



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 7

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

AUDIZIONE DEL DOTTOR PIERO MANNIRONI,
GIORNALISTA DE «LA NUOVA SARDEGNA» E DEL DOTTOR
ALBERTO TESTA, GIORNALISTA DE «L'UNIONE SARDA»

9^a seduta: martedì 16 febbraio 2016

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E**Audizione del dottor Piero Mannironi, giornalista de «La Nuova Sardegna»
e del dottor Alberto Testa, giornalista de «L'Unione Sarda»**

PRESIDENTE	Pag. 3, 12, 15 e <i>passim</i>	<i>MANNIRONI</i>	Pag. 3, 10, 12 e <i>passim</i>
BATTISTA	26	<i>TESTA</i>	10, 11, 12 e <i>passim</i>
GRANAIOLA	28		
MATTEOLI	25, 26		
PAGLINI	29		
URAS	27		

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, Movimento Base Italia, Idea, Euro-Exit): GAL (GS, PpI, M, MBI, Id, E-E); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-L'Altra Europa con Tsipras: Misto-AEcT; Misto-La Puglia in Più-Sel: Misto-PugliaPiù-Sel; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

Intervengono il dottor Piero Mannironi, giornalista de «La Nuova Sardegna» e il dottor Alberto Testa, giornalista de «L'Unione sarda».

I lavori hanno inizio alle ore 11,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del dottor Piero Mannironi, giornalista de «La Nuova Sardegna» e del dottor Alberto Testa, giornalista de «L'Unione sarda»

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del dottor Piero Mannironi, giornalista de «La Nuova Sardegna» e del dottor Alberto Testa, giornalista de «L'Unione sarda» che saluto e ringrazio per aver accettato di partecipare ai nostri lavori.

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

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

Chiedo agli auditi e ai commissari se ritengano che i loro interventi debbano essere secretati. Gli auditi e i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e la secretazione dell'audizione o parte di essa, qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non debbano essere divulgati.

A norma dell'articolo 13 del Regolamento interno, preciso che è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

Come avevamo deciso in Ufficio di Presidenza, in questa fase dei lavori della Commissione d'inchiesta ascolteremo coloro che hanno, come magistrati, avvocati o giornalisti (abbiamo già ascoltato la dottoressa Arighi due settimane fa), seguito tutta la vicenda relativa al disastro del Moby Prince.

Siamo interessati alla dinamica dell'incidente e ai processi. In questo ambito si inquadra l'audizione del dottor Mannironi e del dottor Testa. I Commissari avranno la possibilità di porre alcune domande e infine restituiranno la parola ai due auditi.

Come ho detto durante la presentazione, qualora riteniate che vi siano elementi da secretare, potete richiederlo e qualora vi fossero documenti che vorrete fornire alla Commissione sarebbero assolutamente graditi.

MANNIRONI. Signor Presidente, preliminarmente vorrei dire che mi sono occupato di questa vicenda non dall'inizio ma solo in una seconda fase, cioè dal 2006 in poi a seguito della richiesta di riapertura delle inda-

gini avanzata dai parenti di alcune delle vittime, per la precisione i fratelli Chessa. Ho potuto occuparmene solo allora per due ordini di motivi: in primo luogo, nel 1991 quando accadde la tragedia, lavoravo alla redazione di Nuoro e mi occupavo di sequestri e omicidi, quindi di tutt'altri argomenti, e poi perché il nostro giornale fa parte del gruppo editoriale La Repubblica – l'Espresso, come il giornale «Il Tirreno», i cui colleghi seguirono anche per noi la prima fase dell'inchiesta giornalistica relativa alla vicenda. Chiaramente non voglio fare valutazioni sul lavoro svolto dai colleghi di Livorno, però devo dare atto al collega Alberto Testa, che scriveva allora per «L'Unione sarda», di avere affrontato l'indagine giornalistica con un atteggiamento e con una capacità professionale sicuramente superiori.

Do atto quindi ad un collega, che per me è stato anche un maestro, del fatto che comunque questa indagine è stata portata avanti in modo assolutamente egregio.

Come dicevo, io cominciai ad occuparmi della vicenda nel 2006. Devo dire che sulla scorta di esperienze passate non ho mai creduto al fatto che esistano due scuole di pensiero, che poi sono quelle emerse anche in questa Commissione. La prima scuola di pensiero è quella di chi ha una visione molto pragmatica degli eventi e quindi sposa solamente l'indagine degli elementi fisici riscontrati e la seconda, invece, è quella di chi, contestualizzando magari gli elementi, crea scenari che sono stati definiti suggestivi. Per me gli scenari suggestivi non esistono. Esistono solamente degli elementi di valutazione che devono essere indagati senza alcuna prevenzione anche sulla scorta di alcune esperienze.

Se mi è possibile fare un piccolo inciso, la mia prima esperienza in merito fu addirittura un'inchiesta che io e il collega Testa portammo avanti in concorrenza. Infatti, nonostante sia stato suo allievo a «L'Unione sarda», siamo poi diventati concorrenti perché io passai alla «Nuova Sardegna». All'epoca cercammo di dimostrare che nell'isola della Maddalena i sommergibili nucleari americani erano dotati di missili *cruise* con testata termonucleare multipla. Venimmo smentiti ai massimi livelli, a cominciare dall'allora ministro della difesa Spadolini che riteneva la nostra ricostruzione giornalistica molto suggestiva (e torna la parola «suggestiva»). Allora non erano i tempi di *Internet* e da noi molti segreti erano e sono chiusi nelle casseforti. Negli Stati Uniti, però, molte casseforti sono di vetro per cui riuscimmo ad ottenere nel dicembre di quell'anno – parlo del 1984 – i documenti e addirittura le pubblicazioni specialistiche americane che raccontavano il *progress* dell'armamento dei sommergibili d'attacco della classe Los Angeles con sistema SLCM (*submarine-launched cruise missile*) che cioè non solo raccontavano di quale tipo di armamento venivano dotati i sommergibili ma addirittura riportavano la scansione dei tempi e il nome dei vascelli armati. Dunque la nostra idea era suggestiva fino ad un certo punto; anzi, nel giro di quattro mesi dimostrammo, con i documenti americani, che di suggestivo non c'era niente, c'era semplicemente una vicenda che doveva rimanere coperta in Italia ma non altrove evidentemente.

Il Presidente e il senatore Uras conosceranno poi l'episodio relativo ad un elicottero della Guardia di Finanza che fu abbattuto a Capo Ferrato: anche in tal caso è stata usata la parola «scenario suggestivo» e finalmente, dopo oltre vent'anni di inchiesta, è stato formulato un capo di imputazione per omicidio volontario. Per chi non lo sapesse si trattò di un elicottero della Guardia di Finanza che venne abbattuto con un missile terra-aria davanti al poligono più grande di Europa, Salto di Quirra. All'inizio ciò che era accaduto fu fatto passare per un incidente ma poi, alla fine, le conclusioni sono state diverse anche grazie al lavoro dei giornalisti.

Alla luce di tutte queste esperienze, quando cominciai a valutare il cosiddetto caso Moby Prince, l'unica cosa che potei fare, non avendo partecipato nell'immediatezza all'inchiesta né ai processi, fu riprendere in mano tutte le carte e analizzarle con un occhio diverso, con molto distacco e anche con distacco rispetto a quello che poteva essere il coinvolgimento emotivo nell'immediatezza. Vorrei che la mia testimonianza, che non so quanto possa comunque essere utile, sia improntata ad alcuni elementi che ho cercato di focalizzare e che potrebbero essere suscettibili di approfondimento e di indagine.

Vorrei partire dalla comunicazione radio del canale 16 VHF che è stata sottovalutata o comunque non sufficientemente indagata. Alle ore 22.20.10 secondi una voce in inglese sul nastro della stazione costiera IPL di Livorno dice: «*the passenger ship, the passenger ship...*», cioè «la nave passeggeri, la nave passeggeri... ». Faccio notare che in primo luogo non c'è un identificativo di chi chiama, secondo è in lingua inglese e terzo l'unica nave passeggeri presente in zona era la Moby Prince. Chiaramente l'unica ipotesi che può essere avanzata è che qualcuno si accorse dell'arrivo della nave della Navarma e cercò di avvertire dell'arrivo del traghetto che evidentemente in quel momento si stava avvicinando ad uno scenario, ad una zona in cui probabilmente poteva creare problemi.

Sappiamo che in queste vicende contano anche piccoli elementi e comunicazioni che nell'immediatezza possono sembrare prive di significato. Sicuramente il tecnico Bardazza di Milano vi racconterà la storia delle comunicazioni radio in cui si parla della misteriosa nave Theresa, che poi, con la comparazione vocale, si scopre essere una nave militarizzata americana, la Gallant II.

Vi è un altro elemento che probabilmente è stato affrontato, sia giornalmisticamente che giuridicamente, come un fatto inspiegabile. Noi che viviamo in Sardegna e abbiamo una presenza militare importante (nel nostro territorio vi è il 67 per cento delle servitù militari italiane e avviene il 72 per cento delle esercitazioni a fuoco) siamo abituati a determinati comportamenti da parte del mondo militare e, quindi, non ci stupiscono; ad esempio, si è parlato tanto della base americana a La Maddalena, ma nessuno parla della base segreta di Tavolara. Abbiamo un'abitudine a convivere con un mondo oscuro o, comunque, un mondo dal quale dobbiamo restare fuori. Alla luce di questo vi è un aspetto oscuro nell'inchiesta Moby

Prince: mi riferisco all'acceciamento del *radar* e all'offuscamento o cono d'ombra che si crea nel *radar* di Poggio Lecceta.

Poggio Lecceta è una stazione *radar* che si trova ad un'altezza di 462 metri, a 10 chilometri da Livorno, e che registra soprattutto il traffico aereo, ma ha una portata tale che consente di monitorare anche il movimento marittimo. Mentre in un primo momento la presenza di questa stazione è stata sottovalutata, successivamente il pubblico ministero De Franco e gli avvocati di parte civile ritennero importante controllare se potessero esserci elementi di indagine interessanti. Leggendo i tracciati scoprirono questa anomalia, cioè che si era creato un cono d'ombra, dal punto di vista *radar*, sull'area in cui è avvenuta la tragedia, proprio in quelle ore. Ne parlarono all'udienza del 22 maggio 1996, durante il processo di primo grado. Allora emerse che il *radar* aveva registrato l'uscita dal porto prima della nave militarizzata americana Margareth Lykes, poi della motonave Adige (che seguiva per un primo tragitto il Moby Prince e poi deviava verso Savona); viene registrata addirittura la traccia del traghetto Golfo degli Ulivi diretto a Olbia e poi improvvisamente, alle 22,25 (strana combinazione, siamo proprio nel momento in cui accade la tragedia), il cono d'ombra che si viene a creare impedisce di capire che cosa stia accadendo nella rada. Se vogliamo parlare di suggestione, possiamo parlarne; io parlo di una strana coincidenza su cui vale la pena indagare.

Allo stesso modo vale la pena indagare su un fatto che magari è stato sottovalutato, un altro elemento di indagine importante: i tracciati *radar* dell'aeroporto di Pisa. Questo *flash* (c'è un termine militare per indicarlo, ma non me lo ricordo) viene avvertito non solo da tutte le imbarcazioni che sono in movimento nella rada di Livorno dopo la collisione, ma vi è una testimonianza molto importante, quella di Domenico Mattera, un radarista del rimorchiatore Tito Neri VII, che racconta prima al magistrato inquirente e poi in udienza che, mentre cercavano di identificare nel caos il Moby Prince, improvvisamente il *radar* divenne completamente bianco: una luce abbagliante bloccò le comunicazioni.

È un elemento che deve farci riflettere perché è una coincidenza. Non esistono fenomeni atmosferici che mandano in *tilt* tutti i *radar* e soprattutto deve far riflettere la coincidenza temporale e farci pensare che si sia trattato invece di una strategia di oscuramento che ha una logica – questo è un mio personale avviso, magari sbaglierò – di tipo prevalentemente militare.

Poi c'è un altro elemento ugualmente sottovalutato e archiviato come di corredo rispetto allo scenario ed è la presenza di un elicottero; ne parlano per prima Marcella Bini, una testimone (che è, tra l'altro, la moglie di uno dei più noti avvocati di Livorno), e sua figlia. Quella sera madre e figlia si affacciano alla finestra di casa e assistono a quella che sembra una circostanza strana: vedono dei bagliori in mare, non sanno quantificare le miglia, ma parlano di un qualcosa di strano e poi vedono questo elicottero, un elicottero abilitato al volo notturno.

Durante le indagini viene chiesto alle autorità civili e militari se fosse stato mobilitato qualche elicottero perché potesse servire di supporto ai

soccorsi. Allora, le autorità sia militari che quelle civili, compresi i Vigili del fuoco, negano di avere autorizzato l'uscita di un elicottero. Ma è importante la testimonianza che dà anche un altro teste, Massimo Vernace, che era di guardia all'Accademia di Livorno, il quale indica il momento esatto in cui vede l'elicottero: questo è importante per un motivo semplicissimo, perché sia lui che le altre testimoni indicano lo stesso orario e parlano delle 22,40-22,45. L'allarme sulla collisione avviene alle 22,31 minuti; parliamo di un lasso temporale che va dai nove a quattordici minuti che è importante in questo ragionamento: un elicottero per essere messo in attività (mobilitazione dell'equipaggio, autorizzazione in volo, eccetera) ha bisogno di tempi tecnici che sono superiori ai 25 minuti. Se questo elicottero si trovava lì dai 9 a 14 minuti dopo l'allarme è impossibile che si trattasse di un elicottero fatto decollare per supportare le operazioni di soccorso che poi – come saprete dai dati giudiziari – non ci sono mai state.

Questo elicottero viene poi visto allontanarsi verso Nord dai testimoni, praticamente verso la base di Camp Darby. L'unica valutazione che si può fare è che quell'elicottero fosse già lì. Non essendo decollato dopo l'allarme, verosimilmente si trovava già in zona. Allora c'è da chiedersi prima di tutto: se non è un elicottero civile italiano, se non è un elicottero militare italiano (perché la fonte più autorevole, mi pare l'ammiraglio Campolini, negò il volo di un elicottero), non resta che la base americana.

Gli americani forniscono una risposta abbastanza sorprendente in chiave di indagine, dicendo che avevano sì degli elicotteri all'interno della base, ovviamente abilitati al volo notturno, ma per giustificare il fatto che non hanno mai fornito dei tracciati *radar* affermano che dentro la base non esiste una struttura di controllo *radar*. Viene da pensare che questi elicotteri americani praticamente vengano fatti volare alla cieca e, da un punto di vista dei protocolli di sicurezza (sia dei protocolli civili internazionali che dei protocolli militari, che sono molto più severi) mi sembra assai poco verosimile.

Chiedo scusa se procedo senza un ordine organico, ma ho fissato i punti che più mi hanno colpito nella lettura delle carte e che mi hanno convinto anche a dare un certo taglio ai servizi giornalistici, esercitando un dubbio molto forte sulla versione ufficiale. Mancandomi l'esperienza processuale e di inchiesta, avevo soltanto questi elementi per poter valutare la vicenda. L'elemento che ritengo inoppugnabile e che nessuno può smentire è che a bordo del Moby Prince, esattamente nella sala macchine eliche di prua, sia stato trovato dell'esplosivo.

Sono state trovate tracce di esplosivo di tanti tipi ma di un esplosivo particolare: un tipo di C4, il Semtex, prodotto in Cecoslovacchia che è di uso esclusivamente militare. Gli esperti dalla Marina, Mariperman, dicono che, in base alla loro perizia, si era verificata un'esplosione sulla parte a prua del Moby Prince e dicono che questa esplosione era stata causata da vapori. In pratica dicono che con lo sversamento del petrolio all'interno della nave traghetto si era creata una condizione di pressione sui gas

che ha poi portato all'esplosione. Motivano la loro analisi con il fatto che non è stato trovato un punto di esplosione. Infatti, in caso di esplosione (quella più tragicamente nota per noi è la strage della stazione di Bologna) esiste un punto di esplosione riconosciuto, un cratere, che Mariperman dice non sia stato trovato e per questo motivo loro optano per questa versione, una versione che, però, non cancella la presenza del Semtex.

L'esplosione c'è stata, ammettiamo che sia stata prodotta da questi gas, ma allora il Semtex che è presente da dove arriva?

In un suo libro, Enrico Fedrighini dà una interpretazione abbastanza interessante, cioè dice che probabilmente l'esplosivo ha un'origine esterna. Questo cosa significa? Anche se non lo dice esplicitamente, Fedrighini lascia intendere che la Moby Prince si è trovata, nella sua rotta di uscita da Livorno, davanti ad una situazione di emergenza in cui ci può essere stata un'esplosione di Semtex i cui residui, poi, si sono depositati sulla parte proriera del traghetto. C'è da dire una cosa importante: chi sosteneva che il Semtex potesse essere all'interno di un camion sulla nave deve sapere che il Semtex a contatto con il fuoco non esplosione ma brucia ed ha necessariamente bisogno di un innesco elettrico per esplodere. Non è verosimile, quindi, che l'esplosione sia nata da un trasporto coperto, non autorizzato di esplosivo militare e che l'incendio, sviluppatosi dopo l'impatto tra la petroliera e il Moby Prince, lo abbia fatto esplodere. No, il Semtex o viene fatto esplodere con quelle modalità o non esplosione. Questo elemento, nella diversità della posizione dei periti, è stato accantonato perché quando due consulenti di parte dicono due cose diverse, talvolta il giudice non affronta la situazione ma la congela.

Un altro elemento oggettivo è il timone del Moby Prince che era posizionato 30 gradi a dritta, cioè era sulla posizione manuale idraulico. Questo significa che, all'ultimo momento, qualcuno a bordo del Moby Prince, il comandante Chessa o forse il suo secondo, ha fatto una virata molto brusca a dritta per evitare un ostacolo. Su questa virata c'è molta letteratura nel senso che si parla di un traffico anomalo nel porto di Livorno di bittoline che andavano e venivano, ma soprattutto questo traffico viene raccontato dopo l'impatto. È come se ci sia stato un fuggi fuggi dal punto dell'incidente e ci sono delle imbarcazioni di piccolo tonnellaggio che si trovavano nello scenario e che si allontanano improvvisamente dalla zona dell'impatto.

Un altro elemento interessante è il nastro Canu che è una delle immagini forse più terribili di questa tragedia perché è un nastro che riprende le ultime scene di vita di una coppia e dei loro due bambini, una di un anno addirittura che veniva in Sardegna perché il nonno non l'aveva ancora conosciuta. Le immagini raccontano un quadro di intimità familiare, tutti si apprestano ad andare a letto quando, improvvisamente, si avverte non un'esplosione ma un rumore anomalo, una vibrazione molto forte, cupa, violenta e poi il nastro si interrompe. Ma il nastro si interrompe perché, anche se non voglio accusare nessuno, non ci sono stati degli accorgimenti di prudenza e di professionalità nel recupero di questo nastro che risulta tagliato e incollato nella parte finale. I tecnici dicono

che c'era solo un altro fotogramma, io non so se sia vero ma sta di fatto che c'è un taglio e il nastro viene incollato. Questo nastro miracolosamente si salva dall'incendio, è una cosa incredibile, ma è possibile che in una situazione come questa, dove ci sono 140 morti, vi sia un'imperizia tale da strappare il nastro? Io non ci voglio credere. Anche in questo caso, secondo me, l'approfondimento è stato fatto in modo molto relativo perché, ovviamente, andavano identificate delle responsabilità personali importanti dato che si trattava di un documento di prova che poteva essere dirimente in un'inchiesta come questa.

Poi abbiamo già parlato del famoso video D'Alesio. Nello D'Alesio è un operatore portuale di Livorno che aveva una flotta di rimorchiatori ed era un personaggio molto noto. La sera in cui accadde la tragedia filma il mare da terra. Le immagini non sono di buona qualità ma io ebbi la fortuna di vederle esattamente tre giorni dopo la tragedia, al TG1, in un servizio condotto da Paolo Frajese.

Fu la prima volta che questo video venne trasmesso e l'immagine mi rimase impressa perché diceva che era una sera limpida e non c'era nebbia. Sulla nebbia abbiamo fatto anche degli studi e abbiamo sentito dei meteorologi. Certo la nebbia da avvezione esiste; però è molto singolare che se ne crei un solo banco esattamente dove c'è la petroliera. Un fenomeno così circoscritto, pur se possibile, è abbastanza sospetto. Il video D'Alesio, che è stato ripulito e ridigitalizzato, diventa importante perché mostra un'ombra scura sul mare e dei bagliori che provengono da dietro questa ombra scura. C'è chi in modo un po' riduttivo indica nell'ombra scura la nebbia.

Per carità, io non sono un tecnico e non ho la presunzione di dire niente di specifico; però dire che quel banco compatto, basso, scuro, sia nebbia mi lascia molto perplesso. È più verosimile che si tratti della *silhouette* della petroliera ma questo significa che l'incendio era dietro la petroliera. Questo è un fatto molto importante perché se la petroliera è stata urtata a dritta, cioè a destra, ciò vuol dire che il Moby Prince stava rientrando e quindi ha sbattuto contro la petroliera non in uscita ma mentre tornava in porto. Questo modifica completamente tutta la cosa.

Ora, siccome io do molta importanza agli elementi «crudi», cioè quelli che arrivano nell'immediatezza del fatto, aggiungo che il comandante Superina, in una registrazione sul Canale 16, dice esplicitamente di avere la prua rivolta verso Sud, come tutte le navi che si trovavano alla fonda per il semplice motivo che c'era un leggero vento di scirocco. Allora non riesco a capire perché se tutte le navi alla fonda avevano la prua verso Sud, l'Agip Abruzzo fosse l'unica che l'aveva rivolta a Nord. Se avesse avuto la prua verso Nord, infatti, ciò avrebbe avvalorato l'ipotesi che l'impatto fosse avvenuto al momento dell'uscita della Moby Prince dal porto. Invece questo video fa capire che probabilmente il traghetto stesse tornando in porto per una emergenza che si era creata a bordo.

Questa situazione di emergenza viene avallata anche da un dato oggettivo. Gran parte dei passeggeri, circa 70-80, si trovavano nel salone *De*

Luxe, cioè quello che aveva la possibilità di essere difeso dalle fiamme, già con il giubbino di salvataggio.

Siccome sappiamo tutti che ci vuole del tempo per raccogliere i passeggeri e portarli in questi punti, cosiddetti critici, ovviamente era accaduto un qualcosa prima che aveva portato il comandante Chessa a dare l'ordine che tutti i passeggeri venissero convogliati in una zona cosiddetta sicura.

L'Agip Abruzzo non si sa a tutt'oggi dove fosse posizionata. Il comandante Superina fornisce addirittura 6 o 7 indicazioni diverse, tant'è vero che una Commissione tecnica, composta da alcuni ammiragli, stabilisce quale fosse il «punto nave» (come viene definito tecnicamente) sulla base di un calcolo statistico. In che modo? Nella prima indicazione Superina fornisce un punto, poi un altro e un altro ancora: sulla base di questi 6 punti la commissione formula un calcolo statistico e indica un punto mediano. Trovo che sia poco scientifico, ma questo è un dato che potrà essere chiarito e svelato solo dalle immagini satellitari. Gli americani dicono che non esistono.

Vorrei solamente ricordare un modesto contributo che ho fornito su un'indagine precedente che dimostra come i nostri cieli siano molto più popolati di occhi che controllano dall'altro di quanto non si pensi. Quando stava conducendo l'inchiesta sull'elicottero «Volpe 132» della Guardia di Finanza abbattuto nel 1994, sul quale venne apposto e poi tolto il segreto di Stato, mi venne in mente di cercare foto satellitari per verificare lo scenario. Trovai un sito russo che vendeva le foto satellitari di quel giorno (non della sera in cui accadde la tragedia, ma della mattina), ma ci servivano per capire se esisteva quella nave in zona, la Lucina. Purtroppo mi chiesero 30 milioni di lire di allora, il giornale non mi supportò in questa richiesta e quindi non potemmo avere quella foto satellitare, ma c'era. Stiamo parlando di un sito russo.

È possibile che gli statunitensi, che sono molto attenti, non abbiano una copertura satellitare in quella che è la loro base logistica più importante del Sud-Europa? È un momento critico, arrivano le navi civili militarizzate cariche di armi dalla Guerra del Golfo e dall'operazione Desert Storm e si ha questa situazione di mancata copertura: trovo che sia una circostanza sospetta.

Mi avvio rapidamente alla conclusione e chiedo scusa se mi sono dilungato. C'è poi il sospetto dei buchi possibili nelle registrazioni. Non so se siano mai state fatte delle perizie sui nastri.

TESTA. Sì.

MANNIRONI. Abbiamo la testimonianza di uno dei due allievi ufficiali, Paolo Thermes (che assieme a Roger Olivieri, è uno dei due testi importanti in questa vicenda), il quale, mentre vede quello che sta accadendo, ha anche la radio accesa e quindi sente le comunicazioni-radio sul canale 16 tra il comandante Superina e i Vigili del Fuoco. Quando riascolta quel nastro, nella fase successiva delle indagini, dice che manca

qualcosa e, in sede di udienza processuale, indica addirittura il punto in cui secondo lui mancano dei passaggi. Anche un'indagine sui nastri di registrazione andrebbe approfondita.

Poi c'è la testimonianza, che sinceramente mi ha molto incuriosito, di Marco Pompilio, che è il direttore di macchina dell'Agip Abruzzo, che racconta che una ventina di minuti dopo l'esplosione originata dall'impatto tra il Moby Prince e la petroliera vede un peschereccio d'altura in fiamme in rotta di collisione con la petroliera, che addirittura la sfiora. Siccome stiamo parlando di un uomo di mare, persona di grande esperienza, mi sembra impossibile che Pompilio possa confondere una nave traghetto, che è lunga 130-140 metri, con un peschereccio che lui indica della lunghezza approssimativa di 60 metri. Questa testimonianza fa emergere la presenza, che non è stata assolutamente valutata, di una terza imbarcazione in difficoltà e in fiamme. Questo elemento è diventato anche importante in chiave di riapertura delle indagini, perché i familiari delle vittime hanno chiesto di fare una verifica dei fondali per verificare se esistesse un'imbarcazione affondata in quelle circostanze.

Vorrei chiudere facendo riferimento al comportamento delle autorità statunitensi che in un primo momento, mi pare nel 1991, indicano solo tre navi militarizzate alla fonda, mentre dieci o undici anni dopo una fonte autorevole, un Capitano di vascello, parla addirittura di cinque navi e ne fornisce anche i nomi. Una delle due navi, che non erano state indicate in un primo momento, guarda caso è la nave che il tenente della finanza Cesare Gentile dice di aver visto oggetto di un carico-scarico di armi.

Gentile, nella seconda fase del processo, nel 2006, aggiusterà la sua dichiarazione (ho letto tutti i verbali), ma dice molto chiaramente: lì stavano scaricando le armi. A quell'ora non mi pare fosse possibile un normale scarico di armi verso Camp Darby, perché c'è il Canale dei Navicelli, attraverso il quale le chiatte portano a Camp Darby, ma è chiuso dal ponte girevole del Calambrone. Era chiuso e, dunque, chissà dove stessero andando quelle armi. Per chiudere – chiedo scusa se mi sono dilungato e se la mia esposizione non è stata molto organica – c'è un fatto che trovo assolutamente sconvolgente ed è la scomparsa della scatola nera del Moby Prince. I propulsori Kamewa del traghetto hanno una sorta di centralina che registra il numero e le variazioni dei giri: è una sorta di scatola nera da cui si sarebbe potuti risalire alla posizione esatta del Moby Prince.

Sul luogo dell'impatto ci sono tante versioni: qualcuno parla di 2 miglia nautiche dal molo della Vegliaia, altri dicono 2,5 miglia, altri ancora 2,7. Non si tratta di imprecisioni di poco conto, perché se si fosse trattato di 2 miglia l'inversione del Moby Prince sarebbe stata possibile, mentre a 2,7 miglia inizia a diventare problematica. Siccome qualcuno ha dato per certo che la virata non era possibile, ritengo che sarebbe stata possibile se la nave si fosse trovata a 2 miglia.

La mancanza di questa scatola nera...

TESTA. Sono state strappate.

MANNIRONI. Esattamente. Stiamo parlando di un'alterazione della prova assolutamente importante.

Questi sono elementi che ho confusamente raccolto e offerto alla vostra attenzione, sperando che possano essere utili al vostro lavoro.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Mannironi, al quale potrete rivolgere eventuali domande di approfondimento.

Do ora la parola al dottor Testa.

TESTA. Innanzitutto voglio ringraziare il collega Mannironi che ha un grosso difetto, quello di peccare di modestia, da sempre. È uno dei migliori inviati di giornalismo investigativo che ci siano sulla piazza. Ringrazio altresì la Commissione: l'aspettavo, come i familiari delle vittime, da 21 anni. C'è stato un blocco su questo fronte, perché, a prescindere dalle divisioni tra i due comitati, quello dei Rispoli e quello dei Chessa, che adesso sono state superate, ci sono stati vari tentativi da parte di diversi deputati, anche da parte degli onorevoli Magrone e Marida Bolognesi, che sicuramente il senatore Matteoli conoscerà.

Ebbene, questi tentativi si sono arenati perché (almeno così sapevo ufficiosamente) il senatore Pellegrino, Presidente della Commissione stragi, diceva che non c'era stata una strage e dunque la Commissione non poteva indagare.

Il problema di oggi, secondo me, ed è anche il vostro, è che si faranno tante supposizioni o accuse, soprattutto alla Capitaneria, e me ne occuperò consegnandovi della documentazione su ciò che è accaduto quella notte. Dal punto di vista della richiesta di verità dei familiari delle vittime ci sarà sicuramente una risposta e spero che sia positiva. Il problema, però, è che tutti i reati, dopo vent'anni, sono prescritti mentre il reato di strage non cade mai in prescrizione. Quindi io penso che su questa ipotesi la Commissione possa lavorare per arrivare a determinare quantomeno degli indizi su come sia potuto accadere.

Innanzitutto voglio eliminare il discorso che riguarda l'organizzazione dei soccorsi perché molte delle notizie che sono finite negli atti giudiziari nascevano da segnalazioni anonime o telefonate, cioè da documenti che venivano consegnati, stranamente, soltanto all'inviato di un giornale regionale perché altri colleghi non se ne occupavano. Qualcuno, come Andrea Purgatori che ha seguito tutte le fasi della vicenda di Ustica, mi aveva spiegato che lui aveva chiesto alla direzione del Corriere dell'epoca di potersi occupare della vicenda e gli avevano risposto «non è cosa», cioè non era interessante, 140 morti non erano interessanti. Poi mi sono chiesto perché e se lo chiese anche lui ma a questa domanda risponderò più avanti.

Mi era arrivato, con una busta di carta intestata del Ministero della marina mercantile, una parte di un documento che mi era stato mandato in via riservata dall'ispettore generale dalla Capitaneria, Giuseppe Francese. Tale nota era stata richiesta dal ministro Facchiano. Francese stende un rapporto nell'aprile del 1991 che viene conosciuto da tutti attraverso il

mio giornale perché la documentazione viene rilasciata, dopo tre anni, a me e al magistrato. L'Ispettore generale delle capitanerie dice che un coordinamento efficace dei soccorsi si è realizzato non prima delle 5 del mattino del giorno 11: cioè lui, con un documento riservato, mette sotto accusa la Capitaneria e tutti i servizi che non si erano mobilitati però, ufficialmente, non contesta al comandante Albanese tutte le accuse che vengono mosse per i ritardi nei soccorsi. In pratica lo copre. Questo documento, perché diventasse prova nel processo, doveva essere naturalmente confermato da Francese che però, per la tensione secondo me, muore quattro giorni prima di essere ascoltato dal tribunale dal quale era stato convocato. Vi lascio il documento.

Oltre a questo documento c'è un altro fatto abbastanza curioso che riguarda un ufficiale della Capitaneria, un capitano di corvetta responsabile per la sicurezza, Renato Roffi, che quella notte non viene chiamato. Sente la notizia alle 7 del mattino alla radio e si precipita in Capitaneria chiedendo per quale motivo non lo avessero avvisato. Lui ha delle notizie e le racconta sempre al solito giornalista che le scrive. Dopo che queste notizie escono sul mio giornale, Roffi viene immediatamente trasferito a Civitavecchia, si oppone e presenta una serie di ricorsi per risarcimento, l'ultimo dei quali dura ancora oggi (mi pare si tratti di una serie di venti cause). Vi lascio una copia di una lettera che mi ha mandato a futura memoria e che è stata inviata anche al dottor De Franco, ad un altro magistrato, alla collega Arrighi e anche al suo avvocato dove spiega che era stato minacciato proprio perché aveva denunciato questi ritardi mentre Francese invia note riservate al Ministro ma poi copre quanto è accaduto. Questo è un capitolo che penso possa interessarvi.

Naturalmente, delle persone che chiamerò in causa su questa vicenda ho fatto una lista che vi darò dove ci sono numeri di telefono e indirizzi. Manca soltanto quello di Alessandro Massari che è un perito esplosivista che è stato massacrato dai giudici, secondo i quali egli continuava a parlare di una bomba e di una esplosione prima dell'impatto con la petroliera perché era afflitto da «scoop investigativi». Massari ha fatto anche una richiesta formale al Ministero di grazia e giustizia contro i giudici che avevano espresso questo giudizio e non so come sia andata a finire la vicenda, questa come le tante altre vicende di coloro che si erano occupati dell'esplosione.

Durante l'inchiesta che io ho portato avanti nel 1995, ho saputo che Massari – che era il tecnico esplosivista che aveva eseguito le perizie balistiche sul caso Moro e aveva lavorato sulla strage di Capaci e quella di Borsellino – temporaneamente era stato mandato qui a Roma a Castro Pretorio e si occupava di fare i *quiz* per i nuovi agenti di polizia. Adesso credo che sia di nuovo in attività ma se lo ascolterete potrà raccontarvi lui la sua storia. È l'unico indirizzo che non ho, ma il Ministero dell'interno potrà sicuramente darvi notizie.

Quindi vorrei partire da questo assunto: chi ha seguito questa indagine deve dire grazie ai fratelli Chessa perché questi ragazzi avevano moltissime difficoltà a parlare con i giornalisti. Mi ricordo che i primi giorni,

una settimana dopo l'accaduto, si ripeteva il solito *refrain*: l'equipaggio era distratto, stava guardando la partita di coppa delle coppe, il comandante era al ristorante a mangiare con la moglie e c'era questa nuvoletta di Fantozzi, o nebbia da avvezione sulla petroliera per cui non l'hanno vista. Bertrand disse che non aveva sentito alcuna esplosione, niente di niente, e che il timoniere prima di morire, gli disse che erano finiti purtroppo contro una petroliera, che c'era la nebbia e quant'altro. Alessio Bertrand è un testimone abbastanza singolare perché offre tutta una serie di versioni. Viene poi sottoposto ad una perizia perché chiede all'INAIL di avere una pensione di invalidità e so che gli avevano diagnosticato una amnesia retrograda irreversibile; quindi è difficile, se voi lo sentite, che possa ricordare bene tutto. Comunque il caso di Bertrand, l'unico superstite, viene considerato dai periti un fatto straordinario.

Ma non è l'unico fatto straordinario perché ai giornalisti per almeno due anni e mezzo viene nascosto un altro fatto e cioè che il corpo del barman, Francesco Esposito, viene ritrovato alle 9 del mattino ed era annegato non bruciato. Io avevo pubblicato la foto del cadavere, che mi era stata data e che vi lascerò, e posso dirvi che anziché portarlo, come avevano fatto con tutti gli altri cadaveri, nell'*hangar* della Karin B, la cosiddetta nave dei veleni, il corpo di Francesco Esposito fu portato al cimitero Cigna per non mostrare ai parenti che qualcuno si era salvato dalle fiamme. Ma come si scopre che si era salvato alle 9 del mattino? Io mi sono sorbito per lunghe ore la coppia dei nastri originali di Livorno Radio: ho ascoltato tutte le audiocassette e la perizia Ceccantini sugli stessi nastri si ferma quando il traghetto quando arriva alla darsena petroli alle 7 del mattino.

Ascoltando i nastri sento che i rimorchiatori del Tito Neri stavano avvisando che era stato trovato un cadavere. Non risultava questo agli atti: questo avviene alle 9 del mattino. Non solo, ma vicino al cadavere (sempre da registrazione, che però Ceccantini non ha trasferito, e quindi messo a verbale come trascrizione) è stata trovata una scialuppa. Ho sentito che quelli del rimorchiatore dicevano tra di loro: attenti, perché ci sono ancora le funi di altre scialuppe che erano state buttate a mare.

Questo è stato completamente nascosto. I Chessa lo hanno saputo dopo due anni e mezzo. Questo non è voler fare misteri; è una semplice attività che ho svolto e ho ricevuto grande collaborazione da parte del dottor De Franco. Ritengo anche che Rispoli sia stato un po' ingeneroso quando ha detto che De Franco non era andato avanti. Mi è sembrato, ma può darsi che fosse una mia impressione, che il dottor De Franco avesse il freno a mano tirato, come se qualcun altro gli tirasse il freno a mano e avesse difficoltà ad andare avanti.

De Franco diceva che c'era una bomba. Questa è l'intervista che ha rilasciato al giornale «L'Unione sarda» quando c'è stata la seconda perizia del dottor Massari (quello che era affetto da manie di investigazione). L'articolo che vi mostro e consegno agli atti è del 17 dicembre del 1992. De Franco dice in questa intervista: pare che non si trovi l'innesco, ma lo stesso Massari ha svolto un'inchiesta su una bomba esplosa proprio

a Livorno contro il consolato di Spagna da parte dell'Eta, l'organizzazione separatista basca, e anche allora non si trovavano gli inneschi. Non si è trovato l'innesco nemmeno per Capaci. Sempre nell'intervista De Franco spiega anche quale poteva essere la possibilità di un attentato: la barra del timone – come ha detto il dottor Mannironi – è stata trovata con un'inclinazione di 30 gradi e ciò significa – continua sempre il dottor De Franco – che c'è stata una virata improvvisa che chiunque avrebbe avvertito al punto da perdere l'equilibrio. Bertrand non sente neppure che c'è stata la virata. Non sente l'esplosione, non sente nulla e De Franco conclude che non ritiene Bertrand un teste credibile.

Lui chiude l'inchiesta, precisando anche quello che aveva detto Masari, ossia che l'esplosivo era stato trovato dentro una borsa e che non poteva essere portato da qualcuno. Chiude l'inchiesta, sostenendo l'ipotesi della bomba e dell'esplosione e quindi tutti gli scenari che si potevano aprire. A quel punto il gip Roberto Urgese la pensa diversamente e cancella la bomba. De Franco dopo questa intervista (ma poi lo intervisteranno anche altri giornali) viene trasferito alla Pretura del lavoro, però continua l'inchiesta, perché nel frattempo gli viene concessa una proroga e va avanti. Oggi, intervistato da «Il Fatto Quotidiano», De Franco dice: no, assolutamente, io sognavo da anni di andare alla Pretura del lavoro. Adesso però si occupa di fallimenti al tribunale fallimentare.

Che cosa succede poi? Io vado avanti in questa inchiesta e pubblico un articolo in cui, sempre da notizie che mi vengono dall'esterno, rivelo che il fotografo Massimo Sestini (uno che viaggia in elicottero anche oggi, anche lui maniaco di *scoop*), il giorno in cui portano il Moby Prince in porto, si traveste da pompiere, entra sulla nave e scatta delle fotografie. Fotografa sul ponte di poppa i corpi della squadra antincendio che si era mobilitata per l'emergenza.

Queste sono le foto: qui ci sono i corpi della squadra antincendio, qui ci sono le manichette. Vedendo al *computer* la foto originale (stiamo parlando di documenti ufficiali della Procura della Repubblica), si vedono le manichette, la spingarda e si vede anche una di queste bombole antincendio.

PRESIDENTE. Stiamo parlando dei corpi della squadra antincendio della Moby Prince?

TESTA. Esattamente. Giuseppe Tagliamonte è il capo dell'antincendio.

Quest'altra è la fotografia che viene fatta dopo che sono stati portati via i cadaveri da parte della polizia scientifica, precisamente dall'ispettore Grosselle, il quale nel suo rapporto al magistrato scrive che i Vigili del fuoco non lo avevano fatto entrare perché c'era un rischio sicurezza, mentre il fotografo Sestini non si è bruciato, è andato sulla nave con normali stivaletti e non gli è successo niente.

Qual è il problema? Questo lo sappiamo tutti: se a un certo punto vengono rimossi i cadaveri dalla – chiamiamola così – «scena del cri-

mine», viene alterato tutto; non solo, il magistrato De Franco – e qui c'è la documentazione – interrogherà poi Sestini, perché quei corpi di reato (non i cadaveri, ma le manichette, le spingarde eccetera) non ci sono più, il giorno dopo sono spariti. Quelli chiaramente sono elementi di prova.

Dopo che pubblico questa notizia, una decina di giorni dopo, un qualificato esperto di mare, il professor Nicola Petronzi, manda una smentita *urbi et orbi*, perché la manda per conoscenza anche al mozzo sopravvissuto Alessio Bertrand, a Giovanni Tagliamonte che è il fratello di Giuseppe Tagliamonte, il capo dell'antincendio, la manda anche a Gerardo Guida, che è il fratello del timoniere, e per conoscenza ad Onorato Achille della Navarma e a Renato Superina (questi ultimi entrambi deceduti). Poi la manda anche all'illustrissimo GIP Roberto Urgese, al PM De Franco, alla Procura della Repubblica e anche alla spettabile «Unione sarda» per dire al direttore del giornale: guardate che Testa, il vostro inviato, è uno che scrive solo balle, perché fa tutta una ricostruzione in cui dice che c'era la bomba a bordo della nave e l'elemento base di tutto è l'orologio di Tagliamonte che segna le 22,30. Quell'orologio – scrive Petronzi – non è di Tagliamonte.

La lettera della smentita è firmata anche dal fratello Giuseppe Tagliamonte, che allora era il Presidente del Comitato Sud di Loris Rispoli ed è stato ricevuto anche da diverse Commissioni dei trasporti. Che cosa dicono in questa lettera? L'orologio di cui si parla nell'articolo non apparteneva al signor Tagliamonte Giovanni e, quindi, Testa ha detto balle colossali e ha costruito tutto su un falso. Consegno questo documento agli atti della Commissione.

Questi sono documenti delle perizie necroscopiche che lascio alla Commissione: reperto n. 5, identificato come Tagliamonte Giovanni. Luogo di reperimento: ponte imbarcazioni, poppa. Indumenti: non indossa alcun indumento. Oggetti personali: ha al collo una catenina. Reperti rinvenuti nel sacco: anello in metallo giallo, tipo fede, inciso; orologio metallico fermo alle ore 22,30. Questo è il corpo ritrovato, ma il corpo del reato è sparito. Questa è la foto della polizia. Ora, può anche darsi che il fratello di Tagliamonte fosse in buona fede ma come fanno a dire che quell'orologio non era del fratello quando ci sono poi gli atti dei quali, fortunatamente, sono in possesso? All'epoca, però, quegli atti, che ho pubblicato e che vi lascio, erano ancora in istruttoria e nessuno poteva conoscerli. Se quella smentita fosse stata vera e se non avessi fatto vedere al direttore di allora i documenti che ho mostrato anche a voi mi avrebbero cacciato via e quello era il loro intento. Però questo non succede perché io continuo nell'inchiesta. Non solo, non arrivano più altri giochetti di questo tipo perché diventai co-direttore dell'«Unione sarda» e dunque mi sarei dovuto licenziare da solo e quindi era un po' difficile che mi fermassero.

Ora non voglio scendere nei particolari della smentita ma tutto il discorso del professor Petronzi, a parte l'orologio su cui scrive una cosa non vera, dice anche che la ricostruzione del giornalista non è verosimile, per-

ché non è possibile che appena due, tre o quattro minuti prima che intervenisse la squadra antincendio ci fosse stata un'esplosione a bordo, anche se la squadra antincendio non poteva certo pensare di spegnere l'incendio appiccato dall'impatto con la petroliera con la spingarda e con questa strumentazione, ovviamente, né poteva organizzarsi in quattro minuti.

Petronzi dice che dalla stazione di Livorno Radio che ha registrato tutte le conversazioni sul canale 16 risulta che dalla Moby Prince stavano chiedendo le pizzette, cioè c'è una chiamata commerciale. Come si fa a dire che chiamavano per le pizzette se c'era un'emergenza a bordo?

Analizziamo, molto brevemente, questa storia delle pizzette. Non so se esistano le registrazioni di Livorno Radio. Io le ho perché i magistrati che hanno portato avanti la seconda inchiesta dopo l'apertura delle indagini, giustamente hanno detto che da un fascicolo così enorme facilmente sarebbero potuti sparire alcuni documenti: succede normalmente. Il fatto abbastanza strano è che siano sparite delle prove, dei documenti di prova. Non lo dico da giornalista ma se io fossi un familiare di una delle vittime mi chiederei se sia possibile tollerare simili mancanze.

Vi mostro un altro articolo: «Spariscono le prove. Un estintore e un idrante usati dall'equipaggio sono scomparsi dal traghetto». Non c'è stata nessuna smentita di questa notizia, niente di niente e non è andata avanti un'inchiesta sulla sparizione di questi oggetti. All'epoca, anche se non c'era ancora *internet*, «L'Unione sarda» a Livorno veniva venduta in tutte le edicole. Io scrivevo gli articoli e li mandavo direttamente alla Procura della Repubblica, cioè al dottor De Franco, quindi le notizie c'erano ma nessuna indagine è stata fatta in merito. Spariscono delle prove e nessuno se ne accorge.

Per ritornare alla storia di Livorno Radio, appena uscito dal porto, il marconista chiama Livorno Radio e dicono che si tratti di una chiamata commerciale. I giudici dicono che era una voce normalissima che chiama e dice: «Livorno Radio è la Moby Prince». L'altro gli risponde: «ti sento malissimo. Vai sull'altro canale». Poi la comunicazione si interrompe, nel nastro non c'è niente e c'è soltanto la testimonianza di Savelli che dice di essersi trattenuto un minuto e mezzo con il marconista, quindi non c'è più la voce del marconista, c'è solo la testimonianza di Savelli che riferisce che il marconista aveva chiesto un numero di Olbia. E però si ferma tutto lì. Quel numero di Olbia, con il prefisso 0789 in via ufficiale si è saputo che era legato ad un altro numero che però riguardava una panetteria di Livorno, non di Olbia. Il prefisso era 0789 ma poi il numero che seguiva era di Livorno. Sto parlando di una notizia ufficiosa perché allora i difensori di parte civile avevano visionato il brogliaccio in cui era stata segnata la chiamata commerciale che era stata addebitata ma quella chiamata non sarebbe mai arrivata perché il numero era sbagliato, dunque non ci sarebbe stata mai la prova che sulla Moby Prince pensavano alle pizzette e alla partita. C'è solo la testimonianza di Savelli che viene anche contestata dalla Commissione ministeriale d'inchiesta che chiede come mai, dato che l'operatore era sul canale 16 e dunque sentiva in diretta ciò che accadeva, che quella notte era scoppiato un «casino» – scusate il ter-

mine – e dunque sapeva che la Moby Prince aveva interrotto le comunicazioni, non avvisa, non dice niente a nessuno, non dà l'allarme? Era pensabile, infatti, che se avesse sentito prima Superina che parlava di una nave arrivata addosso alla petroliera e prima di definirla bettolina, che lui non si preoccupasse di nulla?

Non solo: in quei nastri, che io ho ascoltato, non si sente nemmeno una parola del capitano Gentile della Guardia di Finanza. Tanto che Gentile, quando viene interrogato, dice che il rapporto che avevano mandato non è arrivato a nessuno e non si trova. Poi si trova ma solo a pezzi. La cosa curiosa della testimonianza dell'ammiraglio Francese, che non ha potuto confermare la sua testimonianza, è che alla fine dice che dopo 20-25 minuti sapevano già dov'era il Moby Prince. L'Ammiraglio Francese scrive nelle considerazioni finali: «Mi sia permesso aggiungere, signor Ministro, che dobbiamo trarre lezione dai sinistri recentemente verificatisi. Dobbiamo potenziare i mezzi di soccorso... e riordinare tutta la materia, rinunciando alla facile illusione di poter utilizzare per il soccorso in mare una congerie di mezzi e di organizzazioni disparate. Si veda in proposito l'estremo ritardo con cui sono intervenuti i mezzi della Guardia di Finanza». E Gentile dice che erano stati i primi, però non risulta dalle registrazioni di Livorno Radio e nemmeno dalla perizia Ceccantini che ha trascritto i nastri. Questi non sono misteri, questi sono fatti che io ho rilevato e di cui ho scritto.

Allora qual è il discorso? Quello che si è pensato fin dall'inizio era alla base della filosofia investigativa del commissario Giampietro Grosselle, toccato anche lui dalla bomba perché si è dimesso dalla polizia durante l'inchiesta. Grosselle, infatti, aveva sempre sostenuto questa tesi; però evidentemente ha poi scelto un altro mestiere perché adesso fa l'investigatore ed esperto privato di polizia scientifica.

Cosa sosteneva Grosselle? Appena vede tutto, nel primo rapporto che manda al pubblico ministero De Franco, nemmeno tre giorni dopo l'incidente, prima ancora della perizia Massari, dice che c'era stata un'esplosione.

Grosselle è uno della polizia scientifica, un investigatore che ha fatto mille inchieste, compresa quella sulla bomba al consolato spagnolo a Livorno. Cosa scrive Grosselle? Fa tutta una serie di segni su una pianta della nave per spiegare dove si trovasse il camion che salta. Nel suo rapporto scrive: considerate un camion di 5 tonnellate con una barca in vetroresina di 2,5 tonnellate. Ebbene, il camion fa un salto di cinque metri, sfonda il tetto e fa questo giochetto, uno squarcio enorme.

Lo sostiene ancora prima che Massari dicesse che c'era stata un'esplosione, quando poi partono le indagini sull'attentato.

Che cosa pensa Grosselle, qual è il discorso che faceva in privato? Non sto rivelando una fonte segreta, ma il discorso che faceva era questo. Perché Grosselle pensa che fosse stato portato qualcosa dall'esterno? Non stiamo parlando di fantacronaca.

Intanto guardiamo alle modalità: l'11 aprile la nave aveva 140 persone a bordo, 80 passeggeri e 60 membri dell'equipaggio. Pochi giorni

prima (considerate che il 1° aprile era il lunedì dell'Angelo), il 2 e il 3 aprile, il Moby Prince e altre navi erano a pieno carico: 1.000-1.200 persone. Il Moby Prince era rimasta in porto tutto il giorno precedente. Quella bomba, di cui sono state trovate tracce nella borsa, è stata messa nella zona delle eliche di prua che poteva conoscere soltanto uno che conosce le navi della Navarma. Un giorno Vincenzo Onorato mi portò a Porto Ferraio e mi mostrò nel Moby Vincent proprio la zona delle eliche di prua corrispondente a quella del Moby Prince (per scendere mi ero imbrattato un giaccone bianco, questo per dire che era difficilissimo arrivare lì).

Allora bisogna chiedersi, o almeno la polizia si chiedeva che cosa poteva essere successo. Un avvertimento, un attentato? Qualcuno che voleva danneggiare la Navarma? Massari dirà – come ha detto giustamente il collega – che se lì fosse stato usato il semtex non poteva essere bruciato, perché non c'era solo il semtex, c'erano altri sei tipi di esplosivi che sarebbero potuti esplodere, non bruciare.

Quindi, il ragionamento era che qualcuno aveva programmato l'esplosione della bomba, anche perché considerate che se c'era un programma, questo doveva essere realizzato con 140 persone a bordo, dentro il porto di Livorno e quindi con gli esplosivi che potevano essere fatti esplodere anche allora con un telefonino. È da notare che gli unici telefonini presenti a bordo non hanno funzionato e ce ne erano undici. Nessuno ha chiamato nessuno: questo è un dato.

C'è questa esplosione; quindi, chi l'aveva programmata, prevedeva di non fare grandi danni. Tra l'altro Chessa è un bravissimo comandante, in più c'è la squadra antincendio. Che cosa ha fatto? Chessa torna indietro, in porto, poi la nave – si vedrà, succederà quello che succederà – verrà danneggiata. Quindi, allora, anche secondo la polizia, si pensava ad un danno minimo. Il problema è sapere chi poteva fare questo. Chi aveva intenzione di farlo e perché?

All'epoca mi occupai di tutti questi servizi giornalistici. Tra l'altro voglio farvi vedere anche un particolare: queste sono le prove che hanno portato i fratelli Chessa: una perizia di parte per indicare che la bomba era esplosa prima dell'impatto con la petroliera. Qui si vede il camion prima dell'incidente: qui c'è il gancio traino. Cosa sarebbe successo dopo l'impatto? C'è l'impatto, il rinculo e il camion torna indietro.

Questo succede dopo, nella simulazione fatta per questa perizia: il gancio-traino segna per dodici metri all'indietro e si infila sotto. Questo non poteva che avvenire prima dell'impatto con la petroliera. Questa prova viene superata dai giudici, i quali dicono che, in effetti, c'era la possibilità che saltasse fuori anche un qualcosa dopo l'esplosione e che toccasse il gancio traino. Questa è una perizia che è stata fatta dai fratelli Chessa e credo che sia agli atti del processo.

Vorrei mostrarvi un'altra documentazione. Questa è interessante: la fotocopia non è a colori, ma da qui si vede tutto. Questa è la fotografia in cui si vedono dei cartoni che erano nel magazzino del bar; dopo l'in-

cendio c'erano zone, tra cui una zona delle cabine, che non sono state assolutamente toccate dalle fiamme. A colori fa anche più effetto.

Quest'altra è la perizia che fa il dottor Daniele Cafini, il quale ricostruisce l'incidente e anche lui parla di un'esplosione precedente e poi parla dei passeggeri rinvenuti nel salone De Luxe. Dice che tutto è avvenuto prima dell'incidente, spiega il perché e si lamenta del fatto che sia i medici che quelli della scientifica che sono saliti a bordo non possano ricostruire quello che è successo perché sono stati rimossi i cadaveri. Se io non ho i cadaveri che cosa posso fare? La perizia Caffini esiste e dovrebbe essere allegata agli atti del processo. Sicuramente ce l'hanno i fratelli Chessa e spiegano pure che cosa è successo.

Il fatto singolare è che quando conduco questa inchiesta, succede regolarmente che chi si occupa delle bomba incontra dei problemi: tutti, compreso un perito che si chiama Profeta Brandimarte, che è il primo (anche lui un capitano che ha viaggiato per mare) che ha fatto diverse perizie per conto dei fratelli Chessa.

È arrivato alla conclusione che il Moby Prince rientrava in porto per un'emergenza a bordo – la bomba nei locali di prua – prima dell'impatto con la petroliera. Ho messo tutto per scritto e vi lascio anche questo articolo.

Il suo studio, all'epoca in via delle Lastre 1 a Livorno, è stato visitato da ignoti che hanno duplicato i *file* nei dischetti dove erano stati immagazzinati i dati delle consulenze. La «visita» era stata fatta dopo la presentazione di un *dossier* sui depistaggi nell'inchiesta giudiziaria consegnata al Presidente della Commissione stragi Giovanni Pellegrino il giorno dopo.

Dopo altre visite diurne e notturne, Brandimarte ha dovuto trasferire la sua attività a Marina di Carrara per poi tornare a Livorno. In tribunale ha sostenuto e documentato l'ipotesi della bomba senza successo, come il perito esplosivista Massari. Il suo lavoro è al centro di una trasmissione della serie Mixer, girata per RAI 2 a cura del giornalista Mauro Parisone di Torino. A tale proposito Brandimarte aveva inviato una nota di protesta il 4 giugno 1994 al responsabile del programma, Giovanni Minoli, lamentandosi perché il servizio non era andato in onda. La *troupe* lo aveva realizzato regolarmente ma poi sono andati in onda solo alcuni spezzoni con ampi tagli. A quella trasmissione avevo partecipato anch'io e negli archivi RAI dovrebbero conservarla. Posso lasciarvi anche copia del fax che Brandimarte indirizzò a Minoli. Quindi, anche Brandimarte si occupa dalla bomba e anche lui ha problemi.

Vi consegno anche copia della lettera di Roffi, della quale conservo l'originale, che scrive al magistrato: «È con moltissimo imbarazzo e non senza enorme disagio che sento, a tutela mia e dei miei, l'obbligo di riferirle che avvertimenti sempre meno velati, che suonano come altrettante vere e proprie minacce, mi vengono via via riportate da persone vicine all'ambiente e più particolarmente vicine allo stesso Ispettorato generale delle capitanerie», e cioè Francese, «del tipo: bada, la vendetta della Marina arriva quando meno te l'aspetti e magari sotto le forme più diverse. Oppure: stai attento, prima o poi ti incastrano facendoti trovare con qual-

che bustina di stupefacenti o anche peggio». Non gli è successo questo, gli hanno solo perquisito la casa. «Faccio il possibile per respingere tutto questo e ritenere fantastico quanto sopra. Tuttavia mi conferisce una maggiore tranquillità il sapere che questo promemoria si trova, oltre che nelle sue competentissime mani, anche in quelle di un altro magistrato di codesto tribunale che mi conosce da una trentina d'anni, in quelle di un'amica comune giornalista e nell'archivio del mio legale di fiducia, avvocato Antonio Belliseri, di Livorno...». Io non sono citato ma ho l'originale che mi ha dato Roffi che vive ancora a Livorno e ha scritto anche un libro sulla sicurezza della navigazione.

Allora, tutti hanno avuto problemi. Io ho avuto un problemino, cioè una visita di due signori della Telecom che però non so che cosa abbiano fatto in casa mia e che non erano della Telecom perché poi mi sono informato e risultava che avessi fatto una richiesta al 187 per un guasto, ma il guasto non c'era e non è accaduto niente di niente.

L'unico problema è che mi sono arrivate due querele quando ho cominciato a parlare, oltre che della bomba, di manomissioni, di assicurazioni e di altre cose, coinvolgendo la Navarma.

Il 7 ottobre 1993 mi chiama Vincenzo Onorato (io conoscevo il cugino che vive a Cagliari del quale sono buon amico) che mi dice che voleva parlare, che scrivevo delle cose interessanti, che da tempo le leggeva e dunque mi chiese se potevamo organizzare un incontro con lui a Porto Ferrajo. Mi sono quindi recato a Porto Ferrajo. Onorato mi ha mandato a prendere a Livorno con una macchina e quindi ha fatto la solita cantilena che ha fatto anche con i fratelli Chessa e con un certo Lazzarini di cui vi dirò. Ho conosciuto il padre, una persona molto simpatica, che era appena tornato dalla pesca e aveva preso un bel grongo (aveva 90 anni). Vincenzo mi fece capire che aveva avuto qualche problema con la concorrenza e per la precisione con Pascal Lotà che era il *patron* corso della Corsica Ferries; mi fece vedere una gazzetta marittima dove Lotà diceva che ormai bisognava praticamente fare la guerra sui mari perché si doveva andare avanti su questo.

Io obiettai che qualcuno che vuole fare un attentato e mette una bomba poi non lo dice sul giornale e dunque mi sembrava un po' difficile una cosa del genere.

Lui svicolava sull'argomento, non diceva direttamente che fossero stati loro, ma aveva dei sospetti e mi fece vedere il cosiddetto trasportato dicendo che da quando era accaduto l'incidente la Corsica Ferries era andata avanti e la Navarma era tornata indietro.

Era stato un guaio grande anche dal punto di vista della credibilità dell'azienda e dell'affidabilità delle navi.

Poi andammo a pranzo (non c'era più il padre ma il suo amministratore) e mi chiese dei Chessa. Io gli dissi che si erano lamentati perché non avevano ricevuto neanche una telefonata.

Lui rispose che, dato che stavano sostenendo molte spese, avrebbe voluto aiutarli e cercare con loro la verità sulla vicenda. Effettivamente, in seguito, si mise in contatto con i fratelli Chessa che hanno testimoniato

anche al processo dicendo che Onorato aveva fatto una sceneggiata. Io, invece, penso che Onorato sia stato sempre in buona fede. Infatti, quando poi l'ho incontrato a Milano per un'intervista che non è mai uscita perché i legali gli hanno consigliato di non permetterlo dato che chiamava in causa la Corsica Ferries, gli feci vedere il video Canu di cui parlava il collega e lui si mise in un angolo a piangere in modo torrenziale e mi confidò che voleva lasciare tutto perché il padre non aveva grande stima. In pratica quella sera si sfogò.

Vi lascio anche la trascrizione dei nastri di Livorno Radio, buona parte della quale non risulta nella trascrizione di Ceccantini, ma questo è quello che ho sentito io e ho trascritto nell'articolo «La notte degli orrori».

In seguito entrai nel merito della vicenda e soprattutto pubblicai un'intervista a Franco Lazzarini (un altro «colpito» dalla bomba) che allora era un funzionario di banca, il vice responsabile dei fidi alla Banca del Monte di Lucca. C'era il comitato Rispoli e comitato Lazzarini. Quando esce questa intervista, però, e quando comincia ad occuparsi attivamente di questa vicenda, la banca lo licenzia. Lo manda via dicendo che può lavorare per una assicurazione ma anche lì gli dicono che girano brutte voci e che quindi non poteva firmare i contratti o ricevere i clienti e quant'altro. Lo trasferirono quindi ad un'altra assicurazione e l'ultimo domicilio da me conosciuto, che risale a quando io mi occupavo dell'inchiesta, è del 1995. All'epoca mi capitò di incontrarlo che faceva il cameriere in pizzeria e un'altra volta il guarda-macchine. Recentemente lo hanno anche arrestato per sfruttamento della prostituzione, ma l'hanno assolto.

Lazzarini mi ha dato il testo di una cassetta che aveva registrato in un colloquio a casa di Roffi che gli era stato chiesto da Vincenzo Onorato. Roffi diceva, più o meno: voi volete la verità? Questo è un caso come Ustica, qui ci hanno messo una bomba e ci hanno messo nei guai, in grossi guai.

Se voi non siete convinti Lazzarini allora era sulle posizioni di Rispoli. Quando Lazzarini fa il suo lavoro di investigatore (e aveva ricevuto già 200 milioni di risarcimento come familiare delle vittime avente diritto), Onorato compie nei suoi confronti un atto di liberalità: gli dà 50 milioni di lire per proseguire le indagini nella ricerca della verità – questo bisogna anche apprezzarlo – e Lazzarini gli rilascia regolare quietanza. Onorato spiegherà poi al processo che era a bilancio.

Il problema è che qui si riapre tutto un capitolo che riguarda il fatto che siamo nel 1994 e che due anni e mezzo prima Vincenzo Onorato aveva captato delle indiscrezioni e sapeva (quando ancora la perizia Mas-sari non era stata completata) che c'era stato l'attentato, perché tutti parlavano appunto della bomba e dell'esplosione.

Naturalmente in questo articolo si parla anche dell'indagine che era stata fatta dal funzionario di polizia Francesco Zonno e del rapporto che ne derivò: non ricordo bene, ma avevo avuto anche un battibecco sul giornale con la collega Arrighi, perché lei diceva che quel fascicolo non c'era

e io invece sostenevo che quel fascicolo c'era, perché io ce l'avevo e poi era ricomparso. Succede che poi esce da un cassetto; è successo a me anche in un processo per diffamazione. Non voglio fare nessuna accusa, tantomeno ai magistrati. È successo questo, documentato anche da un articolo che era uscito su «Il Tirreno» e la risposta che c'era stata a «l'Unione sarda».

Francesco Zonno era stato chiamato direttamente dall'allora capo della polizia Luigi Rossi perché Grosselle parlava dell'esplosione di una bomba. Massari aveva scritto che lì era esplosa una bomba e che sicuramente c'era stato un innesco che, come in tutte le stragi, non si trova. Massari scrive questo rapporto, che sicuramente ha creato degli imbarazzi sulla Navarma e in particolare su Vincenzo Onorato. Io ho fatto il mio mestiere da giornalista, non avevo nessun interesse a scrivere queste cose. Nel rapporto Zonno c'era scritto anche che sulla Navarma venivano imbarcati malavitosi senza scrupoli Leggo da questo documento: «(...) risulta aver avuto negli ultimi tre anni una notevole ascesa economica che però non coincide con (...) incremento della disponibilità finanziaria».

Queste però sono accuse che venivano fatte in una lettera anonima che era stata mandata sia alla polizia che alla magistratura, ma chiaramente gli investigatori (vi era un *pool* di investigatori che ha lavorato a Livorno per cinque mesi) avevano messo al setaccio anche tutta l'attività della Navarma. Cosa cercavano? C'era un attentato e quindi volevano capire che cosa poteva essere successo e chi aveva interesse a fare un attentato per scucire soldi alla Navarma o per intimidirli o chissà che cosa.

PRESIDENTE. Quindi c'è stata un'indagine di un *pool* che ha approfondito quali fossero potenziali motivazioni di un eventuale attentato? Quindi ha indagato sulle attività della Navarma.

TESTA. Esatto. Ma Zonno ha escluso che ci fosse stato un attentato, tanto che ha chiuso le indagini dicendo: noi abbiamo accertato che c'era un marittimo che aveva avuto una cosa, eccetera, poi un altro, ma non c'è nessun rapporto tra queste circostanze. Ci sono semplici telefonate che hanno fatto, non ricordo se Vincenzo Onorato o qualcun altro, ma è normale, anche per un imprenditore a Napoli. Che cosa ne sa quello?

Dopo che escono tutti questi articoli, Achille Onorato, nel dicembre del 1994, presenta al tribunale di Cagliari una querela per danni, pretendendo un risarcimento e indicando tutti gli articoli che avevo scritto nei quali, a suo avviso, mettevo sotto accusa la Navarma sostenendo che se la facevano con i malavitosi. Vincenzo Onorato, due giorni dopo, a Portoferraio, va dai carabinieri e presenta anche lui una querela, questa volta per diffamazione, snocciolando anche lui tutta una serie di articoli a mia firma. Ecco gli articoli: «L'armatore. Attentato»; «Il pm chiama Onorato a testimoniare». Lo ha chiamato quando ho pubblicato il famoso nastro di Lazzarini, quello che doveva essere riservato e che invece Lazzarini poi consegnerà sia a me che al magistrato. Poi: «Polizza antibomba», «La nebbia sul tetto che scotta»; «Ancora sabotaggio»; «I malavitosi imbarcati

senza scrupoli». E qui devo dire che Vincenzo, che è di una simpatia unica, scrive nella querela: ma chi si lamenta o può dire che imbarchiamo malavitosi senza scrupoli? Intanto nel registro delle assunzioni, non possiamo fare nomi, ma lo prevede la Costituzione che non possiamo fare indagini su nessuno, e poi se anche ci sono dei malavitosi la Costituzione dice che chi ha peccato deve essere poi riammesso. Fa questo ragionamento.

Comunque poi parlo del sabotaggio, perché era emerso che dopo l'attentato, o comunque dopo la bomba, Onorato aveva chiamato 13 agenti segreti israeliani (o sembrava che fossero agenti segreti), che poi espellono (questa è storia) perché avevano paura che lo rifacessero: questo è il discorso vero. Come finiscono queste querele? Per quanto riguarda la richiesta di risarcimento danni avanzata da Achille Onorato, la causa non viene coltivata: viene tenuta morta lì e decade quando muore il povero Achille Onorato.

Per quanto riguarda invece la causa per diffamazione 16 anni fa c'è stata da parte dell'avvocato Coppa e di Onorato la richiesta per un accordo con una remissione di querela senza spesa: io riconoscevo di aver fatto semplicemente il mio lavoro, quello di cronista, e ritenevo l'imprenditore Onorato una persona capace e seria e lo confermo ancora oggi. Tra l'altro ho già parlato del fatto che una volta si era commosso e mi aveva molto colpito. Quindi non avevo alcun intento diffamatorio. Onorato riconosceva che avevo svolto il lavoro con professionalità. Tutto è rientrato su questo, ma rimangono questi atti e questi articoli che vi ho mostrato. Questo riguarda quello che vi ho raccontato su Brandimarte. Oltre alla storia su Brandimarte c'è anche uno strano suicidio all'aeroporto di Pisa, perché quando la difesa si accorge che i nastri che erano stati...

Per dirla brevemente, si sapeva che c'era un aereo che aveva fatto la tratta Roma-Pisa che aveva visto l'incidente (lo si sapeva dai nastri, dalla Livorno radio). Senonché la trascrizione di quei nastri avviene sulla parte della bobina che riguardava però il volo di un aereo che andava a Monaco, molto più in alto, e di questo si accorge l'avvocato Giunti di parte civile e chiede a De Franco di andare all'aeroporto di Pisa dove c'era l'archivista e sequestrare il nastro.

L'archivista disse che i nastri non erano stati sequestrati perché non erano conservati in quella sede e consigliò di cercare l'aereo all'aeroporto di Livorno sulla pista due e infatti era sulla pista due.

Il pezzo di cui sto parlando è intitolato: «Quel cadavere all'aeroporto» e dice: «sono un giornalista: è vero che la morte del poliziotto all'aeroporto è collegato al caso Moby Prince? La segnalazione di un sedicente cronista ha consentito alle forze dell'ordine di scoprire il cadavere di un dirigente della polizia aeroportuale del Galilei trovato morto nel pomeriggio di sabato scorso nella *toilette* dello scalo, a due passi dal bar affollato da tanti passeggeri che hanno sentito il colpo di rivoltella con il quale, stando alla versione ufficiale, il poliziotto si è sparato alla testa». Nessuno si era accorto di niente.

PRESIDENTE. Mi scusi, dottor Testa, non ho capito il collegamento tra il poliziotto che muore e l'archivista.

TESTA. No. Il poliziotto è l'archivista ed è lui che dice che se si vuole avere la registrazione dove i piloti dell'Alitalia hanno segnalato la cosa bisogna andare in Procura. Poi sicuramente avrà avuto problemi familiari, non lo so. So che si è sparato.

Così come è morto a Livorno, la notte di Capodanno di due anni dopo, un marittimo, Giovanni Iannuzzi. Iannuzzi era stato mandato dalla società a custodire la Moby Fantasy, una nave del gruppo Navarma, ma cade e annega. Sennonché viene eseguita una perizia sul cadavere. A questo proposito non cito «L'Unione» ma Monica Dolciotti de «Il Giornale» che lunedì 18 gennaio 1993 scrive: «a proposito, poi, dei segni notati sulle mani del marittimo che avevano destato sospetti e dubbi subito dopo il ritrovamento del corpo, esaminato anche la prima volta dal dottor Ermini.

Il dottor Ermini scrive: «ci troviamo in presenza di ferite superficiali e di poco conto che l'uomo può essersi provocato nel disperato tentativo di risalire la banchina. Tuttavia gli elementi che abbiamo in mano tuttora se da una parte ci permettono di dire che sul corpo dello Iannuzzi non sono stati riscontrati segni di ferite mortali o di collutazione, dall'altra non possono far escludere che lo Iannuzzi sia morto in acqua perché ce l'hanno trattenuto a forza». Il fratello di Iannuzzi ha chiesto un'indagine su questa storia e mi risulta che dagli atti non sia emerso assolutamente niente. Questo è un altro degli episodi strani che accadono.

PRESIDENTE. Dottor Testa, considerato l'orario le devo chiedere di sospendere l'audizione perché vorrei che i commissari potessero avere la possibilità di interagire. Nelle risposte potrà completare la sua esposizione e magari rispondere ad eventuali altre questioni poste.

MATTEOLI. (FI-PdL XVII). Signor Presidente, prima di tutto voglio ringraziare i nostri ospiti perché sono andati oltre le nostre aspettative e hanno ricostruito ciò che è accaduto dall'incidente fino ad oggi, oltre a quello che è stato pubblicato.

Noi abbiamo un compito diverso, o per lo meno questo riporta la delibera istitutiva della nostra Commissione, cioè individuare le responsabilità. Mi limiterò a due domande molto semplici, facendo una considerazione prima di tutto: noi parliamo del porto di Livorno, di una zona che ha in meno di 20 chilometri, in linea d'aria molto meno, l'aeroporto di Pisa, Camp Darby, il canale dei Navicelli – che serve anche Camp Darby e quindi è monitorato – e abbiamo, a Marina di Pisa, un altro impianto militare italo-americano che più di 20 anni fa, da parlamentare, chiesi di visitare e ricordo che ci furono problemi enormi perché non si poteva entrare. Infine, naturalmente, c'è il porto di Livorno. Quindi non è possibile che quella zona non sia stata monitorata. Non sfugge una mosca in quella zona perché se sfugge al porto non sfugge all'aeroporto oppure non sfugge a Camp Darby. Questo è uno dei misteri.

Concordo con lei, dottor Mannironi, relativamente alla nebbia: chi conosce la zona, chi ci vive o ci ha vissuto come me per tanti anni, sa che la nebbia, in quei territori, non esiste. Anche una vostra collega, in un'audizione precedente, ha parlato di un banco di nebbia. Per carità, può accadere ma sembra che questa nebbia sia esistita soltanto dove si trovava la Moby Prince.

Non esistono nemmeno scenari suggestivi, sono d'accordo con lei, esistono però strane coincidenze e circostanze che sono state da voi ben delineate e ricostruite. Allora la mia domanda è la seguente: secondo voi, se noi non troviamo il «cono d'ombra» cui avete fatto riferimento, sarebbe comunque possibile ricostruire l'accaduto e andare avanti? Questo cono d'ombra ostacolerebbe il proseguimento dei lavori? È ciò che blocca tutto?

Pongo poi una domanda al dottor Testa: ho conosciuto molto bene l'ammiraglio Francese. Sono stato anche un amico di famiglia.

TESTA. L'ho conosciuto anch'io.

MATTEOLI. (FI-PdL XVII). Mi è capitato di parlare con lui anche nella sua casa di San Giovanni a Lavena in provincia di Pisa. Non concordo con lei, però, quando dice che in sostanza, in quella nota riservata, l'ammiraglio Francese assolveva o copriva l'ammiraglio Albanese.

TESTA. Ho detto esattamente il contrario.

MATTEOLI. (FI-PdL XVII). Non lo copriva, secondo me.

Fatta questa considerazione, però, per arrivare alla domanda aggiungo che a mio avviso la nota riservata inviata al ministro Facchiano nei processi che ci sono stati, almeno per quello che è di mia conoscenza, è stata solo sfiorata e non affrontata o analizzata fino in fondo. Secondo me, infatti, in quella nota qualche indicazione l'ammiraglio la dava. È chiaro che è morto prima di testimoniare e ho sempre pensato che la sua testimonianza avrebbe potuto essere fondamentale in tutta la vicenda prima di tutto perché l'ammiraglio Francese era diventato comandante della Capitaneria di porto dopo un lungo *iter* che l'aveva portato a Livorno per tanti anni e conosceva perfettamente Livorno, la Capitaneria e i suoi meccanismi di funzionamento per cui la sua poteva essere una testimonianza importante. Poteva essere una testimonianza importante. Purtroppo questo non c'è stato, ma ha lasciato quella nota riservata che, a mio avviso, non è stata sufficientemente analizzata dalla procura e nei processi. Vorrei sapere se voi siete dello stesso parere.

BATTISTA (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE). Nel corso di queste audizioni mi ero fatto l'idea che la presenza di un ordigno esplosivo poteva essere oltre che difficilmente comprovabile, anche una cosa sulla quale noi non avevamo effettivamente mezzi sui quali approfondire.

Da tutto il *reportage* della seduta odierna invece questa tesi viene rafforzata.

Io però vorrei sollevare alcuni aspetti. È ormai lapalissiana la presenza di navi militari e di un'attività di carico e scarico di armamenti. Dall'audizione che abbiamo fatto la volta scorsa con l'avvocato Palermo è emerso che questa sarebbe dovuta essere una concausa.

Un approfondimento che la nostra Commissione dovrà fare è stabilire cosa prevedevano le norme internazionali e le norme della sicurezza all'interno dei porti e, nello specifico, nel porto di Livorno. Possiamo raccontarci quello che vogliamo, ma la realtà è che c'è un oscuramento *radar*. Lei diceva che i telefonini non funzionavano perché non c'era la copertura, cosa cui ho difficoltà a credere perché sappiamo che in mare non ci sono ostacoli fisici per la propagazione del segnale. C'era un oscuramento *radar* che non penso sia attribuibile alla nebbia di avvezione, come è stato accertato alla fine. Vorrei sapere se avete approfondito questo tema.

Prefettura, Capitaneria di porto e Autorità portuale sapevano che c'era questa attività militare il giorno prima dell'incidente? Quello può stabilire un nesso causale che penso sia tutt'altro che trascurabile.

Un'altra cosa citata e su cui rifletto molto è il posizionamento dell'Agip Abruzzo. Addirittura, lei, dottor Testa, ha detto che il punto esatto è stato dedotto da un calcolo mediano-statistico. Io sto leggendo il libro di Fedrighini e, ad un certo punto, si dice che il telegrafista dell'Agip Abruzzo dà la posizione, che viene confermata anche dal pilota.

Questo è, secondo me, un punto fondamentale perché viene detto nero su bianco. Vorrei aprire una parentesi in merito. Supponiamo che ci sia stata l'esplosione perché c'è stato un attentato o la collisione; in quel momento il telegrafista dà una posizione errata? Se mi devo far soccorrere, come dice l'autore del libro, non do una posizione sbagliata. Come è possibile – di questo non mi capacito – che questi elementi durante due livelli di giudizio non siano stati presi in seria considerazione?

L'ultima osservazione è relativa ad una figura su cui è compito di questa inchiesta stabilire come sia possibile che, all'interno delle strutture dello Stato – parlo all'interno delle Forze armate – ci sia un ufficiale della sicurezza che è stato vittima di mobbing per 25 anni. Vorrei un approfondimento sulla figura di Roffi. L'avete incontrato? Avete approfondito? Potete darmi qualche elemento in più? Secondo me, è una figura chiave. C'è un ufficiale all'interno della capitaneria di Livorno che denuncia esattamente – perché è il comandante della sicurezza – la situazione dei soccorsi, che è una cosa secondo me imbarazzante. Vorrei avere qualche elemento in più sulla figura del capitano Roffi durante i vostri colloqui.

URAS (*Misto-SEL*). Oggi è stata data una serie di elementi che introducono, rispetto all'audizione precedente e alla documentazione che abbiamo potuto vedere, uno scenario più complesso e da esaminare con maggior profondità.

Avevo avvertito la necessità – mi riservavo di esprimerlo in sede di Ufficio di Presidenza – di ascoltare alcuni testi con riferimento a certi atti, che sono stati confermati dalle dichiarazioni che abbiamo ascoltato. Avevo in mente di chiedere un approfondimento attraverso questo tipo di audizioni. Nell'Ufficio di Presidenza mi riservo di farlo per iscritto.

Mi concentro ogni volta sull'assenza dei soccorsi perché la sensazione che ho rispetto agli altri, ma anche per le dichiarazioni che avete fatto, è che la morte dei passeggeri e dell'equipaggio in gran parte si consuma per abbandono. Si realizza perché lasciati alla deriva in una condizione critica molto pesante che dura ore.

Sul tema dei soccorsi avverto un fastidio perché mi parrebbe che sia un capitolo negativo, per esempio, per i Vigili del fuoco e per tutti i marittimi italiani e non solo. Ci sono navi nei *radar*; rimorchiatori che arrivano; raccolgono un naufrago; vanno le motovedette. Ci saranno tutte le difficoltà di questo mondo.

Nella precedente audizione ho ascoltato una giornalista che diceva che in Capitaneria di porto alle ore 23.40 è andata la madre di uno dei componenti dell'equipaggio. Siamo ad un'ora circa dopo l'incidente. Della vicenda dei soccorsi non si riesce a capire nulla in tutti questi anni. C'è una sorta – posso dirlo tranquillamente – di omissione rispetto alla vicenda. L'unico dato che ci è stato fornito dall'avvocato Palermo è che nel porto non si esercitava la sovranità nazionale, cioè gli aiuti non sono arrivati perché le autorità pubbliche italiane non esercitavano la sovranità su quella area.

Allora ho compreso l'ipotesi che vedo anche confermata, relativa alla vicenda dell'incidente precedente (chiamiamolo incidente ma può essere stato anche un atto di sabotaggio) che avrebbe provocato un rientro affrettato. La dinamica dell'incidente e della collisione mi è anche abbastanza chiara.

Quello che non mi è del tutto chiaro, neppure dagli elementi che ci avete fornito voi (e vi chiedo se avete ulteriori elementi da proporci a tale proposito) è la dinamica dei soccorsi. I soccorsi non ci sono. Qualcuno si pone il problema del perché non ci sono? L'unico è Roffi che finisce relegato a Civitavecchia e «mobbizzato» in tutti i modi. Qualcuno si porrà il problema del perché quella sera tutte le navi non vanno verso la Moby Prince? Perché non buttano acqua dall'alto, non portano il cannone d'acqua da sotto, perché non tentano di arrivarci?

Mi dicono, non so se sia vero, che parti intere della nave (ho visto le foto di oggi) sono assolutamente intatte. Addirittura mi dicono di *post-it* che rimangono attaccati, quindi non è vero che era un forno inaccessibile. Un mezzo che sia uno che tenta di fare un atto di coraggio tra Vigili del fuoco, marittimi della Marina militare, marittimi della Marina mercantile, uno che sia uno, non c'è in un popolo di poeti, santi e navigatori?

GRANAIOLO (*PD*). Signor Presidente, anch'io ringrazio molto i nostri ospiti perché davvero hanno fatto un lavoro eccezionale.

Ciò che mi angoschia di più, quando ascoltiamo queste audizioni, è la notizia relativa alle rilevazioni *radar*. So per esperienza trascorsa – perché mi sono occupata della Commissione uranio impoverito, di Salto di Quirra e del MUOS in Sicilia – quanto sia difficile in certi ambienti riuscire ad avere documenti e notizie.

La domanda che ho fatto a tutti e che rivolgo anche a voi è la seguente. Mi sembra fatto acclarato che un elicottero che sorvolava la zona c'era, è stato visto da due donne e dunque la sua presenza è stata confermata ed è del resto anche poco credibile che Camp Darby, con l'attività che c'era in porto, non ne sorvegliasse i movimenti. Nel corso del dibattito, le autorità preposte quando hanno richiesto queste registrazioni *radar*? Mi sembra, infatti, che si tratti davvero di un elemento nodale importantissimo.

L'altro punto che vorrei sottolineare è relativo alla famosa questione della nebbia. Anche in questo caso tante e contraddittorie sono state le affermazioni ma di sicuro un'affermazione importante, e sulla quale è difficile avere dubbi, è quella dell'avvisatore marittimo che ha visto se la nebbia c'era o non c'era. Quante perizie e controperizie ci sono state, anche di meteorologi, per dire se questa nuvola di Fantozzi, come giustamente l'ha definita il dottor Testa, c'era o meno? Dunque è un fatto davvero poco credibile.

Inoltre, Massari è per fortuna ancora in vita. Ci sono state controperizie? A questo proposito, nella Commissione uranio impoverito noi potevamo contare su un esperto balistico molto, molto bravo e grazie a lui siamo riusciti a scoprire, a Salto di Quirra, tante cose che ci venivano celate dalle perizie fatte in ambienti militari. Dunque vi chiedo se avete notizia di controperizie.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, quella di oggi è senza dubbio l'audizione che mi ha più sconvolta, anche per il peso di quello che abbiamo ascoltato e per la documentazione che avremo modo di esaminare con attenzione e per la quale ringrazio i nostri due auditi.

In effetti, considerato quello che stiamo ascoltando, ci facciamo sempre più una ragione che i processi che si sono tenuti abbiano per forza di cose voluto indicare una certa verità o per lo meno lasciare un punto interrogativo di proposito. Non ci sono colpevoli. I fatti che abbiamo ascoltato oggi, infatti, sono dati, sono prove.

Ci sono state varie concomitanze, forse anche casuali, probabilmente tali ma di un peso veramente notevole, quali la presenza della Marina militare americana, la presenza di vari traffici e, come è stato detto più volte, anche di petrolio (e quindi probabilmente di traffici illeciti), tra l'altro nelle vicinanze di zone sensibili come Camp Darby, l'aeroporto di Pisa e il porto di Livorno.

Avete mai pensato che in questa storia ci possano essere state più regie di comando perché forse, e probabilmente, le azioni dei vari protagonisti (chi magari è stato ascoltato nel processo e chi no e chi magari è stato prosciolto) potevano rispondere a comandi ricevuti dall'alto?

Per esempio, il comandante ammiraglio Albanese, prima di raggiungere il porto di Livorno, laddove c'è questo buco enorme del coordinamento dei soccorsi, come diceva anche prima il senatore Uras, che poi determina bene o male l'impossibilità di portare i passeggeri in salvo, dice di aver impiegato un'ora per arrivare da La Spezia a Livorno e quando poi salta sulla pilotina non dà comunque nessun tipo di ordine. Avete mai avuto modo di sapere se in quel lasso di tempo stava coordinandosi con altre persone e, nel caso fosse, con chi? Viene infatti riportato da diversi testimoni e da vari filmati che era molto impegnato con due telefoni. Con chi si stava coordinando? Questa è solo una parte della questione perché poi ne abbiamo altre: che cosa stava succedendo sulla petroliera, ad esempio, e perché non viene mai controllata né indagata?

Inoltre, avete mai avuto modo di capire, visto che sono state dette cose importanti riguardo all'armatore, come mai la nave petroliera nel primo processo viene dichiarata all'interno del cono, dove non doveva stare, mentre in seguito si cambiano tutti i parametri e miracolosamente la nave esce dal cono? Avete mai avuto modo di capire perché il risarcimento delle vittime viene concordato con Navarma e con l'Agip? Se l'Agip Abruzzo non ha nessun tipo di colpa perché era nella posizione giusta, perché c'è un risarcimento dei suoi rami assicurativi? È come se dicessero che si assumono un po' della colpa quando invece tutto fa pensare che la petroliera fosse nella sua giusta posizione. Avete mai avuto modo di prestare attenzione a questo aspetto?

Infine vi ringrazio perché oggi siete stati veramente molto preziosi.

TESTA. Non è un mistero che l'Eni (con l'Agip Abruzzo) abbia pagato perché il terzo ufficiale Rolla è andato prescritto dopo una condanna. Dopo c'è la prescrizione e scattano i risarcimenti. Non c'è nessun mistero. Basta chiedere all'avvocato Uccelli della Navarma, che è a Livorno. Vi spiegherà tecnicamente cos'è potuto succedere.

Il senatore Matteoli conosceva l'ammiraglio Francese. L'ho conosciuto anche io ed era sicuramente una brava persona. Di fatto, però, quando succedono queste cose, la difesa corporativa non solo dei marittimi, ma anche dei giornalisti è quella di coprire le cose. Albanese diceva che c'era la nebbia, che lui era lì a coordinare e che non c'era nessuna necessità di coordinare – rispondo così ad un'altra domanda – perché era sul pezzo e che, quindi, non c'era nessun problema e non dava indicazioni perché le cose andavano bene. Questo ha detto Albanese e mi viene da dire che le cose sono andate così bene che sono morte 140 persone. Indipendentemente da queste battute, quando Albanese diceva queste cose, Francese era a conoscenza del rapporto riservato e anche del fatto che il ministro Costa – non ricordo se fosse in carica da prima o fosse subentrato – aveva bloccato l'ammiraglio Francese perché c'era stato un tentativo da parte degli uomini del sindacato Croce dei marittimi di dare un premio. Ho il documento – che è da leggere – in cui si dice che sono da premiarli per i soccorsi. Su «Il Tirreno» è uscita la notizia che Albanese aveva chiesto 11 milioni di lire per tutti i soccorsi che erano

stati fatti e per l'impegno dei marittimi in quella notte. Allo stesso tempo, Francese al Ministro diceva che erano dei cialtroni e che il coordinamento l'avevano fatto solo alle ore 5 del mattino e che le colpe erano loro. Questo documento è arrivato sul giornale ed è diventato un atto. È diventato tale però con una lettera anonima, anche se c'era il timbro del Ministero della marina mercantile. Perché non diventa un atto? Quella prova doveva essere confermata da un brigadiere qualsiasi che viene sentito dal giudice. Il rapporto confermato diventa così un atto di prova, ma Francese è morto tre giorni prima e, quindi, non poteva essere un atto di prova. Non ha sfarfallato; non è diventato un atto di prova ed era una delle prove regina. Questo bisogna chiedersi.

Per quanto riguarda l'oscuramento dei *radar*, il collega Mannironi sarà più preciso. Io mi chiedo, comunque, come mai il *radar* del Moby Prince funzionava nel momento in cui esce dal porto perché c'è il pilota del porto che mette a bersaglio le varie navi. All'ufficiale dice dove sono le varie navi e poi se ne va via. Appena scende si oscura tutto non solo a Livorno, ma da tutte le altre parti. Si oscura quando si verifica l'incidente.

L'altra domanda era su Roffi. Con lui ho vissuto questa vicenda per diversi anni. È un uomo che ha avuto un grande coraggio perché era intimidito. Anche in famiglia ha avuto problemi con la moglie. Gli hanno fatto diversi scherzetti, tra i quali mobbizzarlo trasferendolo da altre parti. In più, devo ricordare che Roffi – e questa notizia l'abbiamo data in prima pagina da «l'Unione Sarda» – aveva denunciato ufficialmente anche Francese per minacce. La notizia è stata data perché mi pare che se ne stesse occupando non la procura di Livorno, ma di Firenze. Roffi vi spiegherà che il fatto fosse avvenuto quando lui stava facendo la causa.

I morti per abbandono è una domanda vera. Sembra che qualcuno abbia deciso di lasciarli perdere. Ci può essere una giustificazione perché Bertrand prima ha detto che c'erano persone vive e poi che erano tutti morti. A quel punto non si poteva salire perché c'era il rischio di chissà cosa e non è assolutamente pensabile visti tutti i mezzi di soccorso. Lì non bisognava avere coraggio. Quando ha parlato della storia del *photoreporter*, non ha avuto coraggio, ma ha fatto il giornalista. È salito senza le scarpe dei Vigili del fuoco e ha documentato qualcosa. Voi dovete chiedervi perché hanno fatto sparire le prove. Perché il professore Petronzi vuole «sputtanare» un giornalista dicendo che ha sostenuto il falso? È lui che dice cose non vere. Chiedetevi perché qualcuno vuole coprire soprattutto la tesi dell'esplosione. Perché la tesi dell'esplosione – continuo a ripeterlo – porta a una diversa qualificazione del reato. Il reato di strage, infatti, non verrà mai prescritto; la chiave è tutta lì.

Per quanto riguarda la controperizia, posso dire che intanto c'era la perizia di Mariperman che ha detto che non c'è stata un'esplosione di esplosivo, ma una deflagrazione. Cosa ha risposto nell'intervista lo stesso De Franco? C'era un altro locale in cui erano aperti gli sportellini per far entrare l'aria che poteva esplodere prima e peggio, ma lì non è esploso niente. In più, il PM De Franco e Massari dicono che non hanno fatto una campionatura. Per la seconda perizia, la Mariperman ha letto la peri-

zia e ha contestato dicendo che Massari era un chimico e non un ingegnere. Massari ha fatto inchieste anche in Spagna; le ha fatte dappertutto. Come fa la Mariperman a dire che non è attendibile e poi i giudici a massacrarlo? Le controperizie sono state fatte addirittura da quattro periti, ma hanno lavorato sulle carte per dire che questo signore aveva tratto delle conclusioni errate. Il fatto è, come ha detto Mannironi, che l'esplosivo c'era. È stato trovato. L'unica cosa che non sono riusciti a far sparire sono le tracce di esplosivo.

MANNIRONI. La domanda del senatore Matteoli sui con i d'ombra è una questione molto complicata. Mi è stata spiegata da tecnici e forse non ho gli strumenti per ripetere quello che mi è stato detto in modo chiaro, però mi è stato detto che esistono diversi tipi di oscuramento. Ci sono quelli per camuffamento e quelli per accecamento.

Da un lato c'è la possibilità di una grossa scarica elettromagnetica, che in qualche modo manda in tilt il *radar*; dall'altro c'è la creazione di falsi bersagli, che creano non un accecamento, ma un annebbiamento di tutto lo scenario. Ovviamente queste sono tecniche militari.

Ora, cercando di cucire insieme anche le altre domande, c'è l'ipotesi di una bomba a bordo e l'ipotesi di una movimentazione di armi nel porto. Questa cosa è molto complicata, perché ci sono delle coincidenze che possono apparire difficili. Apro una piccola parentesi: ero stato contattato da alcuni colleghi francesi, che mi chiedevano se era possibile che l'armatore Lota, della Sardegna Corsica Ferries, utilizzando personale della mafia corsa, avesse potuto organizzare questo attentato. A me questa cosa mi ha fatto pensare e riflettere sul problema dell'oscuramento e della necessità di capire cosa c'è stato dietro. Noi abbiamo dei *radar* molto potenti a Capo Corso e a Bastia. Mi dispiace che stiamo parlando come nel caso di Ustica e che stiamo pensando di chiedere ai francesi i tracciati *radar*. I francesi potrebbero rispondere: dove sono i vostri? Però, a questo punto, una strada possibile è anche quella di chiedere se esiste una documentazione *radar* francese, perché sul lato italiano evidentemente non si ricava niente. Non sono stati trovati oppure non sono stati cercati bene oppure sono stati alterati (ci viene anche quest'ultimo sospetto). Ho citato l'esempio del nastro audio tagliato, che poi era uno dei due ufficiali di Marina...

TESTA. Hanno detto che, mentre lo tiravano fuori, siccome c'erano dei segni, lo hanno dovuto strappare. In effetti, non c'era nessuno segno. È stato tagliato ed è rimasto tagliato.

MANNIRONI. Sempre per quanto riguarda le tecniche di oscuramento, io mi ero occupato di uranio impoverito proprio a Quirra. Ho scritto diversi servizi e devo dire, con tristezza, che la cosa sta procedendo sul piano giudiziario in un modo forse imbarazzante per quanto riguarda il senso di giustizia in generale. Mi era stato spiegato comunque che esistevano dei sistemi di protezione e di oscuramento da parte del poligono.

C'erano delle strutture per attivare il monitoraggio *radar*, ma anche per difendersi da un eventuale monitoraggio *radar*.

L'assenza dei soccorsi, di cui parlava il senatore Uras, è agghiacciante. C'è la testimonianza di un Vigile del fuoco (mi sembra che si chiami Pippan) che alle 3 di notte si trovava a bordo della motovedetta dove c'era l'ammiraglio Albanese. Egli doveva andare su un'imbarcazione dei Vigili del fuoco, per partecipare ai soccorsi, e rimane stupito del fatto che l'imbarcazione della Capitaneria invece girava in cerchio. Stiamo parlando di tempo perduto e di decisioni non prese.

Chiedo scusa, ho sbagliato, l'orario delle 3 del mattino è riferito ad una cosa che dirò adesso. Comunque, prima di mezzanotte Albanese gira per un tempo indeterminato, bloccando tutti i soccorsi. Che fosse possibile attivare dei soccorsi deriva dal fatto che uno dei membri dell'equipaggio dei rimorchiatori è salito sulla nave alle 3 del mattino, per agganciare la cima al fine di rimorchiare il traghetto in porto. La sua testimonianza è chiarissima: non solo c'erano condizioni di sopravvivenza, ma c'erano condizioni normali per metà della nave. Alle 3 del mattino quest'uomo ha girato sui ponti e quindi ci dà una testimonianza che è spaventosa: egli ha guardato, ha girato e, alla fine, è stato costretto a scendere, perché gli è stato detto che era troppo pericoloso. Invece non c'era nessun pericolo. Siamo alle 3 del mattino, quindi stiamo parlando di quattro ore e mezza dopo lo schianto. Come non pensare che siano stati bloccati i soccorsi? Questa non è un'accusa, è una deduzione logica. I soccorsi erano possibili. È vero che mancava un coordinamento, ma forse c'era una doppia regia o forse c'era una regia superiore che bloccava la regia che doveva occuparsi dei soccorsi. Sta di fatto che c'è un dato storico: questa testimonianza posiziona alle 3 del mattino condizioni di sopravvivenza tranquilla per metà del traghetto. Su questo punto il mio collega Testa ha presentato fotografie e prove. C'è una drammatica immagine ripresa da un elicottero dei Carabinieri: alle 7 del mattino il corpo è integro. Stiamo parlando delle 7 del mattino. Davanti a questi fatti storici inoppugnabili, che non possono essere negati da nessuno, è ovvio che la cosa spaventosa è che il primo ad essere indagato in questa vicenda avrebbe dovuto essere il capo della Capitaneria di porto, per la sua totale incapacità e per la sua inerzia; invece non è stato mai indagato, così come non è stato mai indagato il capo dei Vigili del fuoco, Ceccherini. C'è quindi una filiera di responsabilità; invece a processo sono andati dei personaggi oggettivamente di secondo piano, tra cui addirittura un militare di leva.

Il senatore Battista ha chiesto se esistono dei protocolli di sicurezza per la movimentazione di armi all'interno di un porto. In quei giorni, per questioni eccezionali, vennero decretate delle situazioni di emergenza e di controllo, che in qualche modo bypassavano le normali norme di sicurezza. Poiché erano arrivate delle navi cariche di armi dall'Iraq, è ovvio che questa era una condizione speciale e straordinaria, che difficilmente poteva essere inclusa e identificata nell'ambito delle normali *routine*. Al di là di questo, però, non esiste nessuna eccezione per quanto riguarda gli orari. Una movimentazione di armi, per questioni di sicurezza, deve

essere fatta all'interno di un certo orario, non perché ci sia un problema di sicurezza generale della gente, ma per un problema di tutela del carico; quel carico deve essere messo nelle condizioni di essere tutelato e difeso.

Che io sappia, questo è stato chiesto dagli inquirenti e dalla procura e la Prefettura ha risposto che non aveva autorizzato nulla oltre gli orari canonici, cioè oltre le 17 di sera; quindi la Prefettura era all'oscuro di tutto.

Sembra comunque che Albanese al telefono stesse aspettando gli ordini di qualcuno ed ubbidisse a qualcosa di superiore. Queste però sono solo delle impressioni e delle deduzioni, in quanto non abbiamo delle prove.

Il dato drammatico, tragico ed oggettivo è che quelle 140 persone sono state lasciate a morire; la cosa agghiacciante è questa. C'è stata una scelta; io non posso credere all'imperizia. Ad un certo punto Pippan dice che deve andare e quindi c'è un desiderio di andare a soccorrere; però Ceccherini blocca tutto, dicendo che è troppo pericoloso e che non si può salire, smentendo peraltro l'equipaggio del rimorchiatore, i cui membri erano saliti ed avevano trovato delle condizioni di vivibilità normale.

TESTA. Non è potuta salire nemmeno la Polizia.

MANNIRONI. Per quanto riguarda la questione relativa al punto esatto dove si trovava l'Agip Abruzzo, anch'io sono del parere che la prima comunicazione, quella data dal marconista dell'Agip Abruzzo, sia forse quella più vicina alla verità, perché nell'immediatezza del pericolo uno vuole essere salvato; poi quelli dell'Agip Abruzzo hanno attirato tutta l'attenzione su di loro, non parlando dell'altra nave. Oggettivamente i riferimenti sono stati tanti. Però mi chiedo, come giustamente è stato detto, se nel processo di primo grado l'Agip Abruzzo risulta dentro il cono proibito, cioè dentro quel cono di mare in cui era proibito pescare ed ormeggiare, per quale motivo non c'è stata un'iscrizione in procura per il comandante dell'Agip Abruzzo? Si trovava infatti in una zona proibita.

Mettiamo che non si fosse trovato lì e che non ci fosse stata nessuna bomba, come dice qualcuno; allora, il Moby Prince sarebbe passato tranquillamente. Non era una cosa secondaria o di non poco conto. Lì c'è un aspetto molto delicato e spinoso – che non so fino a che punto sia percorribile – su un giudizio e l'operato della magistratura giudicante.

PRESIDENTE. Ho solo una domanda ulteriore. Quando ho fermato il dottor Testa, stava parlando di un aspetto che riguardava una condizione assicurativa. Vorrei sapere se avevo interrotto una cosa importante.

TESTA. Tra i nomi che ho indicato c'è anche quello dell'avvocato Nino Filastò. Costui all'udienza del 12 febbraio del 1996 del primo processo, a Livorno, chiede al capo della Criminalpol del Triveneto, Francesco Zonno, che era stato mandato a Livorno a indagare sull'ipotesi dell'attentato, perché non fossero state approfondite le indagini patrimoniali sulla

Navarma dal momento che nel suo rapporto al pubblico ministero veniva riportato l'elenco delle società con i movimenti di capitali e le partecipazioni azionarie. Zonno dice che le indagini specifiche le avrebbe dovute fare la Guardia di Finanza e loro avevano detto al PM di non potersi occupare di questo. Però, l'avvocato Filastò fa notare anche la particolare cronologia tra l'assicurazione per rischi di guerra del Moby Prince di 20 miliardi – lui dice che è una cifra sovrastimata rispetto al reale valore della nave – e l'incremento di capitale successivo da 200 milioni a 34 miliardi della società F.i.o.n. di Vincenzo Onorato. Sulla storia dell'assicurazione l'unica notizia che viene data è quella di un giornalista di «Repubblica», allora vice capo redattore della sezione economia, Marco Patucchi, che il 15 febbraio 1992 intervista l'avvocato Eduardo Morace della Navarma, il quale dice che sono riusciti a fare risarcire – e questo è verissimo – buona parte dei familiari, che le assicurazioni arriveranno a 70 miliardi.

Il giornalista poi scrive che, per quanto riguarda invece la distruzione del traghetto, Navarma ha già incassato i 20 miliardi di risarcimento riconosciuti dall'Unione Mediterranea di Sicurtà del gruppo Generali. La compagnia ha stipulato la cosiddetta polizza corpo, ovvero la copertura dei rischi relativi alla struttura della nave. Questa copertura, a differenza della responsabilità civile, contempla anche i rischi di terrorismo, malvagità e guerra.

Questo è l'articolo del giornalista del 15 febbraio 1992. Dopo un mese, il 14 marzo, il procuratore della Repubblica chiede all'avvocato Carlo Borghi, che rappresentava allora Navarma, di avere i contratti d'assicurazione, che vengono consegnati. In essi risulta ciò che dice il giornalista di La Repubblica e in quello per rischi di guerra che questa polizza è stata stipulata dalla Moby Invest SpA, con sede a Napoli, proprietaria del Moby Prince, e dalla Navarma, porto Ferrajo, noleggiatrice. La Moby Invest noleggia la Moby Prince da Achille Onorato, che è l'armatore della Navarma che finirà sotto processo.

Questa polizza prevede che nessun risarcimento possa avvenire per l'inchiesta del sinistro amministrativo o penale se chi è assicurato ha un'inchiesta amministrativa o penale in corso, come Achille Onorato, fino a quando l'inchiesta non si risolve. Achille Onorato è stato prosciolto in assoluto durante la fase in archiviazione, assieme a Superina, e questo bisogna dirlo. A quel punto, l'unica cosa che resta da chiedersi è chi abbia avuto il risarcimento, se è vero quello che dice il giornalista dopo avere intervistato Morace. C'è, però, un problema. Dopo quattro anni e mezzo l'inchiesta era in mano al pubblico ministero Cardi e nel frattempo De Franco si occupava di cause di lavoro. Era uno dei suoi obiettivi nella vita. Aveva detto così. In quell'intervista e nei colloqui che ho avuto con De Franco diceva di essere solo. È un'inchiesta poderosa e devo chiudere tutto in due anni. Basta dire che solo per convocare i periti ci vogliono quaranta giorni, poi c'è il rinvio e si lamentava del fatto che gli fosse stata affidata una causa del genere e che – non l'ha detto, ma lo penso io – fosse solo.

Il 28 ottobre 1995 il dirigente della Digos di Livorno Edmondo Pasquali segnala al pubblico ministero – quattro e anni e mezzo dopo l'incidente – che, nel corso delle indagini esperite sulla sciagura, lo scrivente, nel leggere il bilancio relativo all'esercizio dell'anno 1990 della Navarma, a suo tempo già acquisito dal personale di questo ufficio – questo documento c'era già da quattro anni e mezzo – ha avuto modo di constatare che nell'assemblea del 15 maggio 1991 era stata approvata la vendita della motonave Moby Prince, unitamente alla motonave Moby King. Risultavano vendute con un realizzo di plusvalenze di 11.153 milioni. Naturalmente il magistrato si chiede se è vero e il 14 novembre chiama Vincenzo Onorato per chiarire questi aspetti e questi dice: «in relazione alla documentazione di natura societaria trasmessa con la nota Digos, posso affermare di ricordare – se ben ricordo – che in effetti nel corso del 1990 la Navarma ebbe a cedere anche la proprietà del Moby Prince. La cessione avvenne a favore di altre società del gruppo, la Moby Invest SpA. Soci di tale ultima società eravamo io e mia madre, Mariagrazia Carminio, che poi era in quasi tutte le altre società del gruppo. Amministratore, se ben ricordo, era l'avvocato Parente di Napoli». Non si ricordava bene in questo caso perché era la madre amministratore delegato e non amministratore. Questo documento è sul trasportato che mi aveva fatto avere Vincenzo Onorato. Non è mio; c'è scritto Moby Lines SpA. È un documento che mi ha dato lui.

Questa inchiesta ha avuto un grosso impatto su Vincenzo Onorato che – continuo a ripetere – per me è una persona al di sopra di ogni sospetto. Sicuramente queste inchieste per la Navarma, indipendentemente dai particolari che erano tutti documentati, hanno avuto un impatto terribile. Almeno così dicevano nella querela.

La querela è stata presentata a dicembre. Io però potrei smentire e dire: c'era bisogno di fare questa querela a quel punto lì, sapendo che io sicuramente avrei tirato fuori delle cose imbarazzanti che avrebbero colpito la società? Lo ammetto ancora oggi, perché è ovvio. Se un giornalista fa un'inchiesta e ci sono alcune cose, le deve pubblicare. Leggo una notizia pubblicata su «il Giornale» il 20 novembre del 1994, cioè dodici giorni prima della querela. Perché è stato colpito? A Napoli c'era Clinton con Berlusconi, al quale Borrelli avrebbe inviato un avviso di garanzia; ve lo ricordate? «Il Giornale» pubblicò un articolo dal titolo: «Napoli diventa la capitale della legalità. (...) il capoluogo campano ospiterà il vertice sulla mafia che fattura 750 miliardi di dollari in tutto il mondo». Nella stessa pagina c'è un'altra notizia: «I particolari sull'organizzazione. La centrale operativa ospitata su una nave». In tutto erano impiegate cinque navi da crociera (Moby Fantasy, Carducci, Pascoli, Boccaccio e Verga), che ospitavano agenti, carabinieri, soldati e finanzieri. Prosegue l'articolo: «L'ammiraglia di queste cinque navi è la Moby Fantasy, della società Moby Lines, 650 agenti avranno il loro quartier generale nelle cabine solitamente occupate da croceristi. Nei saloni della Moby Fantasy è stata attrezzata la centrale operativa dalla quale verranno ordinati gli spostamenti e gli obiettivi a cui sono destinati i 14.000 che sono coordinati

dai vicequestori Michele Lonardo e Antonio De Iesu (...)». È chiaro che si è risentito: partecipiamo ad un vertice sulla legalità, ospitiamo tutto il quartier generale delle forze dell'ordine e questo giornale si mette a romperci le scatole? Fine della trasmissione.

PRESIDENTE. Ringrazio i due auditi, il cui contributo è stato davvero importante, e dichiaro conclusa l'audizione odierna.

Ricordo che abbiamo ancora due settimane di audizioni, nell'ambito del contesto che abbiamo stabilito. La settimana prossima incontreremo gli avvocati Bruno Neri e Alfredo Galasso e il 1 marzo, fra due settimane, incontreremo il dottor De Franco, che avremmo dovuto audire stasera.

Comunico inoltre che è sconvocato l'Ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi, che si sarebbe dovuto riunire al termine della Commissione.

I lavori terminano alle ore 14,30.

