



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 15

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

AUDIZIONE DEL SIGNOR RENATO ROFFI, EX RESPONSABILE
DELL'UFFICIO DI SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE DELLA
CAPITANERIA DEL PORTO DI LIVORNO

17^a seduta: giovedì 7 aprile 2016

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E**Audizione del signor Renato Roffi, ex responsabile dell'ufficio di sicurezza della navigazione della Capitaneria del porto di Livorno**

PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 8 e <i>passim</i>	<i>ROFFI</i>	Pag. 3, 6, 8 e <i>passim</i>
CAPPELLETTI (M5S)	13		
FILIPPI (PD)	13, 15, 16		
FLORIS (FI-PdL XVII)	15, 22		
GRANAIOLO (PD)	18		
MUSSINI (Misto)	21		
PAGLINI (M5S)	17, 21, 25		
URAS (Misto)	8		

Determinazione sul regime di classificazione degli atti acquisiti

PRESIDENTE	Pag. 26
----------------------	---------

Sui lavori della Commissione

PRESIDENTE	Pag. 26
----------------------	---------

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Euro-Exit, M.P.L. – Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, E-E, MPL); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL.

Interviene il signor Renato Roffi, ex responsabile dell'Ufficio di sicurezza della navigazione della Capitaneria del porto di Livorno.

I lavori hanno inizio alle ore 16.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del signor Renato Roffi, ex responsabile dell'Ufficio di sicurezza della navigazione della Capitaneria del porto di Livorno

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del signor Renato Roffi, ex responsabile dell'Ufficio di sicurezza della navigazione della Capitaneria del porto di Livorno.

Avverto che della seduta odierna verranno redatti il resoconto sommario ed il resoconto stenografico.

Ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del Regolamento interno, comunico che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e sul canale *web* del Senato.

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

Ringrazio per la disponibilità il signor Roffi, che nel corso di questi mesi abbiamo imparato anche un po' a conoscere, visto che è stato citato più volte.

Cedo quindi volentieri la parola al nostro ospite, al quale chiedo di dirci quello che ricorda e quello che sa in merito al disastro del traghetto Moby Prince.

ROFFI. La ringrazio, signor Presidente.

I miei ricordi per la verità sono un po' sbiaditi. Per rinfrescarmi la memoria, però, ho riguardato proprio ieri sera una puntata della trasmissione di Giovanni Minoli «La storia siamo noi» dedicata al disastro del Moby Prince – che penso anche voi abbiate visto – nella quale si solleva tutta una serie di dubbi, di interrogativi e di congetture che mi sono tornati alla mente e dei quali ho preso nota in un documento che, se la Commissione ritiene utile, posso anche lasciare agli atti. Avevo preparato anche una chiavetta USB, ma l'ho dimenticata.

All'epoca dell'incidente ero responsabile dell'Ufficio di sicurezza della navigazione della Capitaneria del porto di Livorno. La sera del disa-

stro, il 10 aprile, ero in ferie. Durante la notte non fui avvertito di quanto accaduto e lo appresi solo il mattino seguente dalla radiosveglia – puntata ancora oggi sulle 6.45 – ascoltando il radiogiornale su «Radio Tre». Salii allora sul tetto calpestabile di casa – io abito ad Antignano, una frazione di Livorno – e con un binocolo vidi da una parte una nave in fiamme. Decisi di rinunciare alla giornata libera e di andarmi a mettere a disposizione. Arrivato presso la Capitaneria di porto trovai quello che poi ho riferito al dottor De Franco, che è stato il primo Pubblico ministero ad occuparsi della vicenda. Per quella deposizione fu adottata a cascata nei miei confronti tutta una serie di provvedimenti penalizzanti, tant'è vero che ho concluso la mia «carriera» con un grado in meno. Ho avuto dinieghi di avanzamento e note caratteristiche non certo favorevoli. Fu redatto allora su di me anche un rapporto ministeriale, nel quale non venivo trattato per niente bene, quasi come un cretino, con una valutazione addirittura inferiore alla media, insufficiente.

A parte questo, della mattina successiva al disastro ricordo la confusione ed è proprio nella confusione di quelle prime ore che sparirono tante tracce: penso, ad esempio, al libro di bordo dell'Agip Abruzzo che, lasciato in plancia dal comandante – che solitamente quando abbandona la nave si porta dietro – bruciò a tre giorni dall'incidente.

Circolava anche un foglietto scritto con un inchiostro rosso, che se non ricordo male era nelle mani del comandante in seconda, che non c'è più, nel quale si dava la posizione delle navi e dal quale risultava – me lo sono ricordato meglio guardando la trasmissione di Minoli – che l'Agip Abruzzo si trovava all'interno del settore di divieto di ancoraggio e pesca, del famoso «cono», così chiamato impropriamente per la verità, visto che il cono è una figura solida. Questo viene confermato peraltro dal comandante della petroliera quando chiede aiuto, nel primo concitato contatto con la Capitaneria di porto. La stessa posizione viene indicata dall'Avvisatore marittimo che, come la Commissione sa, prende nota della posizione delle navi, nonché dal pilota del volo AZ1224 diretto a Pisa, che, passando sul porto di Livorno, vede le fiamme e rileva la posizione, attestando che l'Agip Abruzzo era all'interno della zona di divieto di ancoraggio.

Da tutto questo nasce una serie di riflessioni sul comportamento tenuto dalla SNAM che l'indomani mattina, a malincuore, lasciò che l'equipaggio venisse interrogato nell'inchiesta sommaria che fu avviata, trasferendo poi immediatamente tutti su un pullman.

È praticamente scomparso dalla scena il comandante dell'Agip Napoli, che aveva visto tutto e che aveva avuto contatti fino all'ultimo con il comandante Superina. Le sue tracce si perdono e i suoi contatti con le varie commissioni e con il processo hanno luogo solo attraverso il filtro della SNAM.

Per quanto riguarda specificamente la mia vicenda, tre giorni dopo il disastro, il 13 aprile, ricevetti un telex con il quale le autorità militari disponevano il mio immediato trasferimento da Livorno alla Capitaneria di porto di Civitavecchia. Fui così tolto di mezzo, in modo da non essere tra

i piedi come voce critica. Al tempo, peraltro, ero già in conflitto con l'ammiraglio Albanese, allora ancora comandante; per la verità, ero un suo nemico abbastanza dichiarato, visto che ho sempre mal sopportato certe provocazioni. La cosa magari non interessa alla Commissione, ma ricordo che Albanese era forte, perché imparentato per parte di moglie con l'ammiraglio Porta, che poi divenne Capo di Stato Maggiore della Difesa e con l'ammiraglio Ruggiero, allora Capo di Stato Maggiore della Marina militare, suo conterraneo. Fu per lui facile, quindi, ottenere il mio trasferimento.

Andai a Civitavecchia, ma feci ricorso contro quella decisione davanti al Tribunale amministrativo regionale, che dispose una sospensiva del provvedimento. Ciò nonostante, si tentò comunque di non farmi rientrare a Livorno: fui chiamato infatti a Roma dall'ammiraglio Francese, al tempo comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, il quale mi impose di ritirare il ricorso. Io mi rifiutai. Di quell'incontro feci una registrazione, che poi trascrissi. L'ammiraglio Francese mi disse testualmente: «Ti fottono! Finché tu continui a fare ricorso ti fottono! Non puoi scrivere queste cose, non le puoi dire». E ancora: «Vai in India, perché solo lì c'è la filosofia della verità. Qui non puoi, qui sei fuori dal mondo!». Gli risposi che io avevo sempre detto e scritto la verità. Ho i nastri registrati di quello che sto dicendo. L'ammiraglio Francese finì rinviato a giudizio dal Tribunale militare di La Spezia per ingiurie e minacce, ma morì prima del processo.

Dopo il provvedimento di trasferimento a Civitavecchia, fu disposto il mio trasferimento a Gallipoli e poi, ancora, a Mazara del Vallo. Mi sono sempre opposto ai trasferimenti, avvalendomi dell'assistenza legale di un ex compagno di scuola che, grazie a Dio, mi ha sempre fatto da avvocato a titolo di amicizia, pur avendo poi pagato tutto con ben altri prezzi.

Per quanto riguarda il resto, sono tutte cose note, che suppongo già conosciute. Ho preso comunque nota di alcuni elementi sui quali vorrei richiamare la vostra attenzione.

C'è da capire innanzitutto perché, nonostante il comandante Superina avesse dato quattro diverse posizioni dell'Agip Abruzzo, al processo si sia presa in considerazione solo quella rilevata il giorno dopo l'incidente e non quella del momento dell'impatto. Secondo quel che risulta dalle dichiarazioni dell'Avvisatore marittimo e del pilota del volo AZ1224, la petroliera si trovava all'interno della zona di divieto di ancoraggio.

C'è poi il portello della cisterna n. 6 della petroliera, che fu trovato aperto e con una manichetta penzolante e bruciata. Secondo i registri dell'Avvisatore marittimo, una bettolina stava facendo rifornimento, non si sa se in fase di carico o di scarico. Al riguardo, peraltro, cioè con specifico riferimento alle operazioni di carico e scarico, esistono ipotesi anche poco commendevoli.

PRESIDENTE. Cioè?

ROFFI. La mia non vuole essere affatto un'accusa, ma mi è stato spiegato che quando una nave – che negli spostamenti arriva a consumare tonnellate di gasolio – segue una traiettoria lineare e diretta, consuma un certo quantitativo di carburante. Capita spesso, però, soprattutto per le navi passeggeri, che per evitare disagi legati magari alle condizioni del mare, si seguano delle rotte più comode, allungando magari nel golfo del Leone e finendo così per consumare di più. Se però sul giornale di bordo è prevista la rotta più lunga e la nave opta, invece, per quella più breve, si risparmia carburante, che viene poi venduto sottobanco alle bettoline che, se per un verso magari vanno a fare rifornimento, per un altro, invece, prendono gasolio, oppure ne riforniscono alla nave meno del previsto, perché il gasolio già c'è; insomma, diciamo che ci si mette d'accordo. Secondo i registri dell'Avvisatore marittimo, la bettolina c'era davvero, perché stava rifornendo l'Agip Abruzzo, nonché l'Agip Napoli, del cui comandante, come dicevo, si sono perse le tracce.

Un altro punto che mi preme sottolineare riguarda il fatto che non si è mai stabilito l'orientamento della prua della petroliera, che è invece molto importante per individuare la rotta di collisione, visto che la Moby Prince ha picchiato la petroliera sul lato dritto della fiancata. Stabilire l'orientamento della prua dell'Agip Abruzzo è essenziale per chiarire se, considerato il punto di impatto, possa prendere piede o meno la teoria dell'inversione di rotta. Nessuno però sa dire dove era rivolta esattamente la prua dell'Agip Abruzzo al momento dell'impatto.

Come ho accennato anche prima, contrariamente a quello che ogni comandante fa nel momento in cui abbandona la nave, Superina dimentica in plancia il giornale di bordo, che sarebbe stato importante anche per stabilire la posizione della nave. Nell'immediatezza dell'incidente nessuno di coloro che conducono le indagini cerca il giornale di bordo, nessuno lo chiede fino a che, tre giorni dopo l'incidente, scoppia un incendio in plancia nel quale il giornale di bordo va completamente distrutto.

Un altro dato di una certa importanza si riferisce al fatto che a caldo, in un'intervista su TeleGranducato, il comandante Superina afferma che il *radar* era acceso, mentre in tutte le dichiarazioni pubbliche rese successivamente dirà che era spento.

Voglio richiamare poi l'attenzione della Commissione sul fatto che alle ore 22.23 della notte del 10 aprile «Livorno Radio» rileva che il Moby Prince trasmette debolmente. Quella sera casualmente – di solito non si faceva – si stavano registrando i colloqui nell'ambito di una fase sperimentale e viene rilevata appunto, come dicevo, la debolezza del segnale proveniente dalla nave. A questo proposito ricordo anche che il capo marconista non fu trovato nella sua posizione, ma in un'altra parte della nave ed il famoso *mayday* – che tutti ricorderete – fu lanciato con un segnale molto debole da una radio VHF portatile. È strano, per la verità, che il segnale fosse debole, dal momento che era tutto aperto per cui avrebbe dovuto essere il contrario.

Come di certo saprete, il comandante Superina – uomo di esperienza marinara incontrovertibile – parla ripetutamente e con una certa sicurezza

di una bettolina. Avevo preparato per la verità una registrazione di quella trasmissione da lasciare alla Commissione, ma l'ho dimenticata. Se comunque avete avuto modo di vedere la puntata del programma di Minoli, risulta chiaramente che il comandante Superina dice e ripete: «Una bettolina ci è venuta addosso!». Oggi sappiamo che non si trattava di una bettolina, ma del Moby Prince. In ogni caso, da quello che Superina dice si capisce che aveva avuto a che fare fino a pochi momenti prima con una bettolina e che per qualche motivo era stata quella ad andargli addosso, anche se poi la presenza della bettolina fu negata.

Una ricostruzione al riguardo fu fatta su un settimanale – che mi sembra fosse «L'Europeo» – dall'avvocato Nino Filastò di Firenze, il quale parlò di una bettolina che a luci spente, perché sarebbero state in corso operazioni «poco pulite», si sarebbe sfilata da dietro la petroliera comparando all'improvviso davanti al Moby Prince, che avrebbe dato «tutta banda» al timone. A tale proposito ci tengo a precisare che, secondo qualche comandante esperto di navi, in presenza di una timoneria a cremagliera, qual era quella del Moby e ormai quasi non più in uso, se si dà repentinamente il timone tutto da una parte, si può inceppare e si ha poi una certa difficoltà a tornare rapidamente dalla parte opposta. Secondo la ricostruzione dell'avvocato Filastò, che ho visto un paio di anni fa in Corte d'appello e che credo sia tutt'ora vivente, il Moby Prince avrebbe evitato dunque l'ostacolo, ma per fare questo non si sarebbe più raddrizzato, picchiando la petroliera.

C'è poi la questione della sopravvivenza dei passeggeri e dell'equipaggio del Moby Prince. Il perito Angelo Fiori, anatomopatologo del Policlinico Gemelli di Roma, incaricato di fare una perizia per le parti civili che però non fu mai accettata dal tribunale, condusse analisi sulla quantità di monossido di carbonio ingerito dalle vittime, affermando che sarebbero sopravvissute dopo l'impatto per almeno un'ora o anche di più.

Quanto alla presenza dell'elicottero che sorvolò subito dopo l'impatto il luogo dell'incidente, il velivolo non è stato mai identificato, anche se tutti lo videro. Numerose furono le testimonianze al riguardo, tra cui anche quella di un marinaio di guardia dell'Accademia navale di Livorno, un certo Vernace, se non ricordo male, che rilevò la presenza dell'elicottero.

C'è poi un altro fatto importante evidenziato dalla trasmissione di Minoli e che a me ha fatto un po' d'impressione. I due ormeggiatori che recuperano il mozzo Bertrand – testimone mattoide e forse poco attendibile – avvertono con una certa concitazione la Capitaneria di porto che, secondo la testimonianza del naufrago, ci sarebbero ancora persone da salvare a bordo. Notano poi – lo dicono anche via radio – che la motovedetta CP232, con a bordo l'ammiraglio Albanese, è lì, ma indugia. Stando a quanto mi riferì all'epoca un sottoufficiale, Albanese avrebbe detto di non avvicinarsi perché era troppo pericoloso e posso anche capirlo. Tuttavia, se gli ormeggiatori si erano avvicinati al traghetto in fiamme con una barchetta, sarebbe stato sicuramente meglio farlo con una motovedetta. Resta comunque il fatto che la motovedetta indugiò.

Alla fine, dopo un po' di tempo, il naufrago Bertrand viene trasferito dalla barca degli ormeggiatori alla motovedetta CP 232, che però non lo porta direttamente a terra. Secondo quanto riferito dagli ormeggiatori, che sono ancora lì che guardano, solo dopo circa mezz'ora la CP 232 chiede l'autorizzazione a rientrare in porto per lasciare il naufrago. In quel momento, una volta sceso a terra, Bertrand dice che non c'è più nessuno da salvare e gli stessi ormeggiatori, parlando via radio con la Capitaneria, dicono che sono tutti morti e che non c'è più nessuno vivo a bordo.

Tuttavia, come fa notare Minoli – che nella puntata di «La storia siamo noi» dedicata al disastro del Moby Prince fa risentire due volte il pezzo, sul quale mi soffermerei – mentre nella prima comunicazione gli ormeggiatori dicono con tono agitato che c'è ancora gente da salvare, nella seconda comunicazione, trascorsa la mezz'ora in cui la motovedetta indugia, con un tono dimesso dicono che sono tutti morti, come se avessero ingoiato un rospo, come se fosse stata imposta loro una versione. Magari non è così, ma almeno questa è l'impressione.

Ricordo infine, a circa un anno dal disastro, una telefonata – non si sa se sia attendibile o meno – in cui un operatore *radar* di Camp Darby, un civile che lavorava al fianco dei militari della base NATO, sostiene che è stato rilevato tutto, che esistono tutti i tracciati e che quindi, in pratica, è falso che non sia possibile avere maggiore contezza di quanto accaduto. Come sappiamo, nessuno ha mai svelato questo mistero, nonostante siano passati così tanti anni. Credo che, se anche all'epoca ci fosse stato un segreto, a questo punto potrebbe ben essere sciolto.

Non mi pare di avere altro da aggiungere, se non qualche ricordo personale riferito alle mie traversie.

PRESIDENTE. La ringrazio per quello che ci ha detto, capitano Roffi. La dobbiamo chiamare così, giusto?

ROFFI. Sono andato in pensione con il grado di capitano di vascello, ma sono Renato Roffi e basta.

URAS (Misto). Signor Roffi, ringraziandola per il suo contributo, vorrei soffermarmi innanzitutto sulle sue traversie. In particolare, vorrei chiederle di descriverci, i fatti che l'hanno visto coinvolto e che, a nostro avviso, assumono interesse in relazione alla vicenda della quale ci stiamo occupando.

La seconda domanda che le rivolgo, vista anche la sua esperienza in materia, riguarda invece un altro tema. Anch'io ho avuto la sua stessa impressione nel sentire certe considerazioni fatte nell'immediatezza del disastro. Come sappiamo, già poco dopo l'incidente, con il traghetto ancora fumante e non ancora in porto, viene fornita la soluzione del caso, chiamiamola così, senza che ci sia stata alcuna indagine, valutazione o verifica secondo le modalità che devono essere seguite per un certo tipo di accertamenti. La spiegazione della dinamica dell'incidente, con l'indicazione delle ragioni della tragedia e del mancato intervento, nonché il chiari-

mento in merito all'adeguatezza dei soccorsi vengono forniti ad ore, mentre il traghetto ancora fuma.

Se fossi stato uno dei responsabili degli interventi pubblici in quel momento, di fronte ad un incidente di quella portata forse avrei detto: «Si tratta di un incidente gravissimo. Pare che ci sia stata una collisione», chiarendo che sarebbero state le indagini, le eventuali commissioni e le autorità pubbliche preposte alle verifiche a dire esattamente che cosa era accaduto. Se fossi stato il responsabile diretto del coordinamento dei soccorsi, avrei evitato di parlare dei non soccorsi. Allora, invece, si diede subito una risposta.

La sensazione che abbiamo, stando a quanto emerso anche dagli atti e dalle informazioni fino ad ora acquisiti – ed è forse uno degli aspetti più tragici di questa vicenda – è che non vi sia stato nessun tentativo di soccorso, piuttosto che dei tentativi di soccorso falliti. Tale sensazione ci deriva dal modo stesso in cui è stato attivato l'unico soccorso portato a compimento, quello cioè del mozzo del Moby Prince Bertrand. Il fatto di non tentare neppure di salvare altre vite ci lascia abbastanza perplessi. Perché si è fatta una valutazione risolutiva di questo tipo, senza neppure provare ad esperire un tentativo di soccorso? Chi ha preso questa decisione?

Vorrei sottoporle, infine, un'ultima questione. Lei era fuori servizio al momento della tragedia, ma il giorno successivo al disastro si presentò comunque in Capitaneria. Che clima c'era all'interno della Capitaneria di porto la mattina dopo la tragedia? Che sensazione ha avuto?

ROFFI. Volendo partire dalle mie vicissitudini, posso provare a sintetizzare.

Contro i provvedimenti adottati nei miei confronti ho presentato ad oggi 26 ricorsi al Tar – l'ultimo procedimento è ancora in corso – tutti vinti, anche se inutilmente. Non sono riuscito ancora a trovare la via per farmi inserire nel *Guinness* dei primati, perché penso che si tratti di un record.

A cominciare dal 1991, nonostante mi spettasse un avanzamento di grado ad anzianità e non a scelta comparativa, fui sottoposto ad un periodo di esperimento di sei mesi, non previsto da alcuna legge e poi rinnovato. Quando il Tar impose alla Commissione Ordinaria di Avanzamento (COA) di valutarmi, il giudizio fu naturalmente di non idoneità. Impugnai allora tale pronuncia e vinsi di nuovo; seguì una nuova valutazione di non idoneità e così via.

Lo stesso è successo per le note caratteristiche. Ci sono alcuni documenti valutativi con lo stesso numero di serie che sono stati rinnovati più volte (siamo ormai alla quarta stesura dello stesso documento valutativo): è in corso ancora oggi uno dei processi al Tar. Alcuni di questi documenti recano motivazioni assurde per cui, ad una semplice comparazione con i precedenti, sarebbero dovuti già cadere; in alcuni casi, addirittura, perdo caratteristiche che prima avevo come, ad esempio, la cultura generale, che ad un certo punto non ho più.

Sono rimasto con il grado di capitano di corvetta per 14 anni – mentre solitamente quella qualifica dura 4 anni – fino a che giunse a Livorno come comandante l'ammiraglio Calcagno, che si dimostrò più intelligente: «Lasci che prima promuovano me, poi vediamo», mi suggerì, aggiungendo: «Io non voglio continuare guerre che altri hanno cominciato». Fu proprio l'ammiraglio Calcagno che iniziò a scrivere su di me delle note caratteristiche più «normali», per le quali è convinto di aver pagato in qualche modo anche un prezzo. Gli telefonarono infatti da La Spezia, dicendo e non dicendo, e alla sua richiesta: «C'è forse qualche problema?» avrebbero risposto: «No, ma sa...».

Comunque, alla fine mi fecero idoneo all'avanzamento al grado superiore, consentendomi di andare in pensione un po' meglio, visto che sarei dovuto uscire con il grado di contrammiraglio: ormai si trattava solo di un fatto puramente economico, visto che a quel mestiere sinceramente non ero più attaccato.

In estrema sintesi questa è la mia storia. Per la verità ho avuto anche una denuncia per vilipendio e diffamazione delle Forze armate e una perquisizione presso la mia abitazione che si è risolta, però, con il rinvio a giudizio del comandante generale, dopo che a casa mi furono sequestrati dei nastri registrati nei quali il comandante mi ingiuriava. Risultò così che non c'era stata effettivamente alcuna diffamazione delle Forze armate da parte mia, per cui un certo dottor Ballo, del tribunale militare di La Spezia, archiviò il mio fascicolo e ne aprì uno nei confronti dell'ammiraglio Giuseppe Francese. Era il settembre del 1995; l'ammiraglio Francese, rinviato a giudizio per l'aprile dell'anno successivo, morì nel mese di ottobre.

Ho vissuto dunque delle esperienze sicuramente non piacevoli: penso anche a mia moglie, che una mattina si è vista perquisire la casa dai Carabinieri, che poi non portarono via altro che alcuni ritagli di giornale, che si potevano trovare anche in edicola, ma qualcosa dovevano pur prendere. La vicenda comunque finì bene anche grazie all'avvocato Filastò, che ho ricordato prima.

Penso di potermi fermare qui, senza scendere troppo nei particolari.

Quanto a quello che trovai presso la Capitaneria di porto la mattina dell'11 aprile, potete certamente immaginare lo stato di confusione: non si sapeva che cosa dire e che cosa fare. C'era già l'assedio dei giornalisti di mezza Italia e questo dava un fastidio enorme. Ad aumentare poi la confusione arrivò il ministro della Marina mercantile Facchiano, fresco di nomina, che incrociai io stesso con un codazzo di giornalisti al seguito: ricordo che era caduto il Governo e che fino al giorno prima il ministro era Vizzini. Fu proprio Facchiano a parlare subito di errore umano e a farlo come avrebbe potuto fare il caldarrostaio qua fuori, potete immaginare. Da quel momento, però, venne fuori il discorso dell'errore umano e si cominciò a parlare della partita.

Per avventura mi capitò di conoscere personalmente il comandante Chessa, una persona molto scrupolosa, che immagino non avrebbe mai permesso che si guardasse la partita, al di là del fatto che poi sulla plancia

di una nave traghetto, così come su quella di una qualsiasi altra nave, ci sono sempre almeno tre persone: oltre al timoniere e all'ufficiale di rotta, c'è sempre almeno un altro. Ammesso quindi che anche uno dei tre quella sera stesse guardando la famosa partita, non è pensabile che fossero tutti davanti al televisore. Credo comunque che con il comandante Chessa certe cose non fossero permesse; forse il televisore neppure c'era.

So da un collega che è morto pochi mesi or sono e che faceva l'assistente all'ammiraglio Francese, che quest'ultimo in un primo momento telefonò al comandante Albanese al quale disse molto animatamente: «Ma che cosa hai fatto? Dimmi che cosa hai fatto!», perché risultava che non aveva fatto niente. Lo scrive bene, tra l'altro, il presidente del tribunale nella prima sentenza del processo, nella quale si parla di «vacuo presentzialismo». Molti giornalisti dissero che era andato alla ricerca di medaglie facili. Per la verità, come risulta dalla Commissione formale istituita presso il Ministero della Marina mercantile, fu lo stesso Albanese ad ammettere di non aver mai dato un ordine, seguendo quello che veniva ordinato dalla sala operativa della Capitaneria. Quando gli viene chiesto espressamente: «Ma lei che direttive ha dato?», risponde: «Approvavo gli ordini della sala operativa e andava bene così».

Quanto al famoso «foglietto rosso», dal quale sarebbe risultata la posizione delle navi in rada la sera del disastro, come sapete c'erano navi militarizzate, navi che usavano nomi in codice e di comodo, come la famosa nave Theresa, che parlò poi con nave Uno, o come la nave che la sera dell'incidente non era al Magnale e che la mattina invece c'era e che, pur essendo lì per esigenze di riparazione, fece rifornimento e ripartì. A livello di Ufficio di sicurezza della navigazione non si sapeva che cosa volesse dire tutto questo e penso che non lo sapesse neanche il comandante Albanese, perché erano cose molto più grandi di lui. La SNAM forse potrebbe dirci qualcosa in più.

In ogni caso, per tornare alla domanda del senatore Uras, l'impressione che io ebbi la mattina dopo l'incidente fu che si cercasse di tamponare, visto l'assedio della stampa e per questo il fatto che io parlassi con i giornalisti – tra l'altro sono iscritto all'Ordine – dava un fastidio enorme. Si spiega così perché, a soli tre giorni dal disastro, il sabato mattina arrivò il telex per il mio trasferimento a Civitavecchia. In attesa del trasferimento, mi fu dato anche l'ordine di mettermi in ferie; io non ottemperai, rispondendo che le ferie si fanno a domanda e non possono essere imposte.

Quanto alla domanda relativa al mancato tentativo di soccorso, la richiesta di soccorso arrivò a quella che già all'epoca era chiamata «centrale operativa» e che oggi lo è davvero. Colpisce sul serio oggi l'ampiezza dei mezzi a disposizione, che permettono di vedere tutto fino a chissà dove: per ogni nave che si vede sullo schermo si sa che cosa trasporta, dove va, come si chiama, quando ha fatto l'ultimo controllo di sicurezza e così via. All'epoca si parlava già di centrale operativa – così l'aveva chiamata pomposamente l'ammiraglio Francese – ma c'era solo un registratore a pile, un telefono a manovella per il collegamento con l'aeroporto di Pisa

e un telefono normale. Il capo della centrale operativa era praticamente il capo della sezione tecnica.

La richiesta di soccorso arrivò via radio alla centrale operativa e fu raccolta da un marinaio di leva – oggi la leva non c'è più – che, tra l'altro, non era neppure abilitato a stare alla radio, perché non aveva frequentato il previsto corso di radiotecnica a Chiavari. Qualcuno aveva messo lì quel marinaio, che poi finì anche imputato al processo. Il marinaio trasmise la richiesta di soccorso all'ufficiale di guardia Checcacci – anche lui poi impropriamente imputato – che, seguendo l'ordine gerarchico, chiamò il comandante in seconda, il quale a sua volta chiamò il comandante in prima. Il comandante in seconda – oggi scomparso anche lui – che abitava sopra la centrale operativa, scese giù e avvertì l'ammiraglio Albanese, che però era a La Spezia alla festa di addio di un ammiraglio, comandante in capo del Dipartimento. Albanese si precipitò da La Spezia e, arrivato dopo un'oretta, chiese alla motovedetta CP 232 – quella che nel frattempo era già all'imboccatura del porto – di tornare indietro per imbarcarlo. Albanese a quel punto salì a bordo della motovedetta, senza dare però alcuna direttiva.

Quando dalla commissione d'inchiesta nominata in seno al Ministero della Marina mercantile viene chiesto ad Angelo Cedro, comandante in seconda della Capitaneria di porto – che avrebbe dovuto rilevare il Checcacci, – che cosa avesse fatto, risponde: «Ricevevo le autorità, il prefetto, il sindaco; stavo dietro a loro». Tutto viene quindi lasciato sulle spalle dell'ufficiale di guardia Lorenzo Checcacci, che ha l'incarico di far fronte ai primi momenti e di chiamare poi i suoi diretti superiori.

Che cosa avrebbe potuto fare via radio? Checcacci coordina come può, sta alla radio, parla, chiede. C'è anche il famoso dialogo con il comandante della motovedetta CP 232, il sottufficiale Giancarlo Faiella che – anacoluta a parte – gli risponde: «La bettolina mi dicono che non corrono rischi». Si parla quindi sempre di bettolina, perché tutti sono convinti che sia la bettolina l'altra imbarcazione coinvolta nella collisione. Nessuno pensa invece al Moby Prince, anche se è strano che non si vedesse nemmeno la palla di fuoco.

A questo proposito, pare che si sia trattato tecnicamente di un incendio atipico, se si considera che l'incendio sulle navi si sviluppa normalmente dall'interno e che esistono dei sistemi per fronteggiare le fiamme, con tutta una serie di getti d'acqua. Quello del 10 aprile del 1991 fu un incendio unico al mondo, che avviluppò la nave dall'esterno, visto che il Moby Prince, entrato con tutta la prua nella fiancata della petroliera, fece un po' da tappo. La petroliera probabilmente fece macchina avanti per sfilarsi dalla nave che le si era incastrata dentro e, quando la nave riuscì a disincastrarsi, venne fuori il fiotto di prodotto infiammabile, sia pure poco infiammabile. Fu allora che l'incendio esplose in tutta la sua virulenza. Secondo alcuni esperti sarebbe stato necessario lasciare le cose come stavano per impedire al grosso dell'*iranian light* che era sulla petroliera di avviluppare la nave.

PRESIDENTE. Mi scusi, signor Roffi, ritiene che il Moby possa aver fatto macchina indietro per disincagliarsi?

ROFFI. Il Moby Prince ha fatto macchina indietro.

PRESIDENTE. Perché lo afferma con tanta sicurezza?

ROFFI. Perché lo dice il terzo ufficiale dell'Agip Abruzzo, Valentino Rolla, il quale sostiene di aver fatto macchina avanti su ordine di Superrina.

PRESIDENTE. Rolla dice anche che il Moby Prince ha fatto macchina indietro?

ROFFI. Dice che gli è sembrato di sì, per cui probabilmente nell'immediatezza dell'impatto c'era ancora qualcuno in grado di manovrare la nave.

FILIPPI (*PD*). La ringrazio, signor Roffi, per averci segnalato tutta una serie di questioni già all'attenzione della Commissione.

Vorrei rivolgerle alcune domande in relazione alla funzione che lei svolgeva all'epoca del disastro e al ruolo che ebbe in quelle precise circostanze.

Se ho ben capito, lei era il responsabile dell'Ufficio di sicurezza della navigazione della Capitaneria del porto di Livorno. A questo proposito, vorrei sapere da lei se esisteva un piano della sicurezza del porto di Livorno da attuare nell'immediato in situazioni di emergenza. In caso affermativo, le chiedo di dirci che cosa prevedeva quel piano, mentre nel caso in cui un piano non vi fosse, le chiedo di dirci quali sarebbero state le procedure più opportune da assumere ai sensi del codice della navigazione o eventualmente ai sensi di regolamenti interni al Corpo della Capitaneria di porto.

Quanto ai soccorsi, le farò una domanda più precisa rispetto a quella che le ha rivolto poco fa il collega Uras. Vorrei sapere da lei se la macchina dei soccorsi si mosse in maniera conforme al quadro normativo e procedurale definito – nel caso in cui un piano della sicurezza vi fosse – o definibile in ragione, appunto, delle norme più generali.

Mi interessa infine capire se la situazione del porto di Livorno fosse in qualche modo ottimale e dunque conforme alla migliore o più adeguata regolamentazione riguardante il traffico in entrata e in uscita. In caso contrario, in che cosa difettava? Il discorso attiene ovviamente anche al rispetto dell'eventuale disciplina sull'ancoraggio in rada delle navi, indipendentemente dalla situazione che lei ci ha ricordato con riguardo al «cono» nel quale erano interdetti l'ancoraggio e la pesca.

CAPPELLETTI (*M5S*). Signor Roffi, la mia domanda prende spunto dal libro di Fedrighini, in cui si rende noto che la sera dell'incidente lei

era in ferie e che manifestò tutto il suo stupore per non essere stato convocato nell'immediatezza, secondo quanto avrebbe dovuto prevedere la procedura di soccorso. Vorrei sapere chi avrebbe dovuto chiamarla.

Quando poi lei si è presentato in Capitaneria di sua iniziativa, ha chiesto il motivo per cui non era stato coinvolto nell'immediato, dal momento che ricopriva il ruolo di responsabile della sicurezza?

Signor Roffi, lei prima ha ricordato la telefonata fatta da un impiegato civile italiano presso la base Camp Darby, il quale avrebbe riferito di essere un addetto al *radar*. In base alla sua esperienza di ufficiale della Capitaneria di porto, è possibile che non vi siano informazioni per riuscire a stabilire se, all'epoca, era disponibile o meno un impianto *radar* nella base americana di Camp Darby? Le faccio questa domanda perché immagino che tra la base americana e la Capitaneria ci fossero dei rapporti. La sera dell'incidente, ad esempio, alcuni testimoni riferiscono di un traffico di armi – non so se in carico o in scarico – da una nave militarizzata; suppongo che di questo tipo di operazioni venisse quantomeno informata la Capitaneria. Che rapporti c'erano, dunque, tra la Capitaneria e la base di Camp Darby?

ROFFI. All'epoca dell'incidente ero responsabile dell'Ufficio di sicurezza della navigazione della Capitaneria del porto di Livorno, che si occupava allora, come anche oggi, della sicurezza a bordo delle navi, quindi della verifica degli impianti e delle dotazioni a bordo delle navi, del rilascio delle certificazioni di sicurezza e così via. Non mi occupavo dunque della sicurezza del traffico navale e delle acque circostanti e antistanti il porto di Livorno, devoluta invece, come in qualunque altro porto, alla sezione tecnica.

Ciò nonostante, mi presentai in Capitaneria la mattina dopo l'incidente perché mi sentii di andare. Non fui avvertito, così come non furono chiamati molti altri colleghi, come appresi dialogando con loro. Forse era un modo di fare dell'ammiraglio Albanese, visto che in molti altri casi, anche per delle sciocchezze, eravamo stati chiamati tutti. Ricordo, ad esempio, che quando fu commissariata la Compagnia dei portuali l'ammiraglio Alati radunò tutti alle 6 del pomeriggio, perché era un fatto senza precedenti – era il 1989, se non sbaglio, all'epoca del ministro della navigazione Prandini – e volle tutti presenti. Per un fatto come l'incidente del Moby Prince, invece, l'ammiraglio Albanese non ritenne di chiamare me e neppure altri. Il motivo purtroppo non saprei dirlo.

Per quanto riguarda la regolamentazione del traffico davanti al porto di Livorno, credo che oggi avvenga più o meno come nel 1991. Esiste ancora quello che viene chiamato impropriamente «cono» e che è stato progettato per consentire l'ingresso e l'uscita in sicurezza delle navi: si tratta di un settore circolare, al di qua e al di là del quale le navi possono ormeggiare e pescare. Un divieto esiste invece all'interno di quel settore che deve essere lasciato libero, appunto, per l'entrata e l'uscita dal porto ed è così ancora oggi.

Come ho accennato anche prima, oggi dalla centrale operativa si vede e si registra tutto, per cui risulterebbe ogni cosa e anche di più.

Quanto ai rapporti tra la base di Camp Darby e la Capitaneria, non ci sono mai stati. Si sa che c'erano delle navi in rada dalle quali, per il tramite di chiatte, attraverso il canale dei Navicelli, si caricavano e scaricavano armi alla base di Camp Darby. Noi ci occupavamo solo di rilasciare l'autorizzazione al trasporto di merci pericolose attraverso le agenzie marittime e niente di più.

Con riferimento, invece, all'organizzazione interna della base americana, ai loro *radar* e così via, la Capitaneria non sapeva nulla, a qualunque livello.

Se c'è una postazione dalla quale si sarebbe potuto registrare qualcosa e da cui sicuramente è stato visto tutto è il pallone *radar* di Valle Benedetta: anche in questo caso si tratta però di una postazione NATO e non è stato possibile avere informazioni di nessun tipo. Comunque quel *radar*, che credo riesca a «leggere» fino alla Sardegna, esiste ancora ed è ancora oggi della NATO. Nonostante però i magistrati abbiano chiesto di avere i tracciati, è stato sempre opposto il diniego o addirittura il silenzio.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). In quale località si trova il *radar*?

ROFFI. A Valle Benedetta, un'altura che sovrasta la città di Livorno.

Credo di aver risposto più o meno a tutto. Ho detto del traffico delle armi nel canale dei Navicelli, del fatto che la Capitaneria non aveva rapporti con Camp Darby e che non sapevamo neppure nulla del *radar* della NATO.

Quanto a chi avrebbe dovuto chiamarmi la notte dell'incidente, per un discorso propriamente gerarchico ed istituzionale avrebbe dovuto farlo il mio superiore, il capo del personale, il comandante in seconda; poi avrebbe potuto chiamarmi chiunque altro, sarebbe stato lo stesso.

FILIPPI (*PD*). Mi scusi, signor Roffi, se le ripeto la domanda: non esisteva dunque nessun piano della sicurezza o dell'emergenza per il porto di Livorno?

ROFFI. A quanto mi risulta, c'era un piano dell'emergenza, l'ho anche letto successivamente, anche se poi non l'ho più avuto sottomano. Il piano comunque non diceva granché, a parte che l'ufficiale di guardia, una volta ricevuto l'allarme, doveva chiamare il comandante in seconda, il quale avrebbe chiamato il comandante in prima: più o meno c'era scritto questo, non molto di più.

PRESIDENTE. C'era quindi sostanzialmente solo l'indicazione della catena di comando.

ROFFI. Esattamente. Si prevedeva anche la possibilità di attivare, se del caso, la motovedetta. Ci tengo a precisare che a quel tempo i mezzi non erano quelli di oggi; ma c'erano comunque sempre disponibili una Bruno Gregoretti e due Super Speranza (la CP 250 e la CP 232).

PRESIDENTE. Può spiegarci meglio a che cosa si riferisce quando parla di Bruno Gregoretti e di Super Speranza? Si tratta di corvette?

ROFFI. Quando parlo della Bruno Gregoretti mi riferisco alla motovedetta CP 312, diventata oggi un museo ed ormeggiata nel porto di Livorno. Parliamo di una motovedetta d'altura, di costruzione tedesca, inaffondabile, autoraddrizzante, che poteva andare ovunque e penso che la notte dell'incidente si sia mossa.

Se mi è consentito, vorrei aggiungere che ogni iniziativa fu assunta autonomamente dal nostromo del porto, Felice Manganiello il quale, alla domanda del Presidente della commissione di inchiesta formale, Quartulli: «Lei comunque ha fatto tutto questo perché rientrava nei suoi obblighi istituzionali?», distrattamente risponde «Sì». Poi si corregge ed aggiunge: «No, un momento, signor Presidente. Ho fatto tutto di mia iniziativa. Io sono della carriera esecutiva; dovevo avere degli ordini e non li ho avuti». Questo è scritto nei verbali della commissione formale.

FILIPPI (PD). Mi scusi, signor Roffi, ma se ho ben capito un piano dell'emergenza in porto esisteva, anche se era sostanzialmente funzionale a disciplinare la catena di comando interna, quindi senza alcuna specifica riguardo al coordinamento dei soccorsi, ferma restando ovviamente l'esistenza di una titolarità sulla sicurezza degli ambiti portuali in capo alla Capitaneria di porto.

La domanda che ho fatto poco fa era finalizzata semplicemente ad avere contezza dell'esistenza o meno di norme che definissero in qualche modo il comportamento più opportuno da tenere, qualora si determinasse un'emergenza in rada e in porto.

Da quanto ci è stato riferito qui oggi, mi sembra di capire che l'unica disposizione perentoria fosse riconducibile al cosiddetto cono, all'interno del quale era interdetto l'ancoraggio. Questa era l'unica previsione? Non c'era nessun'altra disposizione che disciplinasse l'entrata e l'uscita dal porto delle navi?

ROFFI. No.

Quanto al cosiddetto cono, era individuato da un'ordinanza finalizzata a regolare l'ingresso e l'uscita delle imbarcazioni dal porto. È chiaro che con un'organizzazione di questo tipo, la decisione sulle precedenza e, dunque, su quale nave debba aspettare per entrare in porto e di quale invece possa avanzare, viene lasciata di norma alla discrezionalità dei piloti del porto, che valutano lo spazio che c'è sulla banchina dove le navi vanno poi ad ormeggiare. Sono quindi principalmente i piloti a regolare la cosa.

Quanto al piano della sicurezza, era un piano molto scarno che riguardava la catena di comando e che in ultima analisi attribuiva al più alto in grado, cioè al comandante del porto, la responsabilità, che spesso peraltro il comandante fu chiamato ad assumersi visto che poi, come si sa, chi occupa posizioni di responsabilità deve anche risponderne.

PAGLINI (M5S). La ringrazio, capitano Roffi, per quello che ci ha riferito. Mi permetta di rivolgerle alcune domande.

Immagino che lei avesse una conoscenza dettagliata delle dinamiche interne alla Capitaneria del porto di Livorno: da quanto tempo stava prestando lì il suo operato?

Le chiedo, poi, se è venuto a sapere di eventuali minacce nei confronti di qualche componente della Capitaneria di porto dopo i fatti del 10 aprile: può dirci qualcosa in proposito?

Un altro quesito che voglio sottoporle è se lei conosceva un certo Bendinelli, che all'epoca prestava servizio presso la Capitaneria.

Capitano Roffi, prima ci ha detto una cosa piuttosto interessante, cioè che il comandante Albanese era imparentato con l'ammiraglio Mario Porta, Capo di Stato Maggiore della Difesa. Immagino che nell'ambiente ci si conosceva un po' tutti e si sapeva dei vari ruoli, specialmente di quelli dei superiori. Vorrei sapere da lei se l'ammiraglio Porta è la stessa persona che a me risulta abbia prestato attività presso l'ambasciata italiana a Washington tra il 1970 e il 1975 e, ancora, come addestratore di guerra elettronica e se il SIOC in questione sia lo Strategic Information and Operations Center collegato con l'FBI. Stiamo parlando della stessa persona o no?

ROFFI. Non glielo so dire.

PAGLINI (M5S). D'accordo, lo chiederemo magari all'ammiraglio Albanese.

La sera del 10 aprile l'ammiraglio Albanese rientrò a Livorno dopo circa un'ora dalla collisione, ma non ha mai avuto modo di testimoniare nei processi, probabilmente perché è stato ritenuto un testimone non influente.

Le chiedo se accadeva spesso che l'ammiraglio Albanese si allontanasse per La Spezia, visto che a La Spezia c'è una base militare, all'epoca abbastanza importante. Le chiedo, inoltre, se Albanese si spostava solitamente in automobile o in elicottero, o se aveva invece altri mezzi che gli permettevano di muoversi raggiungendo un'elevata velocità, visto che percorrere la strada tra La Spezia e Livorno richiede un certo tempo, considerata la distanza in chilometri.

Venendo poi alla posizione dell'Agip Abruzzo, capitano Roffi, lei ci ha detto poco fa – altra cosa interessante – che circolava un foglietto sul quale, se non ho capito male e non ho preso male gli appunti, erano stati scritti a mano dal secondo ufficiale della petroliera i dati relativi all'ancoraggio, dai quali risultava che l'Agip Abruzzo la sera dell'incidente era

all'interno della zona di divieto di ancoraggio. Lei ha visto questo foglietto? Sa a chi era stato consegnato? Sa se era un foglio ufficiale o un brogliaccio?

A questo proposito ricordo che abbiamo avuto modo di visionare dei fogli su cui erano riportate le coordinate di ancoraggio dell'Agip Abruzzo rilevate alle ore 2,15 di quella notte e dalle quali risulta che la petroliera era perfettamente all'interno del «cono» di divieto di ancoraggio. La cosa viene confermata anche da alcuni tecnici – tra i quali il comandante Vatteroni della Capitaneria di porto di Marina di Carrara – che la mattina dopo l'incidente si recano sul luogo del disastro e dicono tutti la stessa cosa. Al riguardo, comunque, non c'è bisogno di grandi prove, visto che sia il primo che il secondo processo si sono chiusi con la determinazione della posizione della petroliera all'interno del «cono» di non ancoraggio. A questo punto la mia domanda non riguarda la posizione della petroliera, ma la ragione per la quale non è stata rilevata la scomparsa del cosiddetto foglietto rosso e perché non sono stati aperti dei procedimenti, anche se la domanda forse non sarebbe da rivolgere a lei, ma ai magistrati dell'epoca.

Infine, lei conosceva bene la Capitaneria di porto di Livorno, dove tra l'altro abbiamo fatto un sopralluogo. Ci è stato detto che nel 1991 la sala operativa era in un locale piccolo, collocato al piano sottostante, dove si lavorava fianco a fianco, giorno e notte. Immagino che si diventasse quasi una famiglia: le chiedo se nei momenti di particolare rilassamento, per così dire, quando si sapeva che non c'erano traffici di navi in arrivo o in partenza, c'era magari la possibilità di allontanarsi.

Vorrei sapere, ancora, se c'erano per caso degli apparecchi televisivi nel locale della sala operativa o nelle stanze attigue.

GRANAIOLA (PD). La ringrazio anch'io, signor Roffi, per la sua presenza qui oggi.

Come ci ha riferito, lei si occupava della sicurezza a bordo delle navi. Vorrei sapere di quali navi: di tutte quelle che erano nel porto? Le faccio questa domanda per capire se aveva avuto modo di verificare lo stato di sicurezza del Moby Prince, visto che sono stati rilevati dei guasti sul timone e sull'elica dei quali non si è compresa bene la causa. Lo stesso discorso vale anche per l'Agip Abruzzo.

Quanto invece all'elicottero che sorvolò il luogo dell'incidente e che non è stato mai identificato, ha qualche idea su dove dovremmo cercare? Il velivolo fu visto infatti da più persone, ma non è mai stato cercato.

Sono convinta anch'io che le relazioni con Camp Darby rappresentino la chiave, nel senso che, se riuscissimo ad ottenere informazioni sulle registrazioni *radar*, probabilmente avremmo risolto gran parte dei nostri dubbi. Ci può dire, se lo sa, da chi fu raccolta la telefonata dell'impiegato di Camp Darby arrivata un anno dopo il disastro?

ROFFI. Per quanto riguarda innanzitutto le dinamiche interne alla Capitaneria di porto, non ho molto da aggiungere rispetto a quello che

già si sa. Si tratta di un organismo molto gerarchizzato all'interno del quale si fa più o meno quello che dice il capo, ingoiando magari dei rospi: nel caso in cui poi quei rospi si decide di non ingoiarli, si fa una vitaccia.

Quanto al fatto che poi qualcuno possa aver subito delle minacce per la questione Moby, può darsi che sia accaduto, ma a me non risulta; le minacce le ha subite invece chi ha frequentato me. Addirittura, quando vinsi il primo ricorso al Tar contro il mio trasferimento a Civitavecchia – dove comunque andai per due mesi, a differenza delle altre destinazioni dove non sono mai andato – ed il tribunale ordinò di riportarmi a Livorno, l'ammiraglio Albanese fece girare un foglio per raccogliere le firme contro il mio rientro, quindi contro un ordine emesso da un tribunale. La maggior parte dei colleghi firmò, praticamente tutti, tranne Felice Manganiello, il quale disse che non aveva nulla contro di me: per questo subì tuttavia minacce e ritorsioni – fu lui stesso a dirmelo – anche da persone che non avrebbero dovuto farlo.

C'è stato poi un uniformarsi generale alla tesi del comandante Albanese, a quella che doveva essere la versione scontata secondo la quale la Capitaneria aveva fatto tutto quello che si poteva e che non era stato lasciato nulla di intentato, nonostante Felice Manganiello abbia sempre sostenuto di essere stato lui a fare quel poco che fu fatto. Fu lui, in effetti, ad allertare e a far uscire in mare i rimorchiatori della ditta Neri, dotati di potenti mezzi antincendio a bordo, capaci di sparare cannonate di acqua a distanza di svariate decine di metri e quindi adattissimi a quel tipo di intervento. Fu Manganiello a telefonare alla ditta; non era lui a doverlo fare, trattandosi di un sottufficiale, ma fu lui ad imbarcarsi e a dirigere le operazioni: fece tutto lui. Intervenero poi autonomamente i Vigili del fuoco, ma il coordinamento delle operazioni all'epoca, come oggi, spettava a quella che è diventata poi la Guardia costiera.

Il coordinamento dei soccorsi in mare è prerogativa della Capitaneria di porto, mentre nel porto di Livorno quella sera ognuno ha fatto come gli pareva: basterà sentire – non lo so se lo avete già fatto o lo farete – qualcuno della Guardia di finanza e chiedergli se ebbe disposizioni dalla Capitaneria. Vi risponderà sicuramente di no.

Come ho già detto prima, non conosco nessun Bendinelli.

Per quanto riguarda invece l'ammiraglio Mario Porta, è un personaggio anche simpatico, che ha molto a che fare con l'Isola D'Elba, dove ha anche dei parenti: era cugino anche di certi miei amici dell'Elba, i Provenzali, che forse qualcuno ha sentito nominare. Una volta andai a parlare con l'ammiraglio Porta proprio qui a Roma, al MARIPERS (Direzione per l'Impiego del Personale Militare della Marina), per questioni mie personali, mandato proprio da questi miei amici dell'Elba. Ricordo che anche la moglie di Albanese è elbana, per cui c'erano dei legami con l'isola.

Quanto poi al fatto che l'ammiraglio Albanese si recasse a La Spezia, non saprei. Quello che posso dire è che le Capitanerie di porto fanno capo alla Marina militare per modo di dire, a seconda dei periodi: per la verità c'è stato un Capo di Stato Maggiore che voleva fagocitarle del tutto, ma speriamo non ci si riesca. In ogni caso, le Capitanerie di porto dipendono

dalla Marina militare per quanto riguarda le decisioni sul piano della disciplina e degli avanzamenti, mentre sotto il profilo dell'impiego, dei trasferimenti e così via dipendono oggi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (prima era quello della Marina mercantile). I legami che si hanno o che si vogliono avere con la Marina militare vera e propria riguardano dunque soltanto gli avanzamenti, i posti in graduatoria e secondo me Albanese manteneva i legami proprio per questo. Quante volte andasse a La Spezia, però, non lo so. Ricordo che si muoveva in automobile, con una Regata di servizio targata CP, che usava anche per esigenze personali: glielo contestai e anche per questo ebbi i miei guai, visto che mi appropriai pure di un brogliaccio di bordo.

Per quanto riguarda il famoso «foglietto rosso», l'ho visto personalmente: era un foglietto di carta sul quale al volo qualcuno che aveva sotomano una penna rossa aveva riportato la posizione delle navi che erano in rada quella sera. Ho visto il foglietto in mano al comandante in seconda della Capitaneria – non al secondo ufficiale dell'Agip Abruzzo – e poi non l'ho più visto e tutto è cambiato.

Venendo alla questione della centrale operativa, all'epoca dell'incidente si trattava effettivamente di una stanzuccia – in corrispondenza della seconda porta a destra, entrando dall'ingresso del piazzale – nella quale c'era quello che ho detto prima: un apparecchio radio VHF, un registratore, un telefono normale e un telefono di linea militare a manovella, per il collegamento con l'aeroporto di Pisa. Tutto qui. C'era un marinaio alla radio, che rispondeva anche al telefono: una persona sola bastava e una o due in più sarebbero state inutili. Quando arrivava un allarme, il marinaio alla radio allertava gli altri e si innestava la catena. Funzionava così. Oggi la cosa è molto più sofisticata.

Quanto ai controlli di sicurezza sulle navi, negli ultimi anni di servizio mi sono occupato dell'attuazione del Memorandum of Understanding (MOU) di Parigi, che riconosce a ciascuno degli Stati firmatari la facoltà – direi quasi l'obbligo – di verificare la sicurezza di tutte le navi straniere che si trovano nei porti nazionali. I controlli riguardavano però ovviamente anche le navi nazionali.

A quel tempo mi capitò di fare verifiche sull'Agip Abruzzo, così come su altre navi della flotta SNAM: erano navi che avevano tutto, dal momento che – com'è accaduto in passato anche per la Toremar – quando si dava alla flotta di Stato una prescrizione per una dotazione, normalmente se ne compravano dieci, per cui non mancava mai niente. Diverso è il discorso per quanto riguarda gli armatori privati: quando gli si chiedeva, ad esempio, di cambiare i materassi delle cuccette perché ormai invivibili, facevano storie.

Non ebbi modo di fare controlli sul Moby per il semplice motivo che, fino a poco prima di arrivare a Livorno, era a Genova per lavori di ristrutturazione. Proprio a Genova però, se non ricordo male – badate bene, non è un'accusa – non furono rilasciati al Moby alcuni certificati. In casi simili succede che la nave possa tuttavia essere autorizzata a recarsi da un porto all'altro di giorno, senza passeggeri, per la via più breve, con tempo e

mare assicurati e così via. Accadde così che, sentito l'ente tecnico, vale a dire gli ingegneri del Registro Italiano Navale (R.I.Na) e con l'autorizzazione della Capitaneria, il Moby si fece fare un passavanti provvisorio per Portoferraio, dove, se non sbaglio, furono fatti i controlli di sicurezza di domenica mattina; successivamente il Moby prese servizio.

Si è parlato di un'elica a bordo pronta per essere cambiata. Non so se è vero. Quello che posso dire è che la maggior parte delle navi, anche quando è tutto nuovo, tiene sempre sul ponte o in garage un'elica di rispetto, che quando si va su una nave spesso si può vedere ben legata e fissata al pavimento.

Per quanto riguarda il *radar* di Camp Darby, non so chi sia l'impiegato civile che fece la telefonata, che fu raccolta però da TeleGranducato e la cui registrazione può essere riascoltata nella famosa trasmissione di cui ho parlato prima.

Con riferimento infine all'elicottero che fu visto volteggiare da vari testimoni sul luogo dell'incidente, Minoli nella sua trasmissione cita un certo Vernace, un ufficiale di guardia in Accademia, il quale però non ha saputo mai dire se fosse un elicottero americano, italiano, della Marina o dei Carabinieri. Se fosse stato italiano probabilmente si sarebbe saputo.

PAGLINI (*M5S*). Capitano Roffi, vorrei rivolgerle qualche altra domanda.

Rifacendomi a quanto prima ci è stato riferito sui traffici di greggio che avvenivano – o potevano avvenire – in quegli anni nella rada di Livorno, vorrei sapere da lei se ebbe una conoscenza diretta di tali traffici e delle modalità di svolgimento degli stessi, visto il richiamo che è stato fatto poco fa alle operazioni di carico e scarico delle varie bettoline dalle petroliere.

Vorrei chiederle poi, signor Roffi, se all'epoca venne a sapere di un altro incidente verificatosi nella stessa zona di mare l'11 aprile, cioè il giorno dopo il disastro del Moby Prince, nel quale a seguito di un'esplosione affondò la petroliera Haven, con la morte di cinque membri dell'equipaggio, compreso il comandante. In particolare, dato l'incarico che allora ricopriva, ebbe modo di studiare quel caso, che si verificò a poche ore dall'incidente del Moby Prince?

MUSSINI (*Misto*). Signor Roffi, sulla vicenda del Moby Prince ci sono tante sfumature e si evidenziano tanti elementi che è difficile riuscire ad accettare.

Penso, in primo luogo, al «foglietto rosso» al quale lei ha fatto riferimento: è una traccia che abbiamo seguito e rispetto alla quale stiamo cercando di capire meglio. Non è un fatto accessorio stabilire quale fosse esattamente la posizione della petroliera la notte del 10 aprile, anche se a questo punto sembra sempre più chiaro che l'Agip Abruzzo non si trovasse nella posizione che invece è stata indicata nel processo.

Restano poi i dubbi sulla questione della nebbia – che a noi ormai non pare più assolutamente una ragione sufficiente per spiegare la dina-

mica dell'incidente – oltre che su un insieme di molti altri elementi acquisiti ed utilizzati in sede processuale.

Signor Roffi, tante sono le domande che le sono state rivolte, anche in maniera molto precisa, e tante sono le cose che lei ha detto e sulle quali personalmente voglio ragionare, provando a metterle insieme in un quadro complessivo che ad ogni audizione si arricchisce di aspetti ulteriori, che non sempre ci aiutano a chiarire la vicenda.

Le chiedo intanto se ha un'idea – se preferisce, può anche trasmettere la sua risposta in un secondo momento alla Commissione – di quali siano state esattamente le dinamiche per le quali si è ritrovato ad affrontare un percorso fatto di così tanti ricorsi che, ahimè, appare chiaramente persecutorio nei suoi confronti. Dal momento che ritengo che l'essere umano non faccia mai nulla «gratuitamente», la persecuzione ha sempre delle ragioni e più essa è rilevante, più forti devono essere le ragioni che la determinano. Potrebbe dirci esattamente quale può essere il quadro di responsabilità e quali possono essere i soggetti che l'hanno messa così in difficoltà, con riferimento eventualmente anche agli interessi di cui tali soggetti erano portatori? Se vuole può rispondere adesso o, se preferisce, come le dicevo, può rifletterci e inviare poi alla Commissione la sua risposta.

Venendo ad un altro tema, sappiamo che la notte del disastro era l'ultima utile per eseguire una serie di operazioni. Sappiamo che in porto c'erano navi militarizzate e che comunque, quando sono in corso delle operazioni militari, esistono delle precise disposizioni precauzionali rispetto al movimento di navi, soprattutto di quelle passeggeri. Mi piacerebbe sapere se quella sera la Capitaneria aveva avuto comunicazione di operazioni di natura militare e, quindi, se si era ipotizzato di prendere delle precauzioni anche rispetto alla movimentazione delle navi passeggeri. Era stata data una comunicazione in tal senso? In caso contrario, per quale ragione eventualmente non fu fatto? In particolare, vorrei capire se il nostro Paese aveva piena disponibilità della rada quella notte oppure se c'erano delle preclusioni.

PRESIDENTE. Signor Roffi, le chiedo una precisazione rispetto ad una delle domande che le sono state poste dalla senatrice Mussini: il registro dell'Avvisatore marittimo, che registrava la posizione di tutte le navi, registrava anche quella delle navi non commerciali, ovvero di quelle militari e militarizzate?

ROFFI. Sì.

FLORIS (FI-PdL XVII). Capitano Roffi, essendo arrivato in ritardo – e me ne scuso – potrei anche farle delle domande su cose che lei ha già detto.

Vorrei partire dal fatto che esistono delle variabili, chiamiamole così, che ci rendono difficile il giudizio, non solo su quanto è accaduto, ma anche sul modo in cui gli stessi accadimenti vengono descritti. Probabil-

mente si può arrivare a determinare l'accadimento reale, se le descrizioni in qualche maniera coincidono o possono coincidere.

A cominciare dall'evento metereologico, non abbiamo ancora capito se la nebbia quella sera c'era realmente o se invece la nebbia, comparsa all'improvviso, non era altro che il fumo derivato dall'incendio e dalla combustione scoppiata nello scontro tra il Moby Prince e l'Agip Abruzzo.

Rilevo con piacere quello che lei ha detto a proposito del comandante Chessa, definendolo una persona seria. Lei ha ricordato poco fa che il Moby Prince ebbe a Portoferraio l'autorizzazione alla navigazione: non credo che il comandante Chessa fosse una persona superficiale, al punto da far correre rischi alla nave, con il suo carico e con i suoi passeggeri, considerato anche il rapporto intimo che esiste tra un comandante e la sua nave.

Mi preoccupa molto l'individuazione della causa dell'incidente in un errore umano. Posto che, al di là di quello che è stato detto a proposito del comandante Chessa, un errore umano si può sempre ipotizzare, c'è da dire però che, se di superficialità si deve parlare in questa vicenda, lo si deve fare certamente rispetto a come sono state condotte le operazioni di soccorso.

Il mio encomio va sicuramente a Felice Manganiello che, come ho avuto il piacere di sentire stasera, ha supplito alla mancanza di intervento con il suo grado di sottufficiale – era capo di prima ed io so cosa vuol dire, cioè un sottufficiale con tanta esperienza – facendo forse quello che ha potuto. Ci sono però tante altre persone che non avrebbero dovuto aprire bocca rispetto ai soccorsi e rispetto alla possibilità che un errore umano vi sia stato.

Le chiedo, infine, che cosa avrebbe comportato l'accertamento della posizione dell'Agip Abruzzo all'interno dell'area interdetta all'ancoraggio.

Credo che si possa parlare di tutto, anche di errore umano. Sapendo però tutto quello che abbiamo appreso e supponendo che l'Agip Abruzzo fosse totalmente illuminata e che il comandante di una nave, nonostante i tanti difetti che può avere – non parlo solo di Chessa – di sicuro fa almeno una visita medica per vedere se la vista è buona, mi chiedo se c'era bisogno anche dei *radar* quella sera.

L'idea che mi sono fatto allora, seppure con qualche punto oscuro, è che, se c'è stato un incidente che ha portato alla collisione tra una nave visibile ed una nave condotta in maniera non dico ottimale, ma sicuramente adeguata, evidentemente si è determinato qualcosa per cui il traghetto ha dovuto cambiare rotta, passando forse troppo vicino alla petroliera, magari a 100 metri (escluderei una distanza più ravvicinata, quale ad esempio 50 metri, per la presenza della catena, ove l'Agip Abruzzo fosse stata ormeggiata). Se una nave va addosso ad un'altra evidentemente devono essersi create delle condizioni per cui si è dovuto evitare qualcosa: una nave da pesca? Può darsi. Altro? Può darsi. Una bettolina? Forse.

In questa tragedia si parla spesso di giustizia e di verità, ma ho paura che, se non riusciamo ad acquisire alcuni documenti, primi fra tutti i tracciati *radar* – e lo dico con il grande senso di responsabilità di chi, come

noi, deve giudicare o tentare di scoprire la verità – la nebbia diventerà più fitta, anche se di nebbia non si può parlare.

ROFFI. Per quanto riguarda il «foglietto rosso», come ho già detto prima, era in mano al comandante in seconda, al quale però non è possibile chiederlo, visto che oggi non c'è più.

Quanto alla nebbia, io penso che non ci fosse. Il 10 aprile del 1991 era una bellissima serata e sono in molti a confermarlo: esistono anche dei filmati – il famoso filmato D'Alesio – dai quali risulta che la nebbia non c'era. Ci sono poi le testimonianze dei famosi Thermes ed Olivieri: è proprio uno dei due ufficiali a dire – cosa particolarmente interessante – di aver visto addirittura sprigionarsi delle fiamme, che sembravano venire da dietro, affermando poi che quella che poteva sembrare nebbia poteva essere la nebulizzazione di un tentativo di estinzione dell'incendio.

Venendo poi alla questione delle persecuzioni nei miei confronti, l'ammiraglio Francese disse sempre che io non potevo «sputtanare» il Corpo – mi si passi il termine, ma sono parole sue – per cui bisognava accettare la ragion di Stato e dire che tutto era stato fatto come si doveva e che Albanese, che anche lui non poteva vedere, andava comunque salvato. Mi disse una volta per telefono: «Ruggiero e Papili sono ossi troppo duri anche per me». Ruggiero era il Capo di Stato maggiore della Marina e l'ammiraglio Papili era il Capo del Dipartimento di La Spezia.

Per rispondere ad un'altra delle domande che mi sono state poste, non credo che si svolgessero delle operazioni militari in rada: quello che so è che c'erano delle navi, praticamente precettate dal Governo statunitense per il trasporto di truppe e di passeggeri, che svolgevano anche operazioni in banchina – ricordo, all'epoca, in corrispondenza della calata Tripoli, presso la darsena 1 – preferibilmente di notte e con personale proprio, visto che i portuali tante volte le boicottavano o facevano manifestazioni contro la guerra e roba del genere. Erano comunque cose all'ordine del giorno visto che, come sapete, si era da poco conclusa la prima guerra del Golfo.

Sull'assenza della nebbia quella sera ci sono dunque le testimonianze di Thermes e di Olivieri; io stesso vidi che la nebbia non c'era, ma posso non essere attendibile. Molti altri, però, che quella sera erano usciti per portare fuori il cane – in località Tre Ponti o La Terrazza – hanno dichiarato che la nebbia non c'era. Qualcuna di queste testimonianze è riportata anche nel video di cui parlavamo: mi riferisco a quella della signora Paterni, ad esempio, che oggi però è scomparsa. Nelle giornate limpide, comunque, dal porto di Livorno l'occhio spazia fino alle isole dell'arcipelago.

Quanto poi a dire che cosa avrebbe comportato il fatto che l'Agip Abruzzo fosse stata al di fuori dal cosiddetto cono, probabilmente assolutamente nulla. La petroliera c'era infatti anche il giorno prima e quel «cono» non era affatto un budello stretto, ma uno spazio di miglia all'interno del quale, ove vi fosse stato un qualsiasi ostacolo, anche l'ultimo dei

comandanti – figuriamoci un uomo come il comandante Chessa – sarebbe passato ad almeno 500 metri dall'altra parte.

La posizione dell'Agip Abruzzo, a mio avviso, assume rilievo soltanto sotto il profilo dell'infrazione al divieto di ancoraggio. Sicuramente poteva essere sanzionato sul piano amministrativo il comandante dell'Agip Abruzzo, ma onestamente non mi sento di dire che la posizione della petroliera sia stata una causa dell'incidente anche perché – lo ripeto – l'Agip Abruzzo non era arrivata in rada da pochi minuti, ma c'era anche il giorno precedente ed il Moby Prince faceva quella rotta tutti i giorni, per cui sapeva che la nave era lì. Tra l'altro, la petroliera era molto illuminata e si vedeva bene, nonostante qualcuno da terra abbia parlato ad un certo punto di un *black out*; si tratta però di altre testimonianze, come quella secondo la quale, nel momento in cui si videro le fiamme venire da dietro, si sarebbero spente per un attimo anche tutte le luci.

Per quanto riguarda la tesi dell'errore umano, io la penso come lei, senatore Floris: l'errore umano è poco probabile. È più facile pensare ad una causa di qualunque altra natura esterna o meccanica o al tentativo di evitare un ostacolo. D'altra parte, quando in un sinistro non ci sono testimoni attendibili, ricostruire la dinamica è sempre molto difficile. In ogni caso, lo ripeto, pur non potendo escluderlo del tutto, ritengo che l'errore umano sia la causa meno probabile dell'incidente.

PAGLINI (M5S). Mi scusi, signor Presidente, ma avevo chiesto al capitano Roffi di descriverci in maniera più dettagliata il traffico di greggio che avveniva all'interno di quel tratto di mare ed al quale prima si è fatto riferimento, visto che, non solo nell'audizione odierna, ma anche in quelle precedenti, ci è stato confermato un andirivieni di carico e scarico. Ricordo che in quegli anni venivamo da una crisi energetica importante, per cui dietro a quegli scambi c'era un po' di tutto: la storia poi basta leggerla sui libri.

Avevo chiesto poi al capitano Roffi se per caso venne a conoscenza di un altro incidente, avvenuto dopo alcune ore nella rada vicino a Genova, in cui esplose una petroliera, causando il più grande danno ambientale che ci sia mai stato nel Mediterraneo. Vorrei sapere se ebbe modo di avere notizie al riguardo, visto che c'era tutto un andirivieni di bettoline che caricavano e scaricavano, anche se non sappiamo che cosa trasportavano e da dove arrivavano le petroliere.

ROFFI. Per la verità un andirivieni di bettoline c'è anche oggi. Si tratta di piccole e basse navi cisterna, molto contenute, che servono solitamente a fare bunkeraggio, cioè rifornimento alle navi in banchina o in mare, attraverso delle manichette, vale a dire dei tubi, attraverso i quali pompano il prodotto da una nave all'altra: normalmente il carburante viene pompato dalla nave piccola, dalla bettolina, alla nave grande. Le bettoline possono però anche raccogliere acque di sentina e così via.

Il traffico poco pulito di prodotto di trazione della nave – come ho appreso parlando poi con vari comandanti – avveniva allora e forse av-

viene ancora oggi, perché il mondo non cambia mai, a Livorno come altrove. Quando c'era dunque un forte risparmio di carburante, il comandante lo vendeva, trovando poi il modo di gratificare ovviamente anche il resto dell'equipaggio, perché non sono cose che poteva fare senza che altri ne fossero a conoscenza. È un costume di cui tutti sanno.

Quanto all'incidente della Haven, è successo l'11 aprile del 1991 ad Arenzano, vicino a Genova, ma in quel momento ci stavamo occupando del Moby. Io sinceramente non ne so niente, anche perché ero già impegnato a difendermi.

PRESIDENTE. Ringrazio il capitano Roffi per la disponibilità e per tutte le informazioni che ci ha fornito.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

DETERMINAZIONE SUL REGIME DI CLASSIFICAZIONE DEGLI ATTI ACQUISITI

PRESIDENTE. Ricordo che nella seduta del 15 marzo scorso il signor Florio Pacini, ex dipendente della società Navarma, ha consegnato ai commissari della documentazione su supporto digitale. Trattandosi di documentazione non in copia unica e già distribuita ai commissari, nonché oggetto della sua audizione, che non è stata secretata, il suo contenuto non è da considerarsi come riservato. Se non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

PRESIDENTE. Informo che domenica 10 aprile una delegazione della Commissione parteciperà alle cerimonie che si terranno a Livorno, in occasione del venticinquesimo anniversario della tragedia del Moby Prince.

I lavori terminano alle ore 17,40.

