



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 14

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

AUDIZIONE DEL DOTTOR ENRICO FEDRIGHINI,
GIORNALISTA E AUTORE DEL VOLUME «MOBY PRINCE:
UN CASO ANCORA APERTO»

16^a seduta: giovedì 31 marzo 2016

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E**Audizione del dottor Enrico Fedrighini, giornalista e autore del volume
«Moby Prince: un caso ancora aperto»**

PRESIDENTE	Pag. 3, 21	<i>FEDRIGHINI</i>	Pag. 3, 9, 13 e <i>passim</i>
GRANAIOLOA (PD)	8		
FILIPPI (PD)	15, 18, 19 e <i>passim</i>		
FLORIS (FI-PdL XVII)	11, 23		
PAGLINI (M5S)	11, 15, 22		
URAS (Misto)	8, 21, 22 e <i>passim</i>		

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 SEL.

Interviene il dottor Enrico Fedrighini, giornalista e autore del volume «Moby Prince: un caso ancora aperto».

I lavori iniziano alle ore 15,10.

Audizione del dottor Enrico Fedrighini, giornalista e autore del volume «Moby Prince: un caso ancora aperto»

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del dottor Enrico Fedrighini, giornalista e autore del volume «Moby Prince: un caso ancora aperto».

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

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

Il nostro ospite e i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audiovideo e la secretazione 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 3 del Regolamento interno, preciso che la Commissione decide su eventuali richieste in tal senso.

Il dottor Fedrighini ci ha mandato una mail con la quale ci ha proposto di essere ascoltato e lo ringraziamo perché tutto ciò che avviene volontariamente ha anche un valore superiore per noi. La sua conoscenza della questione si è sviluppata con la sua inchiesta, che si è tramutata in un libro, ma, come lui ci ha anticipato, un libro non può accogliere molti materiali purtroppo e, quindi, è venuto da noi anche per offrirci degli elementi in più. Siamo sicuri che questo sarà molto utile per il nostro lavoro. Lo ringrazio a nome della Commissione e gli cedo immediatamente la parola.

FEDRIGHINI. Signor Presidente, senatori, sono io che ringrazio voi per il lavoro che state facendo e per l'invito. Mi sono messo a disposizione semplicemente per darvi una mano sulla base del lavoro di ricerca documentale e di analisi dei documenti che ho cercato di fare per produrre questo libro. Ho cercato di far parlare le carte, sgombrando il campo da qualunque chiacchiera, ipotesi, suggestione e altre cose e acquisendo semplicemente e lavorando per quattro anni sugli atti delle sommarie informazioni, sugli atti del processo e le investigazioni compiute, sull'inchiesta sommaria realizzata, a tempo di record, in undici giorni dopo la sciagura

dalla Capitaneria di porto. Un altro passaggio importante è l'esito della commissione d'inchiesta ministeriale che lavorò quattro anni dopo i fatti. Ho cercato di mettere assieme le cose che emergevano man mano che leggevo le carte partendo da una base scevra di pregiudizi e, cioè, senza avere nessuna verità preconstituita in tasca o nessuna suggestione; anzi, scartando tutto quanto non aveva nessun riferimento su fatti oggettivi.

Vi comunico che ho intenzione di girare al Presidente della Commissione la parte completa del lavoro fatto – che mi sono fatto recapitare dall'editore – perché il libro che avete ricevuto era di circa 360 pagine, ma il libro originario era un oggetto contundente perché sarebbe stato di quasi un migliaio di pagine, comprese le citazioni a piè di pagina. Vi girerò questo file, in modo da alleviarvi il lavoro perché per ogni riferimento troverete il suo specifico fondamento in atti formali della procura, degli investigatori, eccetera.

Vi sarete già trovati a verificare delle informazioni che adesso vengono acquisite in base a delle registrazioni. Mi riferisco, ad esempio, agli ormeggiatori Valli e Mattei, che al microfono dicono una cosa e in altre sedi ne dicono altre. Nessuno quella sera sapeva di essere registrato. Una cosa importante è che la stazione Livorno Radio IPL, che non esiste più, aveva avviato, senza renderlo pubblico, un programma sperimentale di registrazione 24 ore su 24 delle comunicazioni. Questo è un fatto importantissimo: tutte le comunicazioni di andata che avvenivano sul canale 16 – che obbligatoriamente deve essere aperto e pronto per le comunicazioni, mentre le risposte potevano proseguire su altri canali – venivano registrate e nessuno lo sapeva. Questo è importante per capire come mai si dicono certe cose e poi, in altra sede, legittimamente queste cose scompaiono o vengono dette cose diverse.

Sulla questione della nebbia, la prima cosa che mi ha fatto comprendere che c'era qualcosa da capire era che la stessa inchiesta sommaria svolta dalla Capitaneria di porto cita come testimoni attendibili e affidabili del fatto che esistesse nebbia persone che poi, leggendo gli atti che la stessa Capitaneria aveva allegato alla relazione, dicono esattamente il contrario. Ne cito due importanti, che credo siano nei piani delle vostre audizioni, gli allievi ufficiali di Marina Thermes e Olivieri, che dicono cose completamente diverse. La loro testimonianza è, inoltre, molto importante perché parlano in modo molto preciso e puntuale. Se volete vi citerò alcuni brani in cui si dice che, ancora prima che il Moby Prince uscisse dalla diga della Vegliaia, osservavano perfettamente tutte le navi in rada e che c'era già un fenomeno di incendio – loro lo identificano così – a bordo dell'Agip Abruzzo. Questo si riscontra per i due allievi ufficiali dell'accademia navale di Livorno e le stesse cose vengono dette da un ufficiale della Guardia di finanza, Cesare Gentile, il primo ad accorrere sul posto e a comprendere perfettamente quanto stesse avvenendo perché non c'era nessun problema. Un altro testimone dimenticato è Massimo Vernace, un livornese che svolgeva servizio di leva presso la postazione denominata P4, una garitta dalla vista strategica, che dichiara di vedere tutto e che non c'era nessuna nebbia né prima, né dopo l'incidente. La

cosa potrebbe chiudersi tenendo conto che nel 1997 dal centro nazionale di meteorologia e climatologia aeronautica di Pratica di Mare venne acquisita una relazione in cui gli stessi tecnici dicevano che la visibilità era perfetta, mentre solo alle ore 2 del giorno seguente era pessima. Quindi, al momento della collisione la visibilità era perfetta. Questo documento però viene acquisito solo nel 1997.

Tornando all'inchiesta sommaria della Capitaneria di porto, negli undici giorni d'inchiesta successivi all'incidente vengono acquisite testimonianze, ma nella relazione vengono scritte cose diverse da quanto testimoniato e questa diventa il canovaccio che è stato seguito da quel momento in avanti in tutto l'iter di inchiesta, in tutto l'iter processuale e nella sentenza di primo grado. Partendo dal discorso della nebbia, sembra che la verità sia stata tracciata sulla tesi di una rotta imprudente del traghetto, che è stata smentita dall'avvisatore marittimo (che faceva il proprio mestiere e annotava che la direzione non era quella ipotizzata dalla Capitaneria di porto) e dal pilota di porto, che era a bordo e vedeva la rotta che si stava seguendo. Oltre a questo aspetto, ci sono altri elementi molto importanti: la nebbia e l'imperizia. Tralascio la partita che si giocava e che avrebbe distolto l'equipaggio dall'attenzione su quanto stava avvenendo in un porto pieno di navi militarizzate e con situazioni che richiedevano sicuramente una particolare allerta. Mi soffermavo su questo discorso perché l'elemento nebbia serve sicuramente a evitare che si vada a fondo su che cosa stava succedendo prima ancora che il Moby Prince si schiantasse contro la petroliera per ragioni che non sappiamo. Gli ufficiali Thermes e Olivieri dicono una cosa molto rilevante. Vi voglio citare in modo puntuale la cosa. «Siamo usciti dalla palazzina ufficiali verso le 21.30-21.45 e abbiamo notato subito – su una nave con le luci di coperta, individuata come la petroliera Agip Abruzzo – un fenomeno strano e assimilabile a una nebulizzazione biancastra che si sviluppava per l'intera lunghezza della nave. Nella parte poppiera, tra il castello e la coperta o, meglio, subito per la via del castello – sto leggendo testimonianze verbalizzate dagli investigatori della Capitaneria di porto – si osservava un bagliore rosso-arancio di luminosità incostante e così pure di dimensioni incostanti. Questo sicuramente non era confondibile con le luci del ponte di coperta che in quel momento erano visibili. Tale fenomeno di bagliore era circoscrivibile fino a circa metà del castello della petroliera». I due ufficiali continuano raccontando che tornano nel loro alloggio e che: «Qui ci siamo nuovamente affacciati – riprendo la loro testimonianza – alla finestra, lato mare, per osservare ancora il fenomeno già descritto che continuava.

Ricordo perfettamente che il mare era calmo, non c'era assolutamente vento e la visibilità era ottima, tant'è che potevamo vedere le altre navi alla fonda e le secche della Meloria. Dal momento che abbiamo osservato per la prima volta i bagliori a quando saremo saliti in camera saranno trascorsi vari minuti; poco dopo, all'interno della diga della Vegliaia abbiamo visto una nave, identificata dalle luci di coperta per un traghetto che stava uscendo a velocità sostenuta e dopo aver doppiato la Vegliaia

si dirigeva verso Sud. Quindi c'è proprio una *consecutio temporum* molto precisa: loro dicono che sta succedendo qualcosa di non chiaro. Per concludere con le citazioni, Olivieri afferma che: la petroliera è rimasta avvolta completamente da questi vapori, si vedevano in quel punto solamente dei bagliori rossi e, ad intermittenza, un altro bagliore che cambiava continuamente intensità e colore. A quel punto abbiamo pensato a un incendio, tanto da ritenere che la nube bianca potesse essere costituita da getti d'acqua e dai vapori usati in funzione antincendio. Ho visto il buio rotto da bagliori che mi hanno dato la netta sensazione di un incendio. Tutto questo prima che il traghetto esca dalla diga della Vegliaia.

Questo aspetto non è stato assolutamente scandagliato, investigato, pur essendo quelle che vi ho letto le testimonianze rese da Thermes e Olivieri in sede di inchiesta sommaria, in sede di acquisizione di informazioni e in sede anche di processo. Purtroppo, quando è stato riaperto il processo su istanza dei figli del comandante Chessa con l'avvocato Palermo, inspiegabilmente questi due ufficiali non sono stati sentiti. La procura di Livorno non ha ritenuto opportuno convocare questi due, che a me pare siano testimoni abbastanza importanti.

In questo quadro, passando alla seconda fase, cioè quella in cui, avvenuta la collisione, bisognava prestare soccorso, sicuramente mi ha lasciato molto perplesso l'importantissima vicenda di Renato Roffi, con il quale penso avrete un'audizione. Io l'ho sintetizzata nella frase: colpirne uno per educarne cento. Era il capitano di corvetta in servizio alla capitaneria di porto con il ruolo di capoufficio sicurezza della navigazione, cioè la prima persona da sentire, da contattare in caso di emergenza. Viene a sapere quanto è successo a Livorno dai giornali, dal radiogiornale il giorno dopo, e si precipita sul posto, capisce che qualcosa non ha funzionato, o meglio che non è stato attivato nessun tipo di soccorso secondo le procedure consolidate, sperimentate e ratificate; non parla con nessuno, fa una sua relazione di servizio interna; la risposta gli arriva qualche giorno dopo quando viene disposto il suo immediato trasferimento da Livorno alla Capitaneria di porto di Civitavecchia. Le voci iniziano a circolare, la polizia capisce che c'è questa situazione, quindi il 15 maggio 1991 Roffi viene convocato presso la sezione carabinieri della procura della Repubblica di Livorno per fornire sommarie informazioni. Lui lo fa da militare, limitandosi a dire semplicemente le cose che, per obbligo istituzionale, deve dire, ma senza scendere in dettagli. Lui dice che a suo parere non è stato adottato alcun piano di soccorso. Cioè la sera della tragedia, della collisione tra Moby Prince e AGIP Abruzzo non è stato adottato nessun piano. Non fa critiche né dice altre cose, sintetizza la relazione di varie pagine che ha dato ai suoi superiori. Non è stato adottato nessun piano di soccorso.

Un'altra cosa sorprendente è che il comandante di porto Albanese, rientrando da La Spezia, si imbarca su una motovedetta invece di prendere la guida, la direzione presso gli uffici, presso la sede della capitaneria. Compie cioè una scelta che poteva essere comunque legittima per poter coordinare le operazioni avendo la situazione *de visu*, ma nemmeno questo

avviene. Lui non parla mai, non dà nessun tipo di disposizione, lo vedono comunicare su un canale riservato (non il 16), ma non dà nessun tipo di disposizioni; rientra improvvisamente alle ore 3 del mattino per dire che erano tutti morti, c'era nebbia e il traghetto era inavvicinabile. Mentre lui dice queste cose (il traghetto era una palla di fuoco inavvicinabile), c'è un marinaio, vestito come siamo noi, che sale sul traghetto: è un marinaio della Tito Neri – nel libro trovate anche il nome, adesso non riesco a trovarlo neanche io – e scopre che il traghetto è alla deriva; tra le ore 3 e le ore 3,30 del mattino lo fanno salire a bordo per attaccare una bitta d'acciaio e fermare questa nave alla deriva; appoggiano una scala sulla fiancata, tocca la fiancata, ci si può arrampicare. È vestito con scarpe comunissime, senza nessun tipo di protezione, sale a bordo, addirittura devono richiamarlo perché era un po' troppo lungo il tempo che stava passando a bordo e non lo vedevano più. Egli, infatti, cercava segni di vita e non poteva immaginare che quasi tutto l'equipaggio fosse radunato a prua all'interno del salone *De Luxe*, compartimento stagno, dove non c'era la possibilità di entrare. Egli è salito a poppa, dove avevano recuperato tre ore prima l'unico superstite, Alessio Bertrand, e lo fa tranquillamente, quindi cammina sul Moby Prince mentre il comandante del porto dice che non è possibile prestare soccorso. Ripeto che lui sale a bordo del Moby Prince senza nessun tipo di attrezzatura e altre cose, poi alla fine rientra; fatto il proprio lavoro rientra e torna giù.

Insomma, questi sono solo alcuni degli aspetti che nell'immediatezza lasciano veramente pensare che sia stata trovata una versione dei fatti che può servire a evitare di andare a fondo e di capire qualcosa in più senza che ciò necessariamente implichi chissà cosa. Ritengo tuttavia che ci siano dei segnali che volutamente non sono stati considerati. A mio avviso per rendere difficile la scoperta della verità non è necessario dire bugie, basta non dire tutta la verità, non andare a fondo in tutte le cose che sono emerse.

Quella comunicazione dell'ufficiale della Guardia di finanza, che è il primo ad accorrere e a dire che c'è una nave che sta movimentando armi nella zona del Calambrone, probabilmente doveva essere approfondita perché quell'operazione non era consentita e sicuramente, in un porto commerciale, metteva a rischio la navigazione per potenziali incidenti che avvenivano. Anche per quanto riguarda il relitto dell'AGIP Abruzzo probabilmente potevano essere sviluppati ulteriori approfondimenti prima che un'esplosione distruggesse importanti materiali documentali conservati proprio nella plancia della petroliera, ma anche in quel caso il fuoco ha fatto il suo lavoro.

Queste sono le prime parti che inizialmente mi hanno fatto capire che c'era qualcosa che non tornava e che occorreva far emergere tutto quello che le carte avevano da dire. Tutti i protagonisti sentiti potevano e dovevano parlare e secondo me alcuni hanno anche ancora oggi cose importanti da poter dire.

URAS (*Misto*). Signor Presidente, la ringrazio anzitutto per aver reso possibile questa audizione. Io non vorrei aver capito male quanto ha detto il dottor Fedrighini. Lei ha riscontrato negli atti e nelle testimonianze, dottor Fedrighini, l'ipotesi che l'incendio a bordo dell'Agip Abruzzo sia esploso prima dell'eventuale collisione con il Moby Prince e quindi anche la cosiddetta nebbia altro non sarebbe che l'effetto di una coltre nebbiosa particolare, cioè fumi o vapori che si sono determinati in ragione dell'incendio ed eventualmente dall'attivazione del sistema antincendio che probabilmente era in funzione a bordo.

Vorrei chiederle poi una seconda cosa, proprio in ragione della sua analisi della documentazione relativa alla vicenda dei soccorsi. La prima questione è che non esiste e non viene adottato nessun piano di soccorso. Inoltre, per quanto riguarda la tempistica, inizialmente il Moby Prince non è individuato come una nave interessata dall'evento. Nelle fasi immediatamente successive viene invece individuato ed arrivano gli ormeggiatori, che salvano anche una persona. Ma il Moby Prince continua a bruciare senza alcun tipo di intervento, cioè non si appoggia a nessun rimorchiatore e nessuna bettolina con acqua o con liquidi antincendio; non si fa nessun intervento. Ora, questa cosa è un atteggiamento ordinario e normale? Perché non viene investigato fino in fondo?

Può essere che nessun piano di soccorso si sia attivato al fine di evitare eventuali ulteriori rischi, in relazione ai movimenti che c'erano in rada? È possibile che un intervento appropriato nell'area interessata dall'incidente, soprattutto nel tratto di mare dove stazionava oppure andava alla deriva il Moby Prince, determinasse una condizione di rischio aggiuntivo, per cui chi aveva l'autorità di intervenire e di portare soccorso abbia scelto di non operare proprio per evitare questo rischio aggiuntivo nei confronti di altre persone?

Sempre in ragione dei soccorsi, lì erano presenti molte navi, sia navi militarizzate e militari, sia navi civili (ad esempio c'era un'altra petroliera, l'Agip Napoli). È possibile che da nessuno di questi mezzi sia partita una scialuppa a fini di assistenza? È mai stato indagato perché c'è stato un totale disinteresse da parte dei marittimi che si trovavano in rada, cioè vicino al luogo dell'evento?

GRANAIOLA (*PD*). Signor Presidente, una cosa che mi ha molto colpito e che non riesco a capire, nonostante le tante audizioni che abbiamo fatto, è la totale scomparsa delle registrazioni radar. Lei nel suo libro dedica un capitolo importante a Camp Darby. Anche a me sembra impossibile che, data l'importanza di Camp Darby e data la movimentazione di navi militarizzate, non ci fosse nessuno a sorvegliare questo movimento. Lei all'epoca fece ulteriori indagini su questo punto?

C'è poi il fatto che tutte le comunicazioni erano registrate, come è stato ripetuto anche oggi. C'è un documento dal quale si possano leggere queste registrazioni in toto? Abbiamo infatti sentito testimonianze varie e di vario tipo. Vorrei sapere se lei è a conoscenza dell'esistenza di questa raccolta.

FEDRIGHINI. Senatore Uras, sulla base di quanto testimoniano i due allievi ufficiali dell'Accademia navale, l'Agip Abruzzo inizia ad avere dei problemi, inizia ad avere un qualcosa che riguarda... e che poi altri hanno sviluppato... Ma io non ho prove documentali, se non quello strano tubo che esce dalla bocchetta della cisterna 6 dell'Agip Abruzzo. Qualcuno ipotizzava che l'Agip Abruzzo stesse facendo un'operazione di bunkeraggio offshore. Dagli atti risulta che diversi componenti dell'equipaggio dell'Agip Abruzzo abbiano dichiarato che stavano aspettando una bettolina. Quindi a parlare di una bettolina non è solo il comandante Superina, il quale dice di essere stato speronato prima da una nave e poi da una bettolina. Ci sono molti altri che dicono che stavano aspettando una bettolina per fare bunkeraggio. Può darsi che qualcosa sia andato storto. Quello che è certo è che questi due testimoni dicono e ripetono, in tutte le sedi ufficiali ed anche in sede processuale, che, mentre il Moby Prince stava ancora uscendo, loro assistevano a qualcosa simile ad un incendio e ad un fenomeno di nebulizzazione. Dicono che si vedeva tutto bene e che poi le luci improvvisamente si sono spente; non è la nebbia che a poco a poco le offusca, ma si spengono improvvisamente, c'è un blackout e c'è questa nebulizzazione su tutta la plancia, mentre sul locale di comando dell'Agip Abruzzo e sul castello di poppa continuano ad esserci delle luci di diversa intensità e di diverso colore. Quindi era in atto un incendio quando si era ancora ben lontani dal momento della collisione. Questa è una cosa che dovrebbe essere approfondita e che non è mai stata approfondita.

Per quanto riguarda i ritardi nei soccorsi, al di là della capacità e del livello di esercitazione, credo che situazioni simili siano difficili da gestire anche da parte di esperti o di militari. Non si sapeva cosa stesse succedendo, ma si sapeva che c'era un incendio in una baia piena di petroliere e di navi che trasportavano merci pericolose. Si diffonde il panico e quindi si può giustificare una certa disorganizzazione iniziale e il fatto che siano arrivati prima gli ormeggiatori. È invece incomprensibile quanto avviene a partire dalla mezzanotte o poco dopo, quando viene salvato Alessio Bertrand e quando i signori Valli e Mattei dicono che sul Moby Prince ci sono cinquanta persone a bordo da salvare, cinquanta naufraghi; da quel momento lì io non riesco a capire ed è difficile accettare il fatto che da quel momento in avanti non scattino i soccorsi. Non si sapeva bene cosa fosse successo, fino a che da una barca non è stato urlato che erano sotto il Moby Prince, che avevano salvato un naufrago e che c'erano altre persone; fino a quel momento, per il caos prodotto magari involontariamente anche da Superina, che aveva parlato di una bettolina, non si sapeva qual era la nave investitrice. Quindi la prima cosa era andare sulla petroliera, perché, se fosse saltata in aria la petroliera, sarebbe saltata in aria Livorno. Ma ad un certo punto si sa che è coinvolto un traghetto passeggeri e da quel momento lì è tutto da capire perché non siano arrivati i soccorsi. Non escludo quello che lei ha detto, senatore Uras, ma non riferito al Moby Prince: forse si è avuto paura di intervenire perché non si sapeva cosa stesse succedendo. Non si sapeva chi e quanti si muovevano

in rada quella sera lì. La cosa strana non è tanto il mancato soccorso da parte di altre navi; in quel momento riesco a capire che l'Agip Napoli, l'Efdim Junior e le altre navi che trasportavano merci pericolose avessero come priorità quella di allontanarsi dall'origine del fuoco. Quello che non si capisce è come mai tanti altri piccoli mezzi vengono visti sui radar mentre scappano. Quando succede qualcosa di simile, la prima cosa che si fa è portare soccorso. Invece la prima cosa che succede in rada a Livorno è la fuga dal punto dove c'è stata la collisione. E non parlo solo delle grandi navi, ma parlo anche della misteriosa nave Theresa, che dice a nave Uno che se ne sta andando e non aspetta neanche la risposta: «*Ìm moving out, Ìm moving out, breaking station*». Dice che deve andare via e non aspetta neanche la risposta da parte di questa nave Uno, che non è stata mai identificata dentro il porto di Livorno. E ci sono tanti altri piccoli bersagli che fuggono.

Roger Olivieri – uno dei due allievi ufficiali dell'Accademia navale di Livorno che, come ho già riferito, hanno dichiarato di aver visto il problema a bordo dell'Agip Abruzzo prima ancora che il Moby Prince uscisse in porto – pochi anni fa ha contattato me e il figlio del comandante Chessa ed ha voluto incontrarci. «Questa è una roba che non mi è mai andata giù», ci ha detto, aggiungendo di essere rimasto molto amareggiato per il fatto che la procura di Livorno non lo avesse contattato e non avesse ritenuto opportuno sentirlo sul punto.

Olivieri per la verità fece subito un rapporto, sostenendo le cose che prima ho ricordato e che riferì poi alla polizia e al magistrato.

In occasione del nostro incontro, Olivieri mi raccontò che il giorno successivo al disastro un sottufficiale disse a lui e a Thermes di farsi i fatti loro e di non impiccarsi di certe cose. «La bettolina c'era ed è andata verso Vada», dove tra l'altro non so neppure se ci sia un porto. «Fatevi i fatti vostri e non occupatevi di queste cose», gli avrebbero detto. Questo è quanto Olivieri mi ha riferito, sottolineando peraltro di non aver mai accettato né mandato giù, non tanto il modo in cui è stata trattata la sua testimonianza, ma la maniera in cui si è conclusa la vicenda, che ha visto la morte di 140 persone.

Credo che ci siano quindi sicuramente degli elementi da approfondire e delle verifiche da fare.

Per quanto riguarda la domanda della senatrice Granaiola, sono convinto che le registrazioni radar esistano. È assolutamente impensabile il contrario, considerato il punto in cui si è verificato il disastro: ricordo che la sera del 10 aprile eravamo ancora in piena emergenza per la guerra del Golfo e c'era ancora il rischio attentati. Sono assolutamente convinto che neppure un banco di triglie sarebbe passato inosservato nel porto di Livorno quella sera.

Non so se poi gli incredibili ed inspiegabili disturbi di quella sera – peraltro mai verificatisi prima, stante anche la testimonianza rilasciata durante il processo dai marconisti della Navarma, secondo i quali sembrava di essere in mezzo alle comunicazioni di navi francesi – siano stati il risultato di un mascheramento prodotto da quell'elicottero che, come voi sa-

pete, era già presente sul posto, dove venne visto pochi minuti dopo la collisione da alcuni abitanti di Livorno, che lo hanno testimoniato, oltre che dall'avvisatore marittimo Romeo Ricci che, quando l'elicottero si allontanò dalle acque del porto e si diresse verso Nord, in direzione della base americana, sentì rintronare la lamiera delle pareti della postazione da cui svolgeva il suo lavoro di avvistamento sul porto. La stessa guardia di garitta, prima citata, che quella sera era in posizione di osservazione fino alle ore 24, vide l'elicottero che poi ad un certo punto si allontanò verso Nord.

Non c'erano i tempi tecnici per il decollo e per l'arrivo dell'elicottero sul posto nel giro di pochi minuti, per cui evidentemente il velivolo era già lì, che seguiva delle operazioni. Sicuramente quell'elicottero ha visto e ha registrato tutto. Non è escluso che una forma di mascheramento possa essere stata provocata proprio dalla presenza del velivolo militare. Nel processo è emerso che la sera del disastro nessun mezzo di soccorso italiano, né civile, né militare, è decollato da nessuna base.

A tal proposito, credo che potrebbe essere molto utile se la Commissione percorresse la strada di un approfondimento al riguardo, nel tentativo di individuare in modo molto preciso e puntuale quanto è avvenuto. Come sapete meglio di me, infatti, sono state avanzate già in passato delle richieste generiche alle rappresentanze diplomatiche degli Stati Uniti, ma la risposta è stata: «Noi non spiamao gli alleati, non abbiamo nessuna registrazione e quello che sapevamo ve lo abbiamo già detto». Si tratta dunque di approfondire, all'interno di tutta una rete che non ricomprende solo la base di Camp Darby, ma la stessa rete NATO, nonché diverse altre postazioni: sicuramente deve essere rimasta una traccia di quello che avvenne la sera del disastro.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, mi rendo conto della difficoltà della domanda che sto per porre, che scaturisce innanzitutto da ciò che ho letto, ma anche da quanto oggi ci è stato riferito. C'è infatti una verità fattuale che si scontra con una verità processuale, a cominciare da quanto è già stato richiamato dai miei colleghi – la nebbia, i tracciati radar, la posizione delle tante navi che al momento del disastro erano presenti nel porto – fino ad arrivare alla «verità» emersa dal racconto dei due allievi ufficiali dell'Accademia navale di Livorno che, stando solamente a quello che il nostro ospite ci ha ricordato e che io stesso ho registrato, mette in luce qualcosa di totalmente diverso rispetto a quanto è venuto fuori in sede processuale, durante il dibattimento.

Cercare la verità significa approfondire, ma più uno approfondisce l'argomento più le due verità si allontanano. Quello che vorrei sapere da lei, dottor Fedrighini, è che cosa pensa rispetto a queste due verità che si allontanano.

PAGLINI (*M5S*). Signor Presidente, come sempre le domande sarebbero tantissime, ma cercherò di limitarmi a quelle più importanti.

Dottor Fedrighini, lei non è personalmente coinvolto nel disastro. È un appassionato che ad un certo punto, se non ho capito male, decide di interessarsi al caso Moby Prince e svolgere le sue ricerche con perizia, fino al punto da rilegare il suo importante lavoro in un libro.

Quello che le chiedo è se nel corso di questi anni siano state presentate querele nei suoi confronti, anche per capire se ha incontrato difficoltà nella pubblicazione del suo libro. Vorrei sapere, inoltre, se da parte della stessa casa editrice – se non ricordo male, sono state le Edizioni Paoline che alla fine si sono fatte carico della pubblicazione – le sia stato chiesto per caso di stralciare qualche parte delle sue ricerche e della versione originaria del suo lavoro.

Approfitto comunque dell'occasione odierna per ringraziarla, perché è stato dopo la pubblicazione del suo libro che la procura di Livorno ha riaperto praticamente il caso, avviando una nuova inchiesta, per cui il suo lavoro ha comunque già conosciuto un importante passaggio.

Dottor Fedrighini, lei è forse il principale ispiratore della tesi del traffico d'armi o perlomeno ha battuto molto questa pista. Le chiedo se per caso ha letto la richiesta di archiviazione della procura di Livorno del 2010, nella parte in cui è stata praticamente ritenuta insostenibile questa tesi; in particolare, vorrei sapere che cosa lei considera sbagliato in quella richiesta.

Se non ricordo male, peraltro, è stato lei a richiamare l'attenzione sulla motonave 21 Oktobar II che, secondo quanto lei stesso scrive, avrebbe lasciato il molo nella notte del 10 aprile. Vorrei sapere su quali basi fa questa affermazione.

Ritengo inoltre importante capire su quali prove fonda la tesi secondo cui l'equipaggio, o perlomeno chi era sul traghetti, avrebbe assistito a qualcosa di illecito nei pressi dell'Agip Abruzzo e delle navi coinvolte in operazioni di trasbordo della stessa petroliera.

Infine, dottor Fedrighini, lei ha detto prima una cosa sconvolgente. Mi riferisco al fatto che l'ammiraglio Albanese, allora comandante del porto di Livorno, sarebbe salito sulla pilotina senza comunicare nulla di ufficiale, utilizzando per le comunicazioni – questo è quanto avrebbe dichiarato – un canale riservato. Lei ha mai avuto modo di indagare su questo e di chiedere all'ammiraglio Albanese su quale canale abbia comunicato quella sera e con chi abbia parlato? Tanto silenzio potrebbe indurre a pensare che si stesse coordinando. Con chi si nel caso? Bisogna infatti considerare che la stessa sera e nei giorni dopo vengono fuori con forza certe notizie relative alla presenza di nebbia e alla trasmissione della partita.

Nei telegiornali dell'epoca si assistette a un susseguirsi di notizie. Lei ha avuto modo di conoscere o di sapere chi era il Presidente della RAI in quegli anni? Ha mai fatto una ricerca sulla dirigenza RAI? Ha mai avuto modo di chiedere?

Noi siamo tenuti a ricercare una verità non più giudiziaria, ma perlomeno storica e, quindi, ci avvaliamo delle vostre preziose testimonianze e ci è pertanto utile avere dati certi, nonché prove e testimonianze sull'e-

vento. Vorrei quindi sapere qual è la cosa più importante che si sente di dire oggi, in questa sede, basandosi su un dato certo.

FEDRIGHINI. Signor Presidente, la prima cosa che intendo dire è una risposta agli interventi sia del senatore Floris che della senatrice Paglini.

Premetto che né io, né la casa editrice abbiamo mai avuto alcun tipo di problema in termini di querele. Come ho già detto all'inizio, ho semplicemente fatto parlare le carte. Certo, nel far parlare le carte si dà un peso ad alcune cose rispetto ad altre. Il lavoro svolto si è basato sul seguente principio: chiunque può verificare che una determinata cosa corrisponde a quell'atto, a quella citazione o a quel documento ufficiale che chiunque può leggere e riprodurre.

Ricordo una puntata della trasmissione «La storia siamo noi» di Giovanni Minoli e una perplessità che mi è stata espressa da due colleghi, Michele Buono e Piero Riccardi (che adesso lavorano con Milena Gabanelli a «Report»), che allora avevano curato il servizio per Minoli, di cui sono amici. Avvenne un fatto quasi irripetibile e stranissimo quando venne confezionata la trasmissione che doveva andare in onda. I colleghi mi hanno detto che di norma si fa una visione preventiva di quanto andrà in onda. In quell'occasione, fu schierato praticamente tutto lo studio legale della RAI perché vi erano giustificate preoccupazioni di possibili denunce. I colleghi hanno detto che, normalmente, quando si occupano di servizi anche di minor importanza (ad esempio sull'INPS o su scandali anche più banali) arrivano diffide preventive dal mettere in onda e, poi, querele. Nel caso di quella trasmissione, invece, venne fatto come un cordone di sicurezza: nessuno parlò e non ci furono alcun tipo di intervento, né richiesta di rettifica. Personalmente, vedo ciò come un fatto positivo, mentre essi lo videro come un fatto molto strano, quasi come se non dovesse sollevarsi niente, lasciar passare la cosa e fare in modo che vi fosse la minor attenzione possibile. Tutta questa storia funziona così: banalizzarla per farla andare avanti.

Qual è la ragione di ciò? Non ho assolutamente alcuna pretesa, se non quella di far parlare le carte, come ho cercato di fare nel libro. Vorrei però dire una cosa. Ho parlato con le persone che hanno investigato e la giornalista Arrighi mi ha detto che Livorno è una città dove ogni famiglia ha almeno un componente legato al porto. Il porto è la grande fabbrica delle città e, quindi, ci sono dei legami. Però, si continuava a salire. Io non credo che gli interessi e il peso forte della SNAM, dell'AGIP e, ai tempi, della Navarma, così come il peso importante dell'occupazione, degli interessi e dei traffici commerciali di Livorno siano, per una potenza come gli Stati Uniti, strategici al punto da indurre a dire: non abbiamo alcuna traccia di quanto è successo quella sera nel punto più militarizzato del Mediterraneo, accanto alla nostra più importante base militare del mar Mediterraneo. Io non credo che Navarma, SNAM, eccetera siano interessi talmente strategici da portare un alleato a dire: non sapevamo cosa succe-

deva, in quanto vedevamo a vista se si avvicinava qualcuno con un candolotto di dinamite o altro. Si tratta di cose difficili da credere.

Credo che ci siano state tante situazioni, magari anche di basso profilo. Penso all'inefficienza e agli errori che anche io, come chiunque altro, avrei commesso in quella situazione per paura o perché non sapevo cosa stava succedendo. Quindi, vi è un interesse generale a coprire varie responsabilità. Deve però esserci la foto di quanto è accaduto, per capire cosa è successo, perché 140 persone sono morte e perché un traghetto si è infilato nella tanica (per estrema sfortuna, l'unica piena) di Iranian Light, con tutte le conseguenze che conosciamo. Serve la fotografia di dove era ancorata l'Agip Abruzzo e di quale rotta stava facendo, di che cosa è successo e del perché, a un certo momento, la guida del traghetto è impazzita e si è finiti in quel punto. Tutto ruota intorno a questo aspetto. Tutto è stato fatto per allontanare questa foto, che da qualche parte esiste, con tutta questa serie di convenienze e di cose, anche comprensibili, che portano anche a non impegnarsi più di tanto, perché – in definitiva – sono troppi i soggetti che hanno tanto da perdere – che si tratti di cose grandi o piccole – in modo diffuso dall'emergere della verità.

Io però guardo sopra: preferisco guardare a chi ha grandi responsabilità. Nessuna persona razionale (penso alla ragion pura di Kant) può credere che, in piena emergenza guerra del Golfo, accanto alla più importante base Usa-NATO del sud Europa, in un porto pieno di navi militarizzate non ci fosse un controllo elettronico radar.

Per quanto riguarda l'intervento della senatrice Paglini, non ho avuto alcuna difficoltà a fare il libro, né alcuna richiesta di non scriverlo. Ho iniziato come normale cittadino che, il 2 agosto del 2001 o 2002 (non lo ricordo con esattezza), voleva andare a Bologna e partecipare alla manifestazione organizzata per la ricorrenza della strage. Ho visto l'elenco dei partecipanti: comitati e associazioni dei familiari delle vittime 140. Ho chiamato il numero di cellulare che era scritto e mi ha risposto Loris Rispoli, che non conoscevo. Gli ho chiesto, molto sfacciatamente: scusate, ma adesso voi cosa c'entrate? Traghetto, nebbia, partita? La risposta è stata: se capiti a Livorno ti racconterò che le cose non sono andate in questo modo. Da lì è iniziato tutto e sono emerse cose che ho ritenuto utile approfondire.

Quanto al traffico d'armi, come tutte le cose riportate, è un ufficiale della Guardia di finanza che lo dice e lo ripete. L'allora tenente, poi comandante Cesare Gentili (adesso credo sia in pensione), disse: visibilità perfetta, vedo il fumaiolo della petroliera, mi dirigo di là e intanto vedo che c'è questa nave che sta caricando armi. Poi fa il nome della Cape Flattery. Quindi, la situazione era questa. In occasione della trasmissione «La storia siamo noi» fu mandata in onda un'intervista, disponibile negli archivi RAI, al pilota di porto Sgherri, che disse: la nave fattoria (così chiama la nave 21 October II) era lì, doveva stare due mesi in riparazione ufficialmente a Livorno, ma quella sera – inspiegabilmente – fa il pieno di carburante, si sposta e non è più dove era ancorata prima. Il motivo che un'imbarcazione che deve essere tratta in secco, per essere riparata, faccia

il pieno di carburante, non gli serve, e mette a rischio per ragioni proprio di sicurezza gli operatori, il porto e l'equipaggio. Il pieno di carburante si fa se ci si deve muovere in mare. Egli dice che quella sera vede addirittura la bettolina (non so se la Giglio o altre) fare il bunkeraggio, ossia l'operazione che si fa prima che una nave parta. Sono molte le testimonianze riportate secondo le quali, tra le navi che scappano dal punto della collisione, i soccorritori rischiano quasi di essere investiti da un peschereccio bianco che scappa dal punto della collisione. L'identità non viene data perché in quel momento non era questa la loro priorità.

La cosa rimane agli atti delle udienze e nei verbali perché scappare dal punto in cui è avvenuta una collisione mentre tutti, con qualunque mezzo galleggiante, stavano accorrendo per salvare eventuali superstiti era una condotta molto imprudente, molto pericolosa e molto strana. Non so con chi parlasse Albanese; sicuramente non parlava sul canale 16. Questa è una delle altre cose che credo utili da acquisire. Alla domanda fatta dal magistrato con cui chiedeva come mai non avesse dato indicazioni udibili nemmeno dai suoi uomini, ha risposto dicendo che si limitava a sentire quanto diceva l'ufficiale in seconda e ad assentire a quanto lui dichiarava e faceva. Questo è stato quanto ha detto il comandante.

PAGLINI (*M5S*). Presidente, volevo chiedere se aveva avuto modo di leggere l'archiviazione del 2010, nella quale si dice che la sua tesi non è sostenibile e se lei ha delle riflessioni o ha trovato delle incongruenze e poi, dal punto di vista mediatico immediato, se lei aveva avuto modo di sapere o di chiedere in quegli anni chi era il presidente della RAI.

FILIPPI (*PD*). Presidente, ringrazio il dottor Fedrighini che credo abbia toccato elementi – nel programma di audizioni avremo occasione di sentire perché – che già avevano richiamato la nostra attenzione e il nostro interesse. Indubbiamente la sua esposizione ha consentito di arricchirli ulteriormente.

Parto da due riflessioni che hanno fatto i colleghi e che vorrei riprendere per sottolinearle perché le condivido particolarmente. Ovviamente è una constatazione dei nostri lavori in divenire. La prima è quella del senatore Floris: indubbiamente la sensazione che avvertiamo da audizioni e testimonianze che ci vengono rappresentate è una divergenza delle versioni tra i soggetti che audiamo e nuovi elementi da vagliare. È come se ci fosse una verità processuale, che poi è asseverata dalla constatazione oggettiva delle prove, e una realtà delle cose dove questi elementi non collimano. Viene, pertanto, naturale chiedere a lei qual è la sua valutazione, nella consapevolezza da parte nostra – mi è piaciuto molto quello che diceva la collega Paglini – che la nostra funzione non è quella di sostituirci ad un'aula di tribunale. È chiaro ed evidente ed è bene ribadirlo, però allo stesso tempo la nostra volontà è quella di cercare una verità storica che non è stata raggiunta per una forma di carenza e di insufficienza della giustizia. In caso diverso non ci sarebbe stata la Commissione d'in-

chiesta. Non si tratta di mettere sotto giudizio la magistratura; è una cosa che indubbiamente non ci appaga. Però, ha ragione la collega Paglini: abbiamo bisogno di atti, di fatti e dati per le cose che non coincidono. Confesso che, quando qualche anno fa lessi il suo libro, fui particolarmente affascinato e non nego che è stato anche una delle cause che mi ha spinto, come per molti colleghi, a mettermi a disposizione, ad operare perché vi fosse l'istituzione della Commissione d'inchiesta. Non le nascondo in qualche modo la fascinazione, però c'è un punto in cui – lo dico in maniera molto garbata perché ovviamente ho il massimo rispetto nei confronti di tutti – la constatazione del fatto poi lascia uno spazio alla supposizione, che pure non collima rispetto agli scenari possibili. Non so se mi sono spiegato, ma qui si rinviene la delicatezza del nostro lavoro, al netto dei tentativi di depistaggio che ci possono essere stati e di mitomani. La delicatezza del nostro lavoro è proprio questa. Ecco perché ho preso a riferimento le cose dette dai colleghi.

Ora vado nel concreto e prendo in considerazione la nebbia. Molte sono le opinioni fra di noi e io stesso sono diviso al 50 per cento: una parte di me è scettica rispetto al fenomeno della nebbia e una parte di me non può non tener conto dei testimoni oculari o di chi vi era e ha lasciato testimonianza, a partire da quella più recente degli ormeggiatori e dalla presenza di circa 30 operai e dell'equipaggio dell'Agip Abruzzo. Insomma, è difficile comprare 40 persone perché dicessero che c'era nebbia e che offuscava tutto. Lo dico perché anche lei deve fare uno sforzo rispetto alla difficoltà del nostro lavoro. L'unica cosa che non ci possiamo permettere è credere alla parola delle persone, a meno che non ci sia una testimonianza oculare. È utilissima la questione che ci ha detto di Thermes che, non a caso, è nella nostra attività. Da questo punto di vista, come legge lei il fatto appunto che, al di là della testimonianza di Thermes e di Olivieri, le persone che lavorano sulla SNAM, gli ormeggiatori e altri parlano del fenomeno? Siccome sappiamo che questo è uno dei termini più delicati, non lo abbiamo soltanto ascoltato, lo abbiamo fatto ripetere più volte. Le faccio un'altra domanda per la questione del traffico d'armi, che è l'aspetto del suo libro che su di me esercita maggiore fascinazione. In una recente intervista che ho fatto per il libro che ha scritto la Arrighi per il venticinquennale, confesso che, al di là della fascinazione per il libro, a Livorno, la mia città, il giorno dopo le voci di porto definivano l'episodio con l'espressione «Ustica 2». Con il tempo la cosa non si metabolizza e rimane come elemento di inquietudine rispetto a tutta una serie di questioni. Ricostruendo però le cose si comprende che i luoghi dei traffici «loschi» non erano proprio vicini: il teatro delle operazioni dista dal punto della collisione – lo dico in chilometri così ci si capisce meglio – una decina di chilometri. Allora, siccome uno degli elementi più interessanti è quello, se ho capito bene – l'ha richiamato adesso, ma può darsi che abbia capito male – dell'effetto maschera o, più precisamente, del disturbo magnetico (che avrebbe alterato strumentazioni di bordo), è una delle questioni che abbiamo posto alle persone che abbiamo audito e che ovviamente negano che ci possano essere stati elementi di disturbo sia per

quanto riguarda la radio che per le bussole. Nel 1991 come poteva essere determinato l'effetto di oscuramento e di disturbo anche magnetico nella visualizzazione? Lo dico perché questo è un elemento che mi ha interessato, a livello personale.

Vorrei proprio capire quali erano, secondo lei, le differenze che aveva riscontrato nelle deposizioni degli ormeggiatori; immagino avrà seguito anche le ultime che hanno fatto, quindi da questo punto di vista davvero ci può essere utile.

Lei ha parlato di richieste generiche, compiute non dico per assolvere le proprie coscienze, perché sarebbe sicuramente un giudizio pesante, ma indubbiamente formalizzate in maniera molto generica. Secondo lei, quale doveva essere e quale dovrebbe essere eventualmente una formula più puntuale di richiesta rispetto alle autorità in questo caso americane (probabilmente non solo); vorrei inoltre sapere se, nel caso specifico, ci possono essere soggetti titolati più di altri alla richiesta in questo senso.

Concluderei così il mio intervento perché ci sono molte altre cose che hanno sollecitato molte altre riflessioni.

FEDRIGHINI. Vi ringrazio delle domande. Senatrice Paglini, ho letto e preso atto di quanto ha scritto la procura di Livorno nel 2010; rimane tuttavia un aspetto monco perché – lo ripeto – mi sarei aspettato che la procura, oltre all'acquisizione di documenti (che poteva essere un'opportunità), sentisse tra i testimoni più attendibili e affidabili i due allievi dell'Accademia navale di Livorno, ma, con sconcerto, Roger Olivieri mi ha detto di non essere stato ascoltato. Forse la cosa ha evitato che accadesse quanto era avvenuto nel corso del primo processo, quando un consulente dell'AGIP lo aveva zittito dicendo che leggeva troppi romanzi di Salgari. Per concludere, io penso che non sia il caso d'insistere ancora più di tanto, per ragioni di varia natura, sull'aspetto giudiziario-processuale; dobbiamo tener conto che va ricostruita l'oggettività storica. Va detto però che il lavoro svolto dai magistrati non è stato agevolato dal fatto che purtroppo in questa situazione c'è stata fin dall'inizio una gran divisione, non so quanto spontanea o costruita, delle parti civili. A differenza di quanto avvenuto per la vicenda Ustica o in altri casi, non c'è stato un fronte unico che voleva sapere la verità. Io faccio non uno ma dieci passi indietro, perché chi ha vissuto quelle vicende merita rispetto e silenzio, ma c'è chi ha detto che non sarebbero mai venuti a sapere la verità, oppure che c'erano troppe questioni, che era il caso di evitare di avere altre cose oltre al danno, di cercare di portare a casa il possibile. Ci sono stati differenti avvocati, differenti strategie, differenti interessi, differenti volontà di andare fino in fondo e approfondire e in questo sicuramente la ricerca della verità non ci ha guadagnato, però le carte sono lì.

Per quanto riguarda la nebbia, tutti i cosiddetti testimoni della nebbia arrivano dopo le ore 22,30. Prima delle ore 22,30 gli unici testimoni che parlano (e, guarda caso, sono i più qualificati) sono il pilota di bordo, i due ufficiali dell'Accademia navale, l'avvisatore marittimo Ricci, il marinaio dell'Accademia navale Vernace, che di mestiere fa la guardia sulla

torretta. Erano tutti in diversi punti, guardavano la baia e tutti negli orari concomitanti.

FILIPPI (*PD*). Mi scusi davvero per la maleducazione, ma per noi questo è un punto di particolare importanza. Rispetto alle osservazioni che ci sono state fatte, la nebbia non è qualcosa che si scorge all'orizzonte; come a volte succede per strada (e questo è vero), è qualcosa in cui si impatta all'improvviso. Un banco di nebbia non è di per sé un fenomeno che si vede, se non è illuminato. I punti che lei richiama sono molto distanti rispetto all'inizio del fronte di nebbia. Chiaramente stiamo parlando di una cosa che ha una sua natura imponderabile, però chi ci dice che un avvolgimento anche soltanto di 200 metri si vede da un miglio e mezzo o da due miglia di distanza? Questo è il punto. Ecco perché sono combattuto.

FEDRIGHINI. Tenete conto che a quell'ora c'è un aereo – citato nel libro perché è acquisito – che addirittura si trova sulla verticale; inoltre vi è il report di Pratica di Mare che afferma che non esisteva nebbia. Pertanto, al di là delle testimonianze, gli unici elementi oggettivamente acquisiti sono la relazione del 1997 purtroppo di Pratica di Mare, in cui si afferma che non c'era nebbia e che gli unici fenomeni nebbiosi significativi conseguenti alla collusione sono rilevati dopo le ore 2 di notte; inoltre, un aereo che si trovava esattamente sulla verticale, comunica alla stazione, alla centrale, che era sulla verticale di un incendio, perché vedeva il pennacchio di fumo della petroliera, senza nessun tipo di fenomeno nebbioso. Pertanto, queste sono le testimonianze da terra e da sopra, nell'immediatezza della collusione; dopo la collusione, dopo le ore 22.30 iniziano ad esserci a catena quelle che vengono catalogate come testimonianze della presenza di nebbia, ma che è dovuta all'incendio. Tuttavia, c'è una cosa che lascia perplessi circa la Capitaneria di porto. Dando per scontata la buona fede di tutti, il comandante di porto Albanese non fa nulla, non comunica nulla, si limita ad ascoltare e a sentire, ma la prima cosa che dice è qualcosa del tipo: ho messo piede lì, c'era nebbia. C'era nebbia. Vengono acquisite le testimonianze di tutti questi soggetti, che sono non navigatori, non sono ormeggiatori, non sono gente che va a cercare qualcosa non sapendo bene che cosa, ma sono militari, sono allievi che dicono che la visibilità era perfetta; mi chiedo però come mai nell'inchiesta sommaria della Capitaneria tali testimonianze vengono ribaltate e vengono considerati tra i testimoni della nebbia, mentre quello di cui parlano – come vi ho detto prima – è esattamente diverso. È difficile pensare che sia tutto – come dire – frutto di errori a catena che però, guarda caso, vanno sempre in una direzione precisa.

Vi è poi un elemento temporale: i testimoni della nebbia arrivano tutti da una certa ora in avanti, prima non ce ne sono. Questa nebbia, inoltre, avvolgerebbe solo sull'AGIP Abruzzo, infatti vi faccio notare che dall'AGIP Napoli vedono perfettamente quello che c'è, quello che sta succedendo. Addirittura il comandante della Efdim Junior, una delle navi che si

allontano, mette a verbale che la visibilità era perfetta, cioè tutte le navi che sono intorno all'AGIP Abruzzo, che si allontanano da quella nave di poche centinaia di metri e che scappano perché hanno con sé carichi pericolosi, affermano che si vede perfettamente, vedono che c'è un incendio e per quello si allontanano. Non c'è nebbia. Non cito neanche l'AGIP Abruzzo (mi riferisco all'affermazione: ci vede, ci vede con gli occhi) perché quelli erano momenti concitati, ma parlo di tutto quello che c'è intorno. Possiamo pensare che c'è una nebbia che avvolge soltanto i 270 metri di una nave? Tralascio anche il video D'Alesio, dove improvvisamente questa nebbia è sparita; peraltro nel report di Pratica di Mare è stata fatta anche un'analisi su quel video che è stato prodotto, in cui si vede perfettamente che la nebbia non esisteva. Sono troppe le cose che non tornano.

Sulla testimonianza dei due ormeggiatori, anche se il resoconto stenografico non è ancora disponibile, ho letto in dettaglio che avevano detto subito che erano tutti morti. Quello che dicono nell'immediatezza è esattamente diverso: urlano, imprecano, fanno richieste, dicono che c'era una motovedetta, una motovedetta CP che indugiava di fianco a loro e non capivano perché stavano urlando da un quarto d'ora, venti minuti che avevano salvato un naufrago che diceva che c'erano cinquanta persone a bordo. Adesso mi guarderei bene dal sovraccaricare bene i signori Mattei e Valli del dover essere loro a far luce su quanto successo, però mi piacerebbe capire come mai. Inoltre non sapevano di essere registrati, erano tra quelli come tutti coloro che erano presenti...

FILIPPI (PD). Ma questa osservazione dove la fanno?

FEDRIGHINI. Sul canale 16. Vi riporto quanto è stato registrato sul canale 16, che è agli atti del processo. Ore 23,45: «La nave è la Moby Prince! Moby Prince!». Silenzio. Stanno parlando sul canale 16: «È la Moby Prince! Per cui ha fatto operazioni commerciali, c'è un sacco di gente sopra!». Silenzio. Stanno chiamando la Capitaneria. Di nuovo l'ormeggiatore Valli: «Ci sono cinquanta passeggeri, mi dicono!». Silenzio. L'ormeggiatore chiama la motovedetta della Capitaneria di porto: «CP, mi stai ascoltando?». Silenzio. Sono le 23,46'17«: «Compamare, Compamare! Avvisatore, avvisatore! Qualcuno mi deve rispondere! Cos'è successo?». «La CP 232» – urla ancora Valli – «comunica di aver imbarcato un naufrago del Moby Prince tuffatosi a mare dalla poppa della nave».

Allora succede che finalmente questa nave della Capitaneria arriva, dopo che questi stanno urlando da mezz'ora, prende a bordo il naufrago e rimane ferma sul posto. La cosa strana è che da quel momento in avanti si fa viva la Capitaneria, per chiedere informazioni sul naufrago. Il naufrago non è più sulla barca degli ormeggiatori, ma la Capitaneria chiede informazioni di quanto il naufrago ha detto agli ormeggiatori e non alla sua motovedetta. Ed è lì che i due ormeggiatori cambiano improvvisamente versione, dicendo che sono tutti morti. Il naufrago rimane mezzora a bordo della motovedetta della Capitaneria, che vaga attorno al Moby

Prince in fiamme; poi improvvisamente la motovedetta deve tornare indietro, perché il naufrago ha una crisi dispnea dovuta ai gas inalati.

Si passa quindi dal naufrago che dice che ci sono altri naufraghi da salvare, che a bordo ci sono cinquanta passeggeri, al fatto che improvvisamente sono tutti morti. Ripeto che è molto facile parlare leggendo le carte e non essendo lì sul posto. Però qui siamo in una fase in cui ormai si sa che si tratta del Moby Prince e si sa che c'è un naufrago; quel dire che tanto sono tutti morti è una cosa che si mette a mezzo. Si dice che c'è la nebbia e che sono tutti morti. Invece dalle analisi fatte sappiamo che non è vero, sappiamo che c'è gente che è sopravvissuta per ore e ore; però è una cosa che si tiene insieme all'altra. I soccorsi non sono andati bene? Se anche fossero andati bene, sono morti tutti subito e poi c'era la nebbia. Sono tante cose che si tengono assieme, ognuna delle quali può anche avere una sua spiegazione razionale. Ma, guarda caso, la cosa che mi ha sorpreso è che in questa operazione tutte le testimonianze che non collimavano con questa visione (fatte non dal primo che passa, ma da ufficiali militari) sono state messe da parte; e lo dico essendo uno che si è avvicinato a questa vicenda senza sapere assolutamente nulla. Non venivano cancellate, perché non si poteva farlo, ma venivano semplicemente messe da parte. Un po' come è accaduto con il video Canu: troppe mani e troppi occhi lo avevano visto quando è stato preso. Nel body bag n. 110, assieme a un corpo, c'era una borsa, dentro questa borsa c'era una custodia e dentro questa custodia c'era una videocamera. Non poteva essere fatto sparire, perché c'erano i medici, c'era l'équipe del professore Bargagna, c'erano troppe persone lì dentro alla darsena Toscana. Questa telecamera viene acquisita e, sei mesi dopo, viene data alla polizia scientifica di Roma, che ne fa un'analisi e vede quel filmato, che si conclude con un taglio e con una giunzione fatti in modo non professionale. Passano altre settimane e finalmente il magistrato riceverà il nastro, quando invece avrebbe dovuto riceverlo il giorno stesso, insieme alla polizia scientifica. Quindi ci sono anche lì sicuramente difficoltà di gestione, di accessi, gente disperata, familiari che andavano, situazioni drammatiche.

FILIPPI (PD). C'è un dato che vorrei sottoporre alla sua attenzione: mi consenta di fare un po' l'avvocato del diavolo. La telecamera – come lei dice – è stata ritrovata nell'involucro e l'involucro nella borsa. E poi in una situazione di emergenza a tutto si pensa meno che a questa. Anche questo è strano, no?

FEDRIGHINI. È stato detto che sono tutti morti subito, c'era una situazione di emergenza, da «si salvi chi può». No, sono tutti stati trovati.

La videocamera mostra esattamente questo: c'era una famiglia, lui era in canottiera e preparava i pigiama per le bambine, le bambine giocherellavano in camera da letto e il filmato si chiude lì. Poi questa famiglia, assieme a tutte le altre, viene trovata rivestita, con i bagagli, alcuni con i giubbotti di salvataggio, tutti radunati lì.

È successo qualcosa che ha portato a radunarli là; non credo che il comandante Chessa volesse fargli fare il viaggio fino ad Olbia tenendoli tutti radunati con i giubbotti di salvataggio. Dico questo, perché alcuni avevano dei dubbi sul fatto che lui pensasse ad un'operazione di rientro. È ovvio che, quando si decide di radunare, per ragioni di una certa gravità, tutto l'equipaggio e tutti i passeggeri nel salone, cioè nel posto potenzialmente più sicuro della nave, addirittura facendogli indossare i giubbotti, un viaggio non può concludersi come era previsto in origine. Questo è uno degli elementi che vanno studiati. Forse sarebbe bastato qualche centimetro in più di quel nastro, che non si sa chi ha ritenuto opportuno tagliare e incollare di nuovo, invece di consegnarlo subito al magistrato o alla Criminalpol.

Per quanto riguarda i disturbi nelle comunicazioni, non essendo io assolutamente esperto di cose di questo tipo, ho dovuto informarmi presso persone che hanno una certa esperienza in materia di armamenti. Alcuni ingegneri elettronici mi hanno dato una mano da questo punto di vista e mi hanno spiegato che gli elicotteri militari sono dotati davanti di un becco o di una punta (lo dico in modo non tecnico), che è difficile da vedere quando sono in volo.

PRESIDENTE. Questo già nel 1991?

FEDRIGHINI. Sì, già dagli anni Ottanta. Sono elementi che servono proprio per le comunicazioni e per il disturbo delle comunicazioni, senza che questa cosa possa essere rilevata.

URAS (Misto). Una delle cose che ci è stata riferita, in merito a tutti questi eventi che mal si collegano, anche in modo più riservato rispetto alle audizioni informali, riguarda il ruolo che ha avuto chi ha pagato i familiari delle vittime per i danni che si sono determinati. Mi riferisco al ruolo delle assicurazioni, ma soprattutto al ruolo dell'ENI – la dico un po' brutalmente – cioè dell'Agip. Questa è stata una delle giustificazioni che ci è stata in qualche misura indicata rispetto all'intervento dei rimorchiatori in funzione dello spegnimento dell'incendio. Tutti i rimorchiatori intervengono per spegnere l'incendio sull'Agip Abruzzo e nessuno interviene sul Moby Prince. Intervengono sul Moby Prince la mattina seguente, per raffreddarlo, quando ormai ha finito di bruciare. Ora, si capisce che l'incendio sull'Agip Abruzzo destasse preoccupazione, perché c'era il petrolio; ma è possibile che neppure uno si sia preoccupato del traghetto e delle 140 persone che erano a bordo? Una delle risposte è che spegnere l'Agip Abruzzo convenisse. Spegnere l'Agip conveniva sotto il profilo del «guadagno».

Vorrei sapere dal dottor Fedrighini se ha avuto modo di riscontrare nella documentazione un approfondimento al riguardo.

PRESIDENTE. Mi scusi, senatore Uras, ma parliamo del guadagno di chi?

URAS (*Misto*). Di chi si occupava delle operazioni di spegnimento.

Una delle cose emerse è che da questa vicenda sono usciti tutti più o meno ripagati. Il tema è la mancanza di una spinta alla verità, che è venuta solo da parte dei familiari delle vittime, in modo particolare dei familiari delle vittime dell'equipaggio, nonché dei fratelli Chessa.

All'interno di questa discussione vorrei cercare dunque di capire qual è stato il ruolo dell'ENI e com'è stato affrontato il problema dei danni. Sul punto, proprio nel tentativo di comprendere, abbiamo ascoltato i difensori più importanti della verità giudiziaria, vale a dire alcuni avvocati delle parti civili. Personalmente mi sarei arrabbiato molto nel vedere le immagini del Moby Prince bruciato e, per contro, l'intervento «abbastanza massiccio» rivolto alla petroliera Agip Abruzzo, a bordo della quale peraltro non c'era neppure un membro dell'equipaggio, dal momento che l'intero equipaggio era stato portato via per questioni di sicurezza. L'unica imbarcazione sulla quale erano presenti persone era il traghetto.

Mi chiedo se dagli atti risulti che sia stata condotta un'indagine o siano stati fatti approfondimenti sul perché tutti i soccorsi si siano riversati sull'Agip Abruzzo, eccezione fatta per l'intervento degli ormeggiatori: nessuno si è diretto sul traghetto, né i rimorchiatori, né i Vigili del fuoco, né la stessa Capitaneria di porto.

PAGLINI (*M5S*). Signor Presidente, mi richiamo ad alcune delle cose dette prima dal dottor Fedrighini con specifico riguardo all'Agip Abruzzo.

Quando il comandante Albanese ritorna in porto – almeno stando alle registrazioni che sono state riportate dai telegiornali – non dice solo che c'era la nebbia, ma ha urgenza di affermare che la petroliera Agip Abruzzo era in una zona perfettamente al di fuori del divieto di ancoraggio. Anche nel riascoltare questo passaggio rimango perplessa: con tutto quello che si poteva dire, tra morti, incendi e disperazione di ogni tipo, il voler ammettere che c'era la nebbia e che l'Agip Abruzzo era là dove doveva stare mi lascia pensare, vista anche la documentazione.

Dottor Fedrighini, quello che lei dice è giusto ed io lo condivido. In questa faccenda ci sono troppi elementi che sono stati presi in considerazione da una parte e troppi elementi, quelli forse scomodi ad una certa verità, che invece non sono stati proprio valutati. Come lei stesso prima ha ricordato – se non ho capito male e se non ho sbagliato nel prendere nota – l'allievo ufficiale Olivieri riferì di aver visto fiamme sull'Agip Abruzzo prima dell'impatto con il traghetto, e non lo ha detto solo lui; lo ha detto anche una testimone che passava sul lungomare di Livorno. Tutte queste persone, però, non sono state prese in considerazione.

C'è poi un altro aspetto. La rilevazione della posizione precisa dell'Agip Abruzzo è determinante ai fini dell'attribuzione delle responsabilità. A quanto risulta, alle ore 23.00 tutti i membri dell'equipaggio dell'Agip Abruzzo scendono dalla pilotina e si dirigono verso il molo di Livorno, vestiti con gli abiti da lavoro, ma nessuno sale a bordo della petroliera e fa indagini in modo serio.

Da quello che anche prima è stato detto, c'è una sorta di protezione nei confronti di qualcuno o di qualcosa, a cominciare proprio dalla posizione della petroliera e di quello che la petroliera stava facendo al momento del disastro: su questo nessuno fa luce.

Dai brogliacci dei navigatori – non so se erano piloti o rimorchiatori – si evince che alle ore 2:05 la petroliera era ancorata in posizione 43°29'.27 Nord e – mi scuso, potrei forse essere imprecisa, ma sto leggendo dal brogliaccio originale – 10°14'.79 Est. È possibile dunque individuare la posizione della petroliera, che alle ore 2:00 era all'interno della zona proibita.

Il fatto di voler dire una verità e di volerne nascondere altre, come il dottor Fedrighini ci ha riferito prima, ci fa venire dei dubbi enormi: per questo, come ho già sottolineato, la verità giudiziaria è una cosa, ma la verità storica è un'altra. C'è stato un coordinamento, stando anche a quello che si può capire da quanto oggi ci è stato detto.

Quello che vorrei capire, allora, è se la volontà di non indagare seriamente su ciò che avvenne sulla petroliera la sera del 10 aprile – a cominciare dalla definizione della posizione dell'Agip Abruzzo e dalle dichiarazioni rese da un comandante della Capitaneria di porto che fa leva immediatamente sulla nebbia e sulla posizione corretta della petroliera – può essere stata coordinata da qualcuno, magari non presente in rada quella sera, che stava però dando ordini a chi poi doveva eseguirli, compreso il comandante. Dottor Fedrighini, ha avuto modo di approfondire questi aspetti?

FLORIS (FI-PdL). Le chiedo scusa, Presidente, ma vorrei un chiarimento dal dottor Fedrighini, che prima ha parlato di una movimentazione di armi nella zona del Calambrone. Dal momento che non sono di Livorno, vorrei capire meglio di quale zona si tratta.

FEDRIGHINI. È la zona più a Nord, quella più vicina alla base.

FLORIS (FI-PdL). Non era dunque nel tragitto di interesse del Moby Prince.

FEDRIGHINI. Esattamente.

Per rispondere al senatore Uras, non ho approfondito l'aspetto da lui citato, pure interessante, riguardante la concentrazione di tutti i soccorsi sull'Agip Abruzzo o meglio le relative convenienze, al di là di quelli che potevano essere i timori giustificati dal fatto di dare importanza al rischio che potesse determinarsi un fenomeno a catena. In effetti, ripeto, facendo salva tutta una situazione di criticità e di disorganizzazione iniziale assolutamente comprensibile, in considerazione di un evento non prevenibile e di una drammaticità difficile da immaginare – un conto sono le esercitazioni, un conto è trovarsi poi di fronte ad un disastro simile – quello che mi lascia veramente sconcertato, ancor di più della mole di soccorsi che ha una sua giustificazione, è il fatto che nessuno abbia pre-

stato soccorso quando, già prima della mezzanotte, si sapeva che c'era un traghetto con a bordo delle persone. Questo è l'aspetto che mi ha colpito e mi rifiuto razionalmente di pensare che ciò sia dipeso da calcoli di natura economica; devono esserci stati calcoli di altro tipo.

Posso pensare, come lei ha detto, che non ci fosse il controllo di chi e di che cosa si muovesse in rada quella sera e che stesse accadendo qualcosa assolutamente al di fuori del controllo dell'autorità competente a conoscere i movimenti in rada. Nella migliore o peggiore delle ipotesi, vedete voi, potrei pensare che si sia trattato quasi di una forma di protezione per evitare un peggioramento della situazione. Non vorrei passare per cinico, ma credo che stiate capendo quello che sto dicendo: a fronte di una disorganizzazione nei soccorsi – non tutti erano soccorritori professionisti, c'erano anche ormeggiatori e persone che cercavano, come normalmente dovrebbe avvenire, di portare aiuto – diventa molto difficile gestire una situazione in cui non si sa che cosa si stia muovendo in rada, quali materiali, quali mezzi e con quali carichi a bordo. Questa è l'unica ragione per la quale posso capire la totale inerzia ed il fatto di rientrare in porto ed iniziare a dare delle spiegazioni che poi – e questa secondo me è la cosa grave – non trovano un supporto documentale credibile. Non dico che chi ha detto che c'era la nebbia abbia mentito e che abbiano ragione, invece, quelli che hanno dichiarato che la nebbia non c'era. Quello che dico è che c'è stata troppa fretta di dare una spiegazione; troppa fretta. Non si fa in undici giorni un'inchiesta su un evento di questo tipo avvenuto in mare. Non si torna dopo tre ore dall'uscita in motovedetta dando già la spiegazione di tutto: rotta sbagliata, nebbia. Non si dice che il traghetto era una palla di fuoco inavvicinabile quando, proprio in quel momento, essi stavano invece salendo a bordo. C'è stata troppa fretta nel chiudere questa vicenda. Questa è stata la colpa. Poi magari la vera ragione è che cosa ha spinto a chiudere con questa fretta questa storia. Io penso – ripeto – che possano esserci tante ragioni di diverso calibro e interesse.

Tuttavia – do una risposta al senatore Filippi – credo che non possa trattarsi di un atto bilaterale tra Italia e Stati Uniti. Noi siamo alleati di organizzazioni militari sovranazionali e la risposta va trovata in quell'ambito. Si tratta di organizzazioni che hanno tutte basi documentali e registrazioni e tra alleati si dovrebbe collaborare e avere la chiarezza su come mai in un porto civile è avvenuto ciò. Questo metterebbe a tacere qualunque polemica e azzererebbe qualunque – inutile, secondo me – teoria di complotti. Credo che ci sia la possibilità di avere informazioni su dove erano esattamente la fonda e la petroliera, quante navi c'erano, quali erano i bersagli che si muovevano e che scappano dopo la collisione e qual era la rotta del traghetto (cosa che potremmo sapere se qualcuno non avesse prelevato le scatole nere dalle eliche Kamewa subito dopo). Quanto alla gestione dei soccorsi, fatta salva una situazione di grave crisi, emergenza e caos, assolutamente spiegabilissima, proprio l'importanza di quanto era successo avrebbe dovuto imporre una serie di misure di prevenzione che invece non sono state adottate.

Voi sapete che una delle ipotesi per spiegare la scarsa capacità di comunicare del traghetto è legata al fatto che sono state trovate tranciate le due antenne del Moby Prince. Ho sentito dire in tribunale da un perito che sono molto flessibili. Affinché le antenne si trancino deve esserci un evento, in quanto una collisione non basta a spaccarle. Ricordo che c'è stata la pulizia immediata del corpo del reato, compiuta subito dopo l'at-tracco (non si è fatto salire nessuno e i giornalisti non sono stati fatti avvicinare). Secondo me, la rimozione di tutto quanto (compresi i corpi, comprensibilmente, ma anche queste tracce) non ha purtroppo agevolato il lavoro degli investigatori e degli inquirenti. Anche in questo caso, per tante ragioni, magari anche comprensibili (perché – ripeto – eventi di questo tipo non sono preventivabili), si è determinata una difficile ricostruzione della realtà.

URAS. (*Misto*). Dottor Fedrighini, oltre al corposo materiale che ci ha consegnato, lei dispone di altra documentazione che potrebbe essere di nostro interesse?

FEDRIGHINI. Tutto il materiale a mia disposizione è costituito, solo ed esclusivamente, dagli atti di inchiesta, indagini e atti processuali. Per ogni frase o citazione fatta c'è il documento di riferimento (che sia verbale di acquisizione di sommarie informazioni o verbale o udienza di tribunale).

Io non ho fatto nient'altro, in quanto ho fatto un lavoro di tipo esclusivamente documentale. A seguito della pubblicazione ho ricevuto contatti, che però ho lasciato subito cadere perché non mi interessavano. Il libro era già uscito ed era importante che venisse pubblicato così com'era.

PRESIDENTE. Ringraziamo il dottor Fedrighini per il prezioso contributo che ci ha offerto.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

I lavori terminano alle ore 16,45.

