutazione sulla sussistenza delle ragioni di conferma del sequestro della nave andava proprio in questa direzione, oltre che essere motivata dal fatto che, dovendo noi realizzare delle opere a terra, le nuove banchine, questo fosse in parte impedito e intralciato dalla presenza di quella nave (come di tutte altre che avevamo rimosso l'anno precedente).

FLORIS (FI-PdL XVII). Presidente, vi è un elemento che mi ha colpito, che non ha nulla a che fare con l'incidente ma riguarda la conservazione del relitto. Mi sembra cioè strano che la magistratura non avesse un perito che potesse fare delle rilevazioni sul relitto stesso e determinare l'avvicinarsi di un eventuale affondamento.

Tale dato non è importante ai fini di quando è avvenuto l'affondamento stesso ma perché, magari, a causa dell'affondamento alcuni aspetti che potevano essere studiati forse non lo sono stati.

Lei ha parlato anche di un sabotaggio della nave che avrebbe causato l'incidente. A lei non risulta, ferma restando la competenza limitata, che abbiano agito degli attori particolari in riferimento al pericolo di affondamento della nave? Se non erro, lei ha detto che essa era in uno stato particolarmente deteriorato, quasi la si volesse fare affondare.

MOTTA. Ciò di cui sono a conoscenza è che due Commissioni tecniche, l'equivalente di un CTU allargato, istituite dalla magistratura, hanno indagato sulla situazione della nave in modo da verificare se a bordo di essa (questo è successo negli anni dal '91 al '96) sussistessero condizioni tali da causare l'incidente avvenuto nella notte del 10 aprile.

Quello di cui noi eravamo a conoscenza era il fatto che questo lavoro si era concluso con una serie di relazioni e con due attività distinte proprio per verificare quali fossero le condizioni a bordo della nave. Il lavoro venne svolto attraverso una serie infinita di sopralluoghi e con una commissione di periti che svolse queste indagini.

La situazione di stabilità del relitto è una questione diversa. Le condizioni di stabilità del relitto, sulle quali ogni tipo di indagine era stata

compiuta, peggioravano progressivamente, perché era una nave ormeggiata ma con un livello di mobilità nullo, con nessuna possibilità di essere autopropulsa. Essa non aveva possibilità alcuna di subire danneggiamenti, anche perché era in stato sequestro in quella parte del porto.

Naturalmente, in tutto il periodo in cui vi è rimasta, l'autorità marittima, che veniva coinvolta in questa attività, compiva delle ispezioni periodiche per verificare che tutto fosse rimasto com'era. Noi non abbiamo mai avuto sentore, né per conoscenza diretta né per sentito dire, che ci fosse stata qualche possibile intervento a bordo o di manomissione.

PRESIDENTE. Ingegnere Motta, disponete di una documentazione fotografica dello stato del Moby Prince e anche documentazione fotografica della petroliera?

FILIPPI (PD). Presidente, ritorno su una questione sollevata dal collega Matteoli perché mi sembra meriti un momento di attenzione ulteriore. Uno dei temi dibattuti negli anni successivi alla tragedia è stato quello riguardante la regolamentazione dell'ingresso e dell'uscita rispetto al porto di Livorno, limitato dalle condizioni dei fondali e dall'accesso verso Sud.

La prima domanda è se la legislazione successiva al 1991, o intervenuta eventualmente anche dopo, abbia modificato i termini della regolamentazione in accesso e in uscita dal porto.

La seconda, che è collegata alla prima, è se la legislazione attuale, già presente nel 1991, avesse registrato l'attuazione di una disciplina in entrata e in uscita e se questa fosse attuata nel porto. Questo è un elemento non irrilevante e credo sia stato anche un elemento di discussione nel processo.

La regolamentazione per la navigazione, in generale, è tuttora quella del codice della navigazione del 1953. In ciascun porto, le Autorità marittime, le Capitanerie di porto, hanno potere di ordinanza. Emanano, quindi, specifiche ordinanze per disciplinare alcuni particolari tipi di movimentazioni.

Ad esempio, nel porto di Livorno c'è una parte che si chiama «canale industriale», in cui entrano, escono e accostano navi petroliere, gasiere e così via. Per la movimentazione di questa tipologia di navi, che trasportano merci pericolose, c'è una specifica ordinanza della Capitaneria, come ci sono specifiche ordinanze, di volta in volta modificate, per quanto riguarda il traffico delle navi che stanno diventando sempre più grandi. In relazione alle condizioni meteo marine e di visibilità, vi è un *corpus* di regolamentazioni che la Capitaneria aggiorna continuamente. Non c'è una legge che dica come si entra e si esce dal porto, perché ogni porto è diverso dall'altro, quindi questa normativa è stata demandata a chi gestisce questa attività.

COLLINA (PD). Signor Presidente, vi è una cosa che non mi convince: la repentinità dell'affondamento è un elemento che dovrebbe condurre a dire che vi è stato un motivo specifico. Le condizioni generali

in cui si trova il relitto determinano sì un deterioramento complessivo del relitto stesso, ma poiché esso affonda in poco tempo deve esserci un motivo specifico: ha ceduto in quel punto, si è aperta una falla. Deve essere successo qualcosa di specifico e non di generico su tutto lo scafo.

È strano, quindi, che non si sia indagato sulle ragioni e sulle modalità del cedimento in un punto anziché in un altro. Magari non è niente di particolare; trattandosi di una nave che ha ricevuto un urto, con grande probabilità il punto dell'impatto ha determinato dei fattori che hanno indebolito lo scafo per qualche motivo. Tuttavia, non saperlo ci esclude la possibilità di capire se non ci fossero, invece, altri punti di debolezza nello scafo che fossero indizio di un elemento particolare, che non era stato sufficientemente valutato.

Capisco, quindi, che il complessivo deterioramento e abbandono dello scafo ha determinato l'affondamento, ma la mancanza dell'informazione su quale sia il punto nel quale si è verificato il danno decisivo, che così repentinamente ha creato l'ingresso dell'acqua all'interno dello scafo determinandone l'affondamento, mi sembra un elemento che probabilmente non avrebbe dato particolari informazioni, ma che, a valle di tutto quello che è accaduto, poteva consentire ulteriori valutazioni.

MOTTA. Due considerazioni: la prima è quella che ho avuto modo di dire in precedenza. La conoscenza di quello che succedeva a bordo della nave era impedita dal sequestro della nave. Era giuridicamente impedita, perché il relitto era un bene sottoposto a sequestro, con una custodia giudiziaria in capo – francamente non ricordo con precisione – alla Capitanea. Negli anni precedenti, dal 1995 al 1997 o 1998, quando poi si è verificato l'affondamento, non vi è stata alcuna possibilità (non ci sarebbe stata comunque nessuna possibilità) di intervenire, perché il bene era sotto sequestro, quindi era inaccessibile. Questo non esclude il fatto che, da parte nostra, non solo per ragioni di utilità del porto, ma anche per ragioni oggettive, visive dello stato di conservazione del relitto, la preoccupazione ci fosse, almeno dall'anno precedente rispetto a quando la nave è affondata effettivamente.

Sull'accelerazione del fenomeno, non ricordo se in quei giorni vi sia stata una condizione di vento o di mare particolarmente severa, per cui magari è quello il fattore intervenuto. Devo dire, però, che la preoccupazione da parte di tutti, nel momento in cui si verificò l'affondamento, fu, naturalmente, di risolvere il problema. Questa è una delle ragioni per cui non ci si è posti fino in fondo la domanda sul perché fosse avvenuto l'affondamento: era un fenomeno che stavamo osservando da diversi giorni con preoccupazione e ansia; poi è successo e, naturalmente, in quel momento la preoccupazione è stata – ma non vorrei essere frainteso – come risolvere questa problematica, che incideva in maniera così grave sull'agibilità del porto di Livorno, piuttosto che capire come mai era successo.

PRESIDENTE. Chiederei all'ingegnere se possiamo acquisire la documentazione che ci ha portato, in modo da metterla a disposizione dei commissari. Immagino si tratti di tutta la documentazione ufficiale riguardante la fase che l'Autorità portuale di Livorno ha gestito insieme alla magistratura.

MOTTA. Sì.

PRESIDENTE. Acquisiamo, quindi, tutta la documentazione. Ho potuto vedere che si tratta anche di una serie di fotografie che monitorano lo stato della nave nei giorni in cui è avvenuto il decadimento definitivo, che ha portato il relitto ad essere sottoposto alla valutazione di un suo spostamento da quella sede. Se la Commissione avrà bisogno di ulteriori chiarimenti, ovviamente riconvocheremo l'ingegnere Motta che ha manifestato questa disponibilità, per la quale lo ringraziamo. Anche i dati che ci ha fornito, che riguardano gli elementi di sicurezza e gestione dell'area del porto, dimostrano che era e continua ad essere la Capitaneria il soggetto che garantisce la sicurezza in quello specchio d'acqua.

Dichiaro così conclusa l'audizione odierna.

I lavori terminano alle ore 14.