



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 4

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

AUDIZIONE DELLA DOTTORESSA ELISABETTA ARRIGHI,
GIORNALISTA DE «IL TIRRENO»

6^a seduta: martedì 2 febbraio 2016

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E

Sulla pubblicità dei lavori

PRESIDENTE Pag. 3

Audizione della dottoressa Elisabetta Arrighi,
giornalista de «Il Tirreno»

PRESIDENTE Pag. 3, 9, 25 e *passim*
 BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*) 11
 CAPPELLETTI (*M5S*) 24
 FILIPPI (*PD*) 22, 26
 FLORIS (*FI-PdL XVII*) 16, 18
 GRANAIOLA (*PD*) 10
 MUSSINI (*Misto*) 24
 PAGLINI (*M5S*) 14
 PEGORER (*PD*) 12, 13
 URAS (*Misto-SEL*) 19

ARRIGHI Pag. 3, 9, 10 e *passim*

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della 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.

Interviene la dottoressa Elisabetta Arrighi, giornalista de «Il Tirreno».

SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI

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

Ricordo alla dottoressa Arrighi e ai commissari che, qualora lo ritengano, possono chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video ed eventualmente anche la segretazione dell'audizione o di parte di essa.

Ai sensi dell'articolo 13 del Regolamento, preciso che è la Commissione che decide su un'eventuale richiesta in questo senso.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione della dottoressa Elisabetta Arrighi, giornalista de «Il Tirreno»

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione della dottoressa Arrighi, giornalista de «Il Tirreno», che ringraziamo per aver accettato il nostro invito. La dottoressa Arrighi è tra quei cronisti e giornalisti che hanno seguito attentamente la tragedia del traghetto Moby Prince, avendo pubblicato anche un libro su questa vicenda così importante. Come ricorderete, l'Ufficio di Presidenza della Commissione ha ritenuto necessario, in questa prima fase del lavoro, ascoltare sia coloro che hanno seguito i fatti come la dottoressa Arrighi e altri giornalisti sardi, sia i legali e il pubblico ministero Luigi De Franco che ha condotto le indagini. Conclusa questa fase, la Commissione parlamentare d'inchiesta potrà entrare nel merito dei singoli aspetti della delibera istitutiva.

Ringraziando nuovamente la nostra audita per la sua disponibilità, le cedo volentieri la parola, affinché ci esponga le sue valutazioni sui fatti e le questioni di cui è venuta a conoscenza, dopodiché ci sarà la possibilità di interagire, attraverso le domande dei membri della Commissione.

ARRIGHI. All'epoca, nell'aprile del 1991, ero vice-capocronista della cronaca di Livorno per il quotidiano «Il Tirreno». Quella sera sono stata la prima a sapere cosa era accaduto, cioè che c'era stata una collisione, ma sul momento non si sapeva quali mezzi erano entrati in collisione.

Sono venuta a sapere del fatto nella maniera seguente: ero in cronaca con un collega, stavamo «chiudendo» l'edizione del giornale e una per-

sona anonima ha telefonato al nostro centralino, dicendo che vedeva un fuoco in mare. Erano più o meno le 22,30. Il centralinista me lo ha riferito, dicendomi: «Guarda, io non te lo passerei, perché sembra un po' ubriaco e me la vedo io». Poi, sarà forse per via del sesto senso, ma quando ho «buttato giù» il telefono, ho chiamato l'avvisatore marittimo, che mi ha confermato che era successo effettivamente qualcosa in mare, ma non si sapeva cosa: probabilmente c'era una nave in fiamme. Il nostro fotografo di cronaca, che abitava praticamente a 100 metri dal giornale, è venuto e mi ha accompagnato con uno *scooter* alla terrazza Mascagni. I membri della Commissione che si sono recati a Livorno, probabilmente hanno visto questo luogo. La terrazza Mascagni era – ed è tuttora – un punto di osservazione privilegiato della rada, anche se la collisione è accaduta non davanti alla Terrazza Mascagni, ma più a Sud, verso viale D'Antignano, più o meno all'altezza della scalinata e quindi a metà del vialone, che va dalla rotonda d'Ardenza fino alla frazione di Antignano.

Lo stato dei luoghi, visti dalla terrazza Mascagni, quella sera era il seguente: era una serata di bonaccia e di foschia. Non c'era una foschia densissima, ma c'era foschia, tant'è che le luci delle navi si vedevano con l'alone e non definite. Parlo a ragion veduta, perché sono abituata ad andare per mare e, tra l'altro, abito sul lungomare e quindi tutti i giorni e tutte le sere me lo vedo davanti. Quando è chiaro, le luci si vedono a lanterna e sono belle scintillanti: in quel caso non era così. Stando al centro della terrazza, dove ora c'è un gazebo, e guardando verso Sud-Ovest, si vedeva, più o meno sull'orizzonte, una specie di mezza sfera, quindi un alone arancione, e quello poteva essere il segnale che c'erano delle fiamme. Tra l'altro, le navi – l'ho visto con i miei occhi, non mi smentisco e lo confermo – avevano la prua in direzione Nord – Nord Ovest e quindi più o meno in direzione Meloria o comunque mare aperto, e la poppa verso terra. Quindi, la posizione delle navi era o leggermente diagonale rispetto alla linea di costa o comunque con la poppa verso terra e prua verso ponente pieno. Non mi risulta che ci fossero bave di vento da Sud – Sud Ovest: non era assolutamente così, perché il mare era calmissimo. Questa cosa qui, l'ho vista tra le 22,40 e le 22,45.

Visto che da lì non si vedeva di più, salvo questo alone, con il fotografo siamo andati alla Capitaneria di porto. All'epoca era libera, mentre oggi è chiusa, per motivi di *security*. All'epoca si arrivava praticamente fino all'ingresso e la palazzina precedente era per metà occupata dall'autorità marittima e per metà c'erano gli uffici della ditta di rimorchio Neri, che ha tuttora la gestione del rimorchio portuale a Livorno. La situazione era questa: in Capitaneria c'era una grande confusione. Metà delle persone erano in divisa, ovvero quelle che erano di turno e di guardia quella sera, e metà in abiti civili, perché lì c'erano gli alloggi e quindi erano usciti da lì: tra costoro c'erano un paio di comandanti di motovedette. I rimorchiatori erano già partiti.

Non so se quando siete andati a Livorno, siete entrati dal ponte antico: all'epoca i rimorchiatori stavano proprio lì davanti e c'era un via vai, perché erano partiti, essendo stato dato il *May Day*. Mi riferisco al

May Day partito dalla petroliera, perché era l'unico che era stato sentito: l'altro è stato sentito mesi dopo. Dunque, erano già partite alcune motovedette. Per sgombrare il campo da equivoci, l'ammiraglio Albanese è arrivato un'ora dopo, perché quel giorno c'era stato il passaggio di consegne a La Spezia. Il comandante uscente aveva passato le consegne al comandante entrante: la mattina avevano fatto la cerimonia militare e la sera c'era la solita cena-*cocktail*. L'ammiraglio, appena ha saputo la notizia, è montato in macchina ed è venuto. Era comunque presente il comandante in seconda, che è deceduto da qualche mese, che abitava sopra la Capitaneria e che si è messo in sala operativa. Era una sala molta spartana, perché gli strumenti tecnologici sono arrivati dopo, grazie all'ammiraglio Francese, «buonanima», che è deceduto nel 1995. Esattamente tre mesi dopo la tragedia, recatosi in Accademia per visitare gli allievi delle Capitanerie di porto, ricordo che lo incontrai e mi disse che bisognava installare il sistema VTS e che comunque bisognava fare in modo che ci fosse uno strumento di controllo più moderno. All'epoca avevano una radio, un po' di telefoni e le carte nautiche, perché non esisteva niente di più.

Dunque mi sono poi intrufolata in Capitaneria, perché all'epoca quello era il mio «giro». Mi sono occupata di mare e marittimi fino al 2001 e quindi sono entrata, anche se qualcun altro è stato buttato fuori. Insomma, un po' ho ascoltato e non si capiva niente di quello che stava succedendo. Si capiva che c'era una petroliera in fiamme e infatti dalle radio si sentiva che i rimorchiatori stavano andando verso la petroliera, anche perché in quel caso è dovere del comandante salvare l'equipaggio e, se ci sono, anche le strutture vicine. La petroliera era infatti a distanza più o meno dai due miglia dalla costa e, se fosse scoppiata, avrebbe portato via mezza Antignano: c'erano infatti circa 80.000 tonnellate di petrolio. Si è saputo che era coinvolto il Moby Prince molto tardi, quasi all'una di notte, perché a un certo punto, in radio, è arrivata la notizia di un superstite, che era stato raccolto in mare: egli era stato visto a poppa del traghetto da due ormeggiatori, che avevano una barca piccolissima, di sette metri. Negli anni, i due ormeggiatori hanno raccontato di avergli detto di buttarsi, ma che egli non voleva, perché c'era il mare in fiamme, visto che il petrolio fuoriuscito dalla petroliera era sulla superficie del mare. Poi si è buttato. Loro lo hanno raccolto da questo mare in fiamme e l'hanno messo sulla barca. Nel frattempo c'erano delle motovedette fuori della Capitaneria di porto. È stato messo sulla CP 232 ed è stato portato a terra. È arrivato a terra verso l'una e un quarto. Era completamente sotto *shock*, perché non connetteva e urlava. Mi ricordo che il nostro fotografo gli fece una foto e scattò il *flash*. Lui lo voleva aggredire, si mise a sputare. Poi lo misero sull'ambulanza e lo portarono in ospedale. Nel frattempo prima di lui erano arrivati un po' di marittimi dell'Agip Abruzzo, ma con delle leggere ustioni e li hanno portati subito in ospedale.

La cosa più grave accaduta allora – lo posso dire dopo 25 anni, ma l'ho sostenuto da subito, anche per esperienza familiare, perché mio marito ha sempre lavorato nel settore – fu che di solito, quando succede una cosa del genere, una nave va addosso a un'altra nave o bettolina che sia, si

chiama l'ultima nave uscita dal porto. Nessuno quella sera lo ha fatto. Anche l'avvisatore marittimo, sotto il quale passano tutte le navi che escono ed è tutt'ora lì, non lo hanno chiamato. Il Moby Prince quella sera era l'ultima nave uscita dalla banchina, perché l'aveva lasciata alle 22,05.

C'è da dire che la rada era piena di navi. La famosa nave che faceva traffico di armi, che non erano armi, ma erano semplicemente da una parte carichi di esplosivi e dall'altra carichi di spolette, è una nave che viene tutt'ora: si ancora a circa 4,5 miglia a Nord di Livorno (praticamente oltre lo *ship light*, che è il fanale marittimo che corrisponde alla Meloria, ma più a Nord, sulle secche, perché lì c'è tutta una zona di secche), vengono fatti i trasbordi attraverso piccole navi, che sono piccole chiatte che con il porto non hanno nulla a che fare, salvo il fatto che entrano dall'imboccatura a Nord del porto, passano la Darsena Petroli, entrano in Darsena Toscana, alzano le Porte Pinciane, pigliano il Canale dei Navicelli e arrivano a Porto Pisano, o meglio, arrivano alla banchina della base militare di Camp Darby, che nel frattempo è stata declassificata e non è più la base che era venticinque anni fa, tant'è che non ha più molto personale militare e ancora meno civile.

Un tempo i traffici erano molto più numerosi, anche perché quella base serviva come rifornitore di tutte le truppe americane per lo scacchiere meridionale europeo; la base di Camp Darby faceva da contraltare logistico alla base di Bagnoli.

Era un traffico normalissimo. In quel periodo, nei mesi precedenti, il porto di Livorno era stato praticamente invaso da materiale bellico, perché lì arrivavano da materiali di conforto a materiali di supporto, pezzi di elicottero, pale, eliche da nave, mezzi blindati. C'era di tutto. Questi traffici – e non c'erano armi esplosive – venivano fatti più o meno dalla Darsena Toscana. Quindi, anche se quella sera è stato fatto qualche scarico di spolette, i traffici d'armi avvenivano tutti a Nord del porto, che in linea d'aria è distante quantomeno una decina di miglia dal luogo dove è successo l'incidente del Moby Prince. Continuare a sostenere quello che è stato detto negli anni significa offendere anche tutta una serie di lavoratori che quella notte erano in porto, perché dicendo che si facevano traffici illegali dentro il porto, significa dire che il porto di Livorno era una specie di base colombiana della droga, in questo caso di armi, e questo, come cittadina del territorio, mi ha sempre dato fastidio. Qui mi spoglio delle mie vesti di giornalista e lo dico da cittadina italiana.

Tornando indietro, nella nave c'è stata questa collisione. Il comandante dell'Agip Abruzzo all'inizio ha detto: ci è venuta addosso una bettolina. C'è una bella differenza, ma l'Agip Abruzzo era una petroliera di 273 metri, molto alta di bordo, e in quel contesto sarebbe potuta avvenire anche una cosa simile.

Per quanto riguarda il banco di nebbia non è una circostanza impossibile. Negli ultimi anni abbiamo avuto frequentemente nebbia. Io che abito sul mare la mattina spesso mi alzo e non si vede niente, non vedo neanche il bordo del terrazzo di casa mia. Sulla nebbia ci sono circostanze contrastanti, perché la nebbia di solito viene a banchi, non è un muro.

Una delle ultime ipotesi che si sta tirando fuori è quella di un eventuale generatore di vapore, che sono quelli che di solito scaldano le resistenze delle cisterne perché altrimenti il petrolio è troppo solidificato e non ce la farebbe a uscire. Il discorso è questo: la nebbia io non l'ho vista, ma ho visto la foschia e in mare a 2,7 miglia, più o meno, tra 2 miglia e 2,5 miglia non so che cosa ci fosse. Un collega, che ora è deceduto, quella sera veniva da Cecina, quindi da Sud verso Nord, intorno alle 23 è arrivato alla curva del Boccale e il giorno dopo mi disse che per la nebbia che stava arrivando dal mare non si vedeva la strada.

I soccorsi quella notte sicuramente non sono stati all'altezza. Non me ne sono resa conto sul momento, perché era impossibile, anche perché quella notte è stato un *film* visto attraverso le radio della Capitaneria, dei rimorchiatori, dei vigili del fuoco e di altri operatori portuali, perché anche alcuni ormeggiatori e battellieri hanno la radio. L'avevo anche io perché avevo un baracchino sulla barca, lo presi e ascoltai qualcosa.

Per quanto concerne il dopo, sicuramente gli strumenti tecnologici disponibili all'inizio degli anni Novanta non erano quelli di oggi. Sicuramente se si potessero riesaminare dei dati, che all'epoca sono stati visti in una certa maniera, può darsi che oggi si riuscirebbe ad ottenere qualcosa di più. Questa è un'idea mia personale: forse bisognerebbe cercare dei tracciati *radar* e satellitari.

La base di Camp Darby in quel periodo era in stato di massima allerta, proprio per la storia della Guerra del Golfo finita da poco e di tutte queste navi militarizzate che a Livorno sono una cosa abbastanza normale, come a Talamone, perché di solito, quando c'è materiale militare, vengono presi anche dei cargo merci e vengono militarizzati per l'uso. È stato fatto anche quando l'Italia andò in Somalia: militarizzarono tre traghetti della Conship per portare i soldati e i mezzi italiani in Somalia.

Il tema di Camp Darby: sicuramente un qualcosa che osservava dall'alto c'era, anche perché lì vicino c'è l'aeroporto di Pisa e in quel periodo partivano anche aerei militari americani che facevano la spola con il Golfo. Fondamentalmente nell'aeroporto di Pisa c'è una parte civile, ma l'aeroporto Dall'Oro è militare. Secondo me qualcuno ha visto qualcosa, perché, tra l'altro, anche un satellite metereologico italiano ha visto e fotografato fino ad un certo punto, poi il satellite metereologico non necessita di risoluzione al suolo e quindi sono dei *pixel* illeggibili. Sicuramente da qualche parte esiste qualcosa.

So che il magistrato, dottor De Franco, chiese alla Russia che rispose nel giro di una settimana dicendo che non avevano nulla. Chiese agli americani che non risposero. So che andò a parlare con l'allora Presidente del Consiglio, Andreotti, che utilizzò i canali diplomatici con gli Stati Uniti che a quel punto risposero, anche abbastanza velocemente, dopo una quindicina di giorni, e dissero che loro, in quanto Stato membro dell'Alleanza Atlantica, non spiano i Paesi amici e non avevano niente.

Io non ci credo. Credo che qualcosa esista, perché in quel momento la situazione a Livorno era da tenere sotto particolare controllo per motivi di sicurezza. Secondo me quella è una strada da seguire.

Se ci fossero quelle immagini si potrebbe forse capire innanzitutto la posizione esatta della petroliera. Anche su questo bisogna stare attenti: la petroliera sicuramente aveva l'ancora in quello che all'epoca era il cono proibito per l'ancoraggio, perché era il cono di atterraggio del porto, ma la petroliera, essendo lunga 276 metri, doveva avere 276 metri di catena. Quindi se era sul bordo (come era, perché con le coordinate che sono state portate anche al processo, era sul bordo di questo cono, anche se all'interno) stava fuori. Credo che la posizione fosse quella delle altre navi e quindi che avesse la poppa a terra e la prua verso ponente o comunque verso mare aperto.

Credo che il Moby Prince non stesse tornando indietro. Sono convinta che il Moby stesse andando piuttosto veloce, nonostante nella rada le navi debbano tenere una velocità di sicurezza e quella sera lì in particolare c'erano o 13 o 14 navi ancorate. Ho visto anche una lista di queste navi, in cui compare anche un peschereccio della Shifco, sul quale si è fatta tanta dietrologia, che però non stava in rada, ma stava in ormeggio all'interno del porto. Non capisco perché sia stato posizionato in rada, perché non c'era. Erano perlomeno 13 le navi ancorate.

Credo che la petroliera sia stata offuscata e ci sono molte testimonianze in tal senso da parte di persone che ho sentito anche nei giorni successivi. In proposito c'è sempre stato il «partito» di chi diceva che c'era la nebbia e il «partito» di chi diceva che la nebbia non c'era. Va considerato anche che chi diceva che c'era la nebbia era più che altro alla rotonda d'Ardenza, lato Sud, mentre quelli che dicevano che non c'era la nebbia, erano coloro che pescavano sugli scogli dell'Accademia navale proprio a ridosso del muro, tra l'Accademia e i Bagni Fiume e quindi a Nord della rotonda d'Ardenza. Credo che subito dopo – forse perché Livorno è una città di provincia e forse perché nelle persone si scatenano degli istinti un po' particolari – si sia innescata un po' una corsa a raccontarla più grossa, a partire dalle testimonianze di un tale «Luccio», che diceva cose suggestive, di persone che si sono calate dal Moby Prince, buttando dei sacchi, con un motoscafo che le ha raccolte, di traffici d'armi e altre cose disattese. Credo che il porto di Livorno sia una delle «case di cristallo» più aperte che ci siano. Se uno dice qualcosa in darsena Toscana, la sa subito chi lavora al bacino di carenaggio. Quindi, credo che se ci fossero state cose da nascondere, prima o poi sarebbero venute fuori. Purtroppo credo che questo sia stato un gravissimo incidente di mare. È vero che si tratta di una soluzione semplicistica, ma credo che sia così.

Sull'esplosione c'è da capire una cosa: quando venne il dottor Massari ad effettuare i rilievi, trovò molecole di sostanze esplosive, sia di tipo militare (ovvero di esplosivi militari), sia di esplosivi ritrovati anche nelle stragi che ci sono state negli anni Ottanta in Italia, sia di esplosivi da cava. Se si considera che a Nord di Livorno ci sono le cave di Carrara, in cui vengono usati esplosivi per far saltare i blocchi, ci può stare anche che qualcuno, per arrotondare, si fosse preso qualcosa o l'avesse nascosta da qualche parte. In questo caso si parla del locale delle eliche di prua e allora si dovrebbe pensare a qualcuno dell'equipaggio, perché solo i mem-

bri dell'equipaggio sanno dove si trovano questi locali. La commissione permanente della Marina militare (Mariperman) lavorò sui rilevamenti della Criminalpol e di Massari e disse che, secondo loro, era esplosa una sacca di gas, dando una spiegazione piuttosto convincente. È probabile, perché quando il traghetto ha picchiato contro la cisterna, il traghetto era molto più in basso, la cisterna era molto più in alto e quando la prua si è disincagliata ha fatto da imbuto, il petrolio è andata giù, le scintille lo hanno incendiato e, chiaramente, i fumi di petrolio avranno creato delle sacche di gas. È normale, tant'è che anche nelle cisterne ci sono delle compensazioni, perché si formano le sacche. Probabilmente può essere esplosa, anche perché Bertrand sarà anche rimasto scioccato, ma sono passati tanti anni e ha sempre detto che non ha sentito nessuna esplosione, che non c'era stato nessuno sbandamento della nave e che non c'era stata neppure nessuna manovra di ritorno verso il porto. Del resto, egli è l'unico sopravvissuto. Forse ci sono stati dei comportamenti non proprio consoni, perché dalla petroliera dissero: «Pensate a noi, che abbiamo 82.000 tonnellate di *iranian light*», che è un petrolio molto volatile, che si incendia più facilmente di altri. La macchina dei soccorsi, però, sicuramente non ha funzionato come avrebbe dovuto, al di là di quello che possono aver detto dalla petroliera.

Negli anni si è intersecato di tutto, perché a mio avviso, su questa vicenda ognuno ha cercato di portare qualcosa: non parlo nemmeno dei familiari, ma dei «personaggi» che hanno iniziato a ruotarci intorno. Li chiamo «personaggi», ma purtroppo tra costoro c'è anche qualche mio collega. Non do giudizi, ma hanno cominciato a ruotarci attorno come avvoltoi e credo che, con 140 morti, come li ho visti io, dentro il capannone, coperti da un lenzuolo, davvero non si possa fare gli avvoltoi. Insomma, cercare la verità vuol dire non fare dietrologia e non inventare delle «congiunzioni astrali» assurde. Se ripenso alla storia di Ilaria Alpi, che qualcuno ha voluto tirare dentro, rimango sinceramente abbacinata.

PRESIDENTE. Ringraziamo la nostra audita per questa prima parte di audizione. Ovviamente rammento ai colleghi che la dottoressa Arrighi è una giornalista, che ha svolto delle indagini e quindi non può rispondere a domande tecniche, se non a quelle relative agli approfondimenti che ha fatto sino a questo momento. Diamoci ampia libertà di fare domande, ma sapendo che non è da lei che possiamo pretendere spiegazioni e valutazioni tecniche.

ARRIGHI. Presidente, mi perdoni, ma voglio anche chiarire che i giudizi espressi sono miei giudizi personali, che ho meditato e riflettuto negli anni, anche sulla base di carte e di esperimenti che sono stati fatti, perché ci sono tante cose da dire. Su questa vicenda si possono dire molte cose, però si rischia di sconfinare nella calunnia e quindi è meglio non dirle.

GRANAIOLOLA (PD). Ringrazio la dottoressa Arrighi, a cui chiedo una piccola precisazione: lei ha detto che l'ammiraglio Albanese è arrivato un'ora dopo. Un'ora dopo cosa? All'incirca, verso che ora è arrivato?

ARRIGHI. Verso le 23,30, ovvero un'ora dopo le 22,25 circa, che è l'orario della collisione. Io ero già lì, in Capitaneria di porto, ed è arrivato dopo una mezz'ora. Saranno state le 23,25 o le 23,20, circa.

GRANAIOLOLA (PD). Inoltre, essendo stata la prima giornalista che è arrivata sul posto, le chiedo quando è potuta salire sul relitto della Moby Prince, se ci è salita.

ARRIGHI. Sul relitto della Moby Prince non ci sono mai salita, perché era praticamente impossibile farlo. Era un corpo di reato, sotto sequestro, per cui ci potevano salire soltanto gli inquirenti, i consulenti e i Vigili del fuoco, per fare il loro lavoro. Sono andata sottobordo, su una scaletta dell'Agip Abruzzo, perché la mattina dopo la Capitaneria mise a disposizione, insieme ai rimorchiatori, delle motovedette: nel frattempo erano arrivate le televisioni da tutta Europa e i giornalisti da tutta Italia e anche da qualche Paese straniero, che volevano vedere e, pertanto, ci portarono lì. Il giorno dopo andai in un elicottero dei Vigili del fuoco, che fece un giro sopra la petroliera. Il Moby Prince era già stato portato in porto, intorno alle 3,00 del mattino dell'11 aprile. Il Moby Prince ha infatti preso fuoco ed è diventato una palla di fuoco. I roghi, una volta esaurita la spinta delle sostanze con cui erano fatte le poltroncine o la *moquette* e poi il petrolio, si sono spenti. Sono rimasti dei roghi interni e qualcosa di esterno che fumava. Secondo la stima dei Vigili del fuoco, le lamiere hanno raggiunto la temperatura di 1.200 gradi. Un rimorchiatore riuscì però a salire e ad agganciare, con uno di quei rampini che utilizzano i rimorchiatori, una struttura del ponte superiore, dove poi è stato fotografato anche quel corpo combusto, più che carbonizzato, per trascinarla in porto, tant'è che la nave ha girato tutta la notte. Avendo il timone a 30 gradi a dritta, ha girato senza guida, facendo una rotta ellittica, finché non ha consumato tutto il carburante. Poi la nave è stata agganciata ed è stata portata in porto.

Si è detto che è stata una scelta folle portarla nella darsena petroli. Non era una scelta folle, perché quella era l'unica banchina attrezzata, per cui, se fosse ripreso il fuoco, si sarebbero potute utilizzare le bocche con gli schiumogeni e l'acqua. Era l'unica banchina in cui, in tal caso, si sarebbe potuto fare qualcosa. Praticamente la nave è entrata in porto intorno alle 11 o a mezzogiorno e a quell'ora avevano già portato i giornalisti a vedere la petroliera. Mi sembra che il Moby Prince sia stato lì fino al 1998. Forse, a mio avviso, c'è stata un po' troppa furia nel dissequestrare il relitto della petroliera, che è stata sotto sequestro fino a settembre del 1991 e quindi per sei mesi. Poi è stata subito demolita, perché fu portata alle Canarie, cambiò nome e fu portata in Pakistan per essere demolita. Invece il Moby Prince è stato demolito successivamente, anche per-

ché sul traghetto c'era la necessità di fare tutta una serie di accertamenti. Ricordo che non avrebbero potuto dissequestrarlo. La petroliera era effettivamente una bomba innescata. Fecero l'allibo per il trasbordo del carburante e del petrolio trasportati, ma ricorderete cosa è successo a Genova, la mattina dell'11 aprile del 1991, quando la nave Haven prese fuoco e, durante le operazioni di allibo, si è spaccata in due tronconi: anche in quel caso ci fu un'esplosione. La portarono via anche per quel motivo, perché effettivamente si sarebbe avuta una tragedia nella tragedia.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Signor Presidente, vorrei chiedere alla dottoressa Arrighi se nell'immediato o nei giorni successivi all'incidente abbia avuto modo di intervistare o sentire il personale militare, in particolare l'ammiraglio Albanese. Se ha avuto modo di sentire anche il capitano Roffi, che era l'ufficiale responsabile del soccorso per la Capitaneria, e se le risulta che ci fosse una struttura, tipo un ponte o un cancello, che doveva essere aperto per consentire l'uscita dei mezzi di soccorso. Le chiedo questo perché, quando abbiamo fatto il sopralluogo in Capitaneria, non c'era nulla, o almeno, da parte di chi è adesso in Capitaneria, non c'è stato alcun riscontro.

La ringrazio per l'esautiva memoria con cui ci ha reso edotti di tutti suoi ricordi in prima persona di quel tragico evento e vorrei chiederle anche come interpreti il cambio di versione dell'unico sopravvissuto sull'esistenza di altri sopravvissuti sulla nave, anche alla luce di quello che ha visto in prima persona. È una cosa che ha detto secondo lei in stato di *shock* o ha mai percepito che ci fosse qualcuno, anche all'interno del personale militare che diceva qualcosa sotto pressione dei propri vertici?

ARRIGHI. Il comandante Roffi non era il responsabile della sicurezza e nemmeno di turno di guardia quella sera. Il comandante Roffi quella sera lì doveva essere di guardia, ma chiese il cambio di turno al collega e arrivò il capitano Checcacci, il quale era l'ufficiale di guardia in centrale operativa. E quindi è lui che quella sera lì si è trovato ad affrontare l'emergenza. Se non sbaglio il comandante Roffi all'epoca era alla sezione sicurezza della navigazione, ma non ricordo con precisione. Però sono sicura che aveva chiesto il cambio, perché se ne è parlato milioni di volte, e c'era Checcacci al suo posto.

Credo che lei intenda il ponte girante: il ponte girante all'epoca, allo stato dei luoghi, non era come oggi, ma molto diverso. Il ponte girante era sempre aperto, perché non funzionava. Poi quello vecchio è stato abbattuto ed è stato costruito quello nuovo che c'è adesso e viene utilizzato d'estate: si apre e si richiude a seconda dei traffici dei traghetti e delle navi da crociera. Quindi il passaggio era libero, non c'era alcun impedimento.

Il ponte aveva anche una luce tale che le motovedette potevano passarci sotto, perché la motovedetta più alta che c'era all'epoca in Capitaneria di porto era la Gregoretta, che però mi pare non fosse nemmeno in porto a Livorno quella notte o fosse addirittura fuori in missione. Non c'era, anche perché per soccorsi del genere vengono utilizzate le motove-

dette di tipo veloce: all'epoca erano le motovedette classe Speranza, che erano le CP 232. Oggi sono diverse, perché anche su questo fronte la tecnologia è andata avanti e le vecchie motovedette dopo un po' sono state rottamate. Quindi il passaggio era libero. Praticamente lei intende quell'apertura sotto il bastione della Fortezza Vecchia: lì era libero. Comunque, di solito, il ponte viene lasciato aperto e all'epoca non si chiudeva perché non funzionava. I rimorchiatori lo stesso, perché di lì non ci passano e, quindi, l'imboccatura del porto e la darsena vecchia sono libere.

Rispetto al cambiamento di versione del sopravvissuto, evidentemente il soggetto era sotto *shock*. Secondo quanto ha riferito, lui sulla nave aveva camminato su dei cadaveri, ma all'inizio c'erano anche delle persone vive, tant'è vero che lui dentro la nave all'inizio si è mosso con dei compagni di equipaggio. Questo è quello che lui ha sempre detto. Ha detto che ad un certo punto sono tutti morti, perché ha scavalcato cadaveri, ma all'inizio (anche se non ha saputo quantificare per quanto tempo) lui si è mosso all'interno della nave con dei colleghi, anche perché era in compagnia dello zio che gli aveva detto di levarsi la maglietta, di bagnarla e di metterla sulla bocca. Lui ha girato sulla nave insieme a dei colleghi, poi man mano che proseguiva si rigirava e non li trovava più. Questo lo ha raccontato anche quand'è arrivato in ospedale (io non ero all'ospedale, ma l'ho saputo dai colleghi che nel frattempo erano andati al pronto soccorso dell'ospedale di Livorno).

A me non risulta che vi siano state pressioni di alcun tipo. Mi risulta che vi sia stata dell'incapacità, ma l'incapacità non è perseguibile penalmente. Pressioni non mi risultano, ma qualcuno forse su questo ha un po' ricamato con la fantasia, glielo possa garantire.

PEGORER (PD). Signor Presidente, ringrazio la dottoressa Arrighi per la sua presenza, anche perché con la sua testimonianza ci ha offerto un quadro di riferimento che mette ordine anche su alcune letture che ho fatto in questo periodo proprio per essere all'altezza del compito che mi è stato affidato in questa Commissione, la quale, a mio avviso, è chiamata a dirimere questioni piuttosto complicate.

Rispetto al suo racconto, lei riesce ad entrare – mi corregga se sbaglio – nella stanza operativa della Capitaneria e riesce a farlo intorno alle 22,45.

ARRIGHI. Alle 22,50.

PEGORER (PD). Questa è la prima domanda: dal momento in cui entra in questa stanza fino al recupero del superstite non ha mai sentito parlare del Moby Prince?

ARRIGHI. Sono entrata in Capitaneria perché all'epoca le porte erano generalmente aperte fino alle 22,30-23, dato che fino a quell'ora c'era la possibilità che vi si recassero operatori portuali per prendere dei certificati, magari per la partenza delle navi, proprio perché c'era un personale

di guardia per l'emergenza. A volte, quando avevo tempo, siccome la Capitaneria era un giro del quale mi occupavo io, ci passavo alle 22 per chiedere se ci fossero novità, magari con qualcuno andavamo a prendere un caffè. Era normale che fosse aperto e le dico anche da che parte, perché esiste ancora quella porta lì: all'interno della palazzina comando, c'è un'area con il balcone che guarda il mare, di lato c'è una porta e la sala operativa era entrando lì sulla destra, un ufficio molto piccolo. Arrivai e dissi: che è successo? Mi risposero che non si sapeva ancora, che c'era stata una collisione e non si riusciva a capire. Sentivo che gracchiavano: c'era già il comandante Cedro all'interno, che era il comandante in seconda, il quale mi salutò e mi ricordo che disse, quando c'era Checcacci: non si sa bene che cosa sia successo, di sicuro c'è una petroliera in fiamme.

Non è che mi misi appoggiata al banco, altrimenti mi avrebbero presa e portata via di peso, mi misi nel corridoio e da lì per la prima ora si è sentito di tutto, ma del Moby Prince si è sentito parlare che era mezzanotte passata. Infatti mi ricordo perfettamente – e non lo sapevano ancora – che di fronte c'era l'altra palazzina e da lì vidi, appoggiata alla porta che conduceva agli uffici dei rimorchiatori al primo piano, una signora che piangeva disperata, cui avevano messo addosso una coperta. Questa signora era arrivata da poco. Quando andai lì chiesi chi fosse. Allora mi parlarono del Moby Prince: ecco come l'ho saputo. Era la mamma di un membro dell'equipaggio, Liana Rispoli.

Quindi, può darsi che sarà stato contestuale in Capitaneria. Io l'ho saputo così, poi lo ha confermato un sottufficiale. A quel punto andai lì, chiesi e mi confermarono che si trattava del Moby Prince. Infatti avevano già le liste dei passeggeri e stavano verificando quanti fossero. Eravamo intorno alle ore mezzanotte e 30, mezzanotte e 40.

PEGORER (PD). Quindi si tratta di un'ora e mezzo dopo.

Lei prima ha parlato dell'esistenza, quella notte, di circa 13 o 14 navi nella rada del porto di Livorno e una specifica – se non ricordo male, si trattava di un peschereccio – che stava all'interno del porto e non in rada. Ci sono dunque le due navi incidentate: dell'esistenza di una di esse ci si accorge tra mezzanotte e mezza e l'una di notte, mentre l'altra lancia la chiamata di soccorso. Delle altre 11 navi che stanno nella rada, nessuna di queste viene contattata, a suo ricordo, in quella fase?

ARRIGHI. Ricordo che alcune navi sono state chiamate, più che altro perché, tra quelle che erano militarizzate, qualcuna si è mossa per allontanarsi, perché probabilmente aveva esplosivi a bordo e quindi era pericoloso stare vicino al fuoco. Credo che le navi siano state contattate comunque dall'avvisatore marittimo, che in qualche maniera le aveva davanti *de visu*, perché dalla piattaforma la rada si vede, anche con la foschia o il banco di nebbia.

Una di queste era l'Agip Napoli, che era gemella o comunque simile all'Agip Abruzzo e che si trovava più o meno a un miglio o a un miglio e mezzo dall'Agip Abruzzo. C'erano poi quelle militarizzate e altre che

erano un po' sparse, alcune delle quali erano lontane. Tra muovere l'ancora e andare là ci voleva del tempo, quindi avrebbero fatto sicuramente prima la motobarca pompa dei Vigili del fuoco, che è stato uno dei primi mezzi ad uscire, le due motovedette della Capitaneria e i rimorchiatori della ditta Neri, che mi pare fossero il Tito I e il Tito II, che sono d'altura e quindi sono veloci.

PAGLINI (M5S). Desidero ringraziare la nostra ospite e rivolgerle un po' di domande, per aiutare il nostro lavoro. Immagino che i suoi primi articoli siano usciti immediatamente. Le volevo chiedere se ha mai analizzato, da cronista, gli atti dell'inchiesta Moby Prince *bis*, che hanno portato all'archiviazione nel 2010 e quindi se troviamo anche suoi articoli sul secondo processo. Sempre come cronista, ha mai sentito in quegli anni delle voci, delle «soffiate» – giornalmisticamente parlando – su armi chimiche arrivate via mare da portare a Camp Darby?

ARRIGHI. Devo dire una cosa: i carichi e gli scarichi di questa roba li faceva mio marito. Sulle armi chimiche, non ho mai sentito nulla. Arrivavano esplosivi e spolette, perché mio marito all'epoca era dipendente dell'Azienda mezzi meccanici e si utilizzavano anche mezzi di tale azienda per fare determinati lavori, che però venivano eseguiti, per la parte del carico e dello scarico, dalla Compagnia lavoratori portuali. Armi chimiche: mai successo! Di prodotti chimici, dal porto ne passano tanti, a partire dai carburanti. Quando venivano quei prodotti lì, la darsena Toscana diventava *off limits*, come se ci fosse una bomba atomica, perché si tratta di prodotti pericolosissimi. In porto arrivano prodotti chimici, attraverso navi cisterna, fusti e altro, ma ci sono anche delle modalità di scarico. Uno che lavorava nel settore ce l'avevo in famiglia. In questo caso lo sapevano per tempo e sapevano anche come ci dovevano andare, ma di armi chimiche non ho mai sentito parlare.

PAGLINI (M5S). Quindi non ha mai sentito di casi verificatisi a Camp Darby di persone che riportavano disturbi, come la perdita delle unghie o gravi irritazioni cutanee, anche nella zona di Pisa. Livorno e Camp Darby si trovano tutte in zona. Le chiedo se come cronista le è mai arrivata voce di episodi del genere.

Lei dice che in quell'epoca il porto di Livorno era come una casa di cristallo: ciò deriva dal fatto che si parla di 25 anni fa e che dunque era un porto militarizzato. Immagino che, all'epoca, tutto quello che avveniva nei pressi del porto fosse molto monitorato, specialmente per il fatto che c'era la base di Camp Darby. Questa trasparenza di traffici c'era veramente o c'era invece un *deficit* di controllo?

Quanto alle tracce degli esplosivi, sappiamo che la pista dell'esplosione sul Moby Prince fu sotto l'attenzione fino ad un certo punto. Ci sono articoli del 1992 che tirano in ballo questa pista. Dopodiché c'è il silenzio assoluto, ma in effetti furono trovate tracce di un tipo di esplosivo

ben preciso, che fu utilizzato anche nelle stragi, che purtroppo abbiamo visto accadere poco dopo.

Lei dice che, visto che si era imbarcata gente di Carrara, poteva esserci qualcuno che arrotondava – sono parole sue – con qualche esplosivo introdotto in modo non legale all'interno del traghetto. Lei ha conoscenza del tipo di esplosivo che si usa nelle cave? Aveva fatto un'analisi del tipo di esplosivo? Vengo da Carrara e, oltretutto, a Livorno avete anche una ditta che produce esplosivo, la Cheddite. Si tratta degli stessi esplosivi che vengono utilizzati per le esplosioni di cava?

Infine, le chiedo se negli anni ha avuto modo di interrogare persone come Fazzari, De Luca, Teodori, Bagnoli e Bergonzi, che erano appunto i testimoni di quella sera, che si trovavano lungo il molo e alcuni pescatori e alcune persone che passeggiavano. Tutti loro dissero che non c'era nebbia e che la visibilità era ottima.

ARRIGHI. Sulla perdita di unghie, sugli eritemi e cose del genere, le dico che ho fatto per 20 anni la «nerista» e non ne ho mai sentito parlare. Lo dico sinceramente, eppure mi sono occupata anche di cose di questo genere. Non l'ho mai sentito e – le dico la verità – dentro Camp Darby ho sempre avuto qualcuno che, se fosse accaduto qualcosa, me lo avrebbe raccontato. La maggior parte del personale civile stava a Livorno e non ho mai sentito dire niente del genere.

Sulla trasparenza dei traffici, forse non mi sono spiegata. A Carrara è lo stesso, perché avete una compagnia portuale anche voi. Nel porto lavorano i portuali e, all'epoca, lavoravano i gruisti dell'Azienda mezzi meccanici e le ditte esterne.

Quella notte ci saranno state circa 200 persone a lavoro: immaginate cosa vuol dire imporre il silenzio a tutti. Si tratta di personale civile. Posso ammettere che ad un militare si possa imporre il silenzio, ma di sicuro non ad un civile. Cosa avrebbero raccontato, se fossero accadute delle cose? Non è mai venuto fuori niente: lo dico sinceramente. Non sono un'esperta di esplosivi, lo dico subito. C'erano tracce di esplosivi usati per le stragi come quella di San Benedetto Val di Sambro, di via dei Georgofili, *eccetera*. Erano esplosivi di uso militare e civile. Non volevo riferirmi a persone di Carrara che erano imbarcate. Nel caso, i sospetti ricadevano su qualcuno dell'equipaggio – ma non di Carrara, perché nessuno dell'equipaggio era di Carrara – che li avrebbe potuti portare per arrotondare, perché magari ne aveva necessità. I passeggeri di Carrara andavano a vedere il *rally* e non credo proprio portassero esplosivi.

Dunque ho sentito queste persone nei giorni immediatamente successivi, perché in quei giorni si era diventati una trentina di giornalisti e ci si muoveva in gruppo. Loro dicevano che non c'era la nebbia, ma alla rotonda di Ardenza c'era altra gente che diceva che c'era la nebbia.

Come le ho già detto, il banco di nebbia non offusca tutto, ma si muove. Infatti, chi era a Sud diceva che c'era, chi era a Nord diceva che non c'era e loro erano quelli che pescavano lungo gli scogli dell'Accademia. Ma ci furono due allievi dell'Accademia, più esattamente del

corso per le capitanerie di porto, Thermes e Olivieri, che quella sera erano stati fuori e stavano rientrando per dormire (loro avevano il permesso per uscire a differenza degli allievi dei corsi normali), i quali dissero che a un certo punto la petroliera era stata offuscata da prua verso poppa, quindi dal mare aperto verso terra.

Il banco di nebbia si muove. Quello che posso dire è che quando sono arrivata io la foschia aleggiava tutte le lampade. C'erano delle navi lì alla Terrazza Mascagni che erano vicinissime, ma si vedevano con l'alone proprio perché c'era foschia. Era una sera tranquilla, calma ed anche abbastanza calda; un po' di foschia c'è quando ci sono quelle serate lì.

Tornando indietro, rispetto agli esplosivi, quando mi sono occupata di queste cose ho sempre parlato con degli specialisti di chimica. Ora non saprei ritornare nei dettagli, perché è passato tanto tempo, ma le dico la verità (non sono un chimico di formazione, ma all'epoca avevo anche un po' studiato l'argomento): c'è differenza tra l'esplosivo da cava e quello che viene utilizzato militarmente. Il Semtex H è militare.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). La ringrazio, dottoressa Arrighi, per il suo contributo e mi scuso se sono arrivato in ritardo, per cui non so se la domanda che le rivolgerò sia stata già chiarita nel suo intervento.

Nei tragici fatti in questione ci sono delle circostanze che non dico mi abbiano incuriosito, ma hanno sicuramente destato la mia attenzione, la prima delle quali è la registrazione del contatto tra la nave e la Capitaneria di porto: vi fu un solo *mayday*, forse ripetuto un secondo dopo, e poi nessuna risposta, nessun contatto tra la nave e la Capitaneria stessa.

Tutti noi abbiamo più o meno esperienza di mare e sembra strano che si possa lanciare un *mayday* e vi sia poi il silenzio assoluto. Ci sono anche altri ausili, oltre all'attrezzatura ufficiale, sistemi tipo *walkie talkie* che a quella distanza sicuramente funzionano. Quest'unico *mayday* e subito dopo il silenzio improvviso mi fanno pensare a una qualche motivazione, a un motivo che abbia portato alla morte rapida di tutto l'equipaggio. Infatti è vero che si parla del marconista, ma oltre al marconista più o meno tutti i membri dell'equipaggio conoscono le attrezzature per poter lanciare un *mayday*, dal comandante, al secondo ufficiale e via dicendo.

L'altra cosa che lei stessa ha detto e mi ha stupito non poco è che subito dopo l'incidente il comandante dell'Agip Abruzzo in un primo momento abbia detto «una nave ci è venuta addosso», mentre in un secondo momento ha parlato di una «bettolina». Questo naturalmente la dice lunga sulla diversità di importanza assegnata a questa seconda affermazione, anche per quanto riguarda la concentrazione dei soccorsi che si sono riversati prevalentemente sull'Agip Abruzzo, rispetto a quanto sarebbe successo se avessero detto che si trattava di una nave passeggeri. Ciò avrebbe provocato sicuramente un'attenzione maggiore verso la nave passeggeri piuttosto che verso l'Agip Abruzzo o comunque la stessa attenzione verso entrambe le imbarcazioni.

Vi è una terza questione che vorrei sottoporle: vi è il Moby Prince, che vaga incendiato, perciò visibile da terra, e nessuno vi presta attenzione. Sicuramente qualche dubbio più che lecito viene su come siano stati organizzati i soccorsi. Un altro dubbio lo ha espresso lei: non vi è alcuna presenza di tracce *radar*, né della Capitaneria, né della Marina italiana, e nessuna risposta da parte degli Stati Uniti per quanto riguarda eventuali monitoraggi di propria competenza o effettuati per conto loro. Ma lei ci ha anche detto che non esiste un'impermeabilizzazione assoluta tra quello che succede in una base e le notizie che trapelano all'esterno. Si può anche presumere che la Marina degli Stati Uniti non abbia conservato o non avesse già da allora un qualcosa di certo riferibile ai tracciati delle navi.

In ogni caso dopo l'incidente il Moby Prince è andato avanti probabilmente senza che nessuno spegnesse i motori, perché se un marconista non risponde perché decede sul colpo, è probabile che stessa sorte abbiano avuto anche il comandante e chi stava nella cabina di pilotaggio. Per quanto ha vagato la nave in distanza di miglia, tale da non essere di interesse, anche per chi solo la vedeva da terra?

Certamente c'è il discorso della foschia. Può darsi che vi fosse foschia, può darsi tutto, ma una nave incendiata non scompare dalla vista, anche se c'è foschia. Si vede l'incendio dell'Agip Abruzzo e, allo stesso modo, si doveva vedere un'altra nave incendiata. Penso che da terra si vedesse, salvo che, non la foschia, ma il fumo denso abbia oscurato la nave alla vista. Un fumo denso potrebbe farlo. Su questi particolari vorrei, se possibile, una risposta da parte sua.

ARRIGHI. Dunque, la registrazione del *mayday* non è della Capitaneria. Il nastro era di Livorno radio, stazione di ascolto costiera che era sulla collina di Montenero, che è più o meno perpendicolare rispetto a dove è successo l'incidente. Tra l'altro, la stazione costiera di ascolto è stata chiusa poco dopo e se succede qualcosa a Livorno ora risponde Genova radio. Da questo punto di vista, invece, di andare avanti siamo andati un pochino indietro.

Io ho sentito il nastro originale, perché chiaramente gli avvocati dei familiari avevano fatto fare delle copie. Il marconista ha dato la sequenza dei tre *mayday*; non ce ne è uno soltanto, ma il segnale è coperto da interferenze, tanto che si sente soltanto dopo la pulitura del nastro. Siccome l'originale credo che esista ancora, o meglio dovrebbe esistere, perché se non ci fosse sarebbe grave, essendo uno dei reperti agli atti del processo, con gli strumenti di oggi potrebbe essere ascoltato molto meglio. Lui dette la sequenza di tre *mayday*, poi disse «siamo in collisione e prendiamo fuoco» e poi non si sente più niente.

Se c'era qualcosa che potesse mettere un po' di dubbio all'operatore di Livorno radio (perché all'epoca la stazione di ascolto non era automatizzata, ma c'era un operatore) era il fatto che, dopo essere uscita dal porto, il Moby Prince aveva chiesto di chiamare un numero telefonico di Olbia, l'operatore di Livorno radio non sentiva bene e aveva detto al

Moby Prince di cambiare canale, fornendo un altro canale dove potersi sentire meglio. Poi l'operatore di Livorno radio aveva composto il numero di Olbia che non rispondeva, aveva chiamato il Moby Prince e a un certo punto nel nastro si sente: «Moby Prince» – che non rispondeva – «mi senti?» La Moby Prince non ha più risposto. Quando poi c'è stato quel caos non è che qualcuno ha detto: guarda che prima ho chiamato il Moby Prince ma non rispondeva.

Lì è successo questo, o almeno questo si evince dal nastro che è stato poi sbobinato nel cartaceo, e si sente ancora meglio nel nastro ripulito.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Però lei sa che il *mayday* si dà sul canale circolare.

ARRIGHI. Parlo di quello registrato. Si sa come sono andate le cose: ha fatto la sequenza dei tre *mayday*, che è quella classica, poi ha detto: «Siamo in collisione e prendiamo fuoco», poi non si sente più nulla, perché c'è tutta una serie di interferenze, poi si sente dire «*mayday, mayday*» e poi scivola. Probabilmente quelli ancora più deboli, molto più deboli, sono stati lanciati con un portatile, ma la cosa non è mai stata chiarita, perché le strumentazioni dell'epoca – tra l'altro mi pare che quel nastro sia stato pulito prima in Italia e poi addirittura in un laboratorio di Londra – non potevano ottenere tale risultato. Inoltre, era stato duplicato su un nastro da musicassetta. Forse oggi, con il digitale, si potrebbe riuscire ad ottenere qualcosa di più.

Rispondendo ad un'ulteriore domanda, il discorso è il seguente: dove il traghetto ha urtato c'era la plancia e, quindi, probabilmente, in plancia sono morti subito. Il comandante non c'era, perché il suo cadavere è stato trovato sulle scalette, che da sotto portano in plancia. Probabilmente aveva portato la nave fuori e poi l'aveva lasciata al primo ufficiale, come più o meno succede, perché si fa a turno. È stato inoltre chiesto quanto ha vagato il Moby Prince: esso ha vagato per parecchio tempo e, di fatto, è stato individuato dietro la petroliera, perché ad un certo punto, sicuramente, sulla petroliera hanno smanigliato l'ancora.

Il Moby Prince ha rimbalzato: ha picchiato contro e poi ha rimbalzato, ma quando ha picchiato andava presumibilmente a 18 nodi, ovvero proprio al limite della velocità del traghetto, perché quei traghetti facevano al massimo 21 nodi. Quindi, il Moby Prince era già molto lanciato. Probabilmente, poi, siccome girava in maniera ellittica, si è allontanato sempre di più e lo hanno trovato dietro la petroliera, più o meno ad un miglio e mezzo di distanza: così mi pare di ricordare. Continuava a girare, ma ha esaurito successivamente il carburante.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Ci deve essere qualcosa che lo ha bloccato, perché un traghetto del genere ha un'autonomia maggiore. Un traghetto che prevede una rotta per la Sardegna, sicuramente non si ferma senza carburante. Probabilmente si sarà guastato qualcosa, perché altrimenti

avrebbe vagato per ore e non per minuti. Aveva almeno un'autonomia di sei o sette ore: deve essere accaduto qualcosa di diverso.

ARRIGHI. Probabilmente ci sarà stato qualche problema, perché nell'urto o con le fiamme può darsi che parte del carburante contenuto nei serbatoi sia finito in mare e per questo l'abbia esaurito. Il mare è stato di colore marrone-nero per diversi giorni. Il lungomare non è stato molto inquinato, ma il mare in quel punto era di quel colore e il giorno dopo c'era un odore terribile e nauseabondo, che è rimasto per giorni. Bastava andare sul lungomare e si sentiva ancora.

URAS (Misto-SEL). Vorrei rivolgere tre domande alla nostra ospite. Innanzitutto vorrei che mi descrivesse un po' che cosa accadeva all'interno della sala operativa o nelle sale a fianco: vorrei sapere che tipo di concitazione c'è stata e se i tentativi di individuare e di capire che cosa fosse veramente accaduto hanno fatto muovere persone, se c'era un andirivieni o se c'era una gestione un po' burocratica dell'emergenza. Lo chiedo per capire un po' che tipo di stato d'animo si visse in quei momenti lì dentro.

La seconda domanda è la seguente: immagino che i giornalisti siano arrivati quando si è saputo che l'incidente era grave e non quando si ipotizzava ancora una collisione di tipo minore. Ovviamente quelli che arrivano da lontano probabilmente sono arrivati la mattina. Vorrei sapere chi, tra le autorità, gestiva la comunicazione: come è stata gestita la comunicazione, come sono stati accolti i giornalisti e che tipo di informazione è stata data. Oppure tutto era frutto del caso?

La terza questione riguarda i soccorsi: se a mezzanotte e mezzo c'è una madre che piange, per la conoscenza che ho dei Vigili del fuoco, so che per salvare qualcuno si buttano anche in mezzo al fuoco. In questo caso la sensazione è che tutti abbiano osservato, in attesa che la tragedia si consumasse. C'è un dato impressionante, da cui non escono bene per nulla le autorità pubbliche preposte all'intervento. Il dato è una sorta di rassegnazione all'inevitabile. Tutto è già accaduto e si aspetta di raccogliere i cadaveri. Questa è la cosa più impressionante nella vicenda, anche per quello che si discute successivamente. Lo si capisce anche da come viene accolto l'unico sopravvissuto: che fosse l'unico sopravvissuto penso che si sia venuto a sapere quando si è scoperto che tutti gli altri erano già morti. Non può essere che lo scoprono prima che gli altri muoiano, vista la cadenza delle morti, almeno per come risulta dagli atti rinvenibili ufficialmente, anche in ragione delle misure che si traggono dalle analisi, che poi sono state fatte sui corpi.

Quindi, c'è un dato che ci impressiona, su cui vorrei un'opinione anche della nostra ospite ed una sua testimonianza diretta. I nostri Vigili del fuoco sono quelli che vanno dove ci sono i terremoti, scavano, si infilano nei cunicoli e salvano la gente, mettendo sistematicamente a rischio la propria vita, ma in questo caso tutti aspettano e non c'è nessuno che salga sulla nave e nessuno che ci prova. Le navi si muovono certamente. Adesso

penso ad una nave che si muove, lontano dalla petroliera: da questa nave cola sempre del greggio, in modo tale che, anche quando si allontana – si parla addirittura di chilometri – il mare sia sempre a fuoco?

Ci sono alcune cose che non riusciamo proprio a percepire a proposito dell'intervento dei soccorsi. Il fatto è che non c'è stata un'analisi, che non appare dagli atti.

Quindi vorrei conoscere la situazione della sala operativa. Le chiedo inoltre una testimonianza sulla presenza dei giornalisti, che in genere ficcano il naso dappertutto e lo fanno talmente in profondità. Vorrei sapere chi gestiva la comunicazione e dove venivano lasciati i giornalisti: avevano contatto con gli operatori oppure erano riservati solo alle autorità? Hanno avuto problemi ad essere informati, a svolgere la propria funzione oppure sono stati accolti, organizzando una sala stampa, per un evento di questo genere? Infine, le rivolgo la domanda relativa ai soccorsi.

ARRIGHI. La sala operativa, all'epoca, era strutturata in modo completamente diverso da oggi: era una cosa molto artigianale.

Le faccio però una premessa: se domani succedesse una cosa del genere, morirebbero più o meno in 140. Non si salverebbero molte altre persone: forse morirebbero in 138.

Il porto di Livorno, ma credo nessun porto al mondo, ha una struttura in grado di garantire la possibilità di salire a bordo di una nave completamente avvolta dalle fiamme. Forse ora la situazione verrebbe gestita in maniera diversa, ma all'epoca era tutto molto artigianale. C'era una piccola sala operativa, ma non erano disponibili molti strumenti; c'erano solo la radio, il telefono e le carte nautiche.

Il passaggio successivo a Livorno è stato il sistema PAC (*Port and Approaches Control*), pagato dagli utenti del porto, che è un *radar* dell'Alenia che ha funzionato e funziona tutt'ora. Livorno è infatti una delle basi del VTS, benché una delle prime prove di funzionamento del VTS sia stata esattamente il 23 gennaio del 2012, dopo quello che è successo alla Costa Concordia. Allora non funzionava ancora il VTS e non funziona tuttora. Si è speso molto, perché la commessa all'Alenia è costata molto allo Stato, ma il VTS ancora non funziona. L'unico VTS che funziona bene è quello che c'è nelle Bocche di Bonifacio, poi ce ne è uno nell'Adriatico, quello dello Stretto di Messina e poi forse quello di Genova che funzionano. A Livorno non funziona. C'è il PAC, ma ha una portata molto più limitata e non ha tutte le funzioni che può avere un VTS.

Quindi la concitazione c'era e quando sono arrivata lì mi ricordo che quelle poche persone che erano di guardia (sinceramente non sono un militare e non so quante persone fossero previste in un turno di guardia in Capitaneria di porto, ma saranno state cinque o sei) avevano già chiamato tutti gli equipaggi di reperibilità e di turno, tant'è che quando sono arrivati erano senza divisa, ma avevano una specie di giaccone per andare in mare; sono saliti sulle motovedette e sono andati via. Tra l'altro c'era anche uno dei sottufficiali che abitava lì in Capitaneria (che non era più sulle motovedette, ma era abilitato al comando) e anche lui si era imbar-

cato. Questo lo ricordo perché era un sottoufficiale famoso che si occupava delle banchine.

Per quanto riguarda la comunicazione, all'epoca forse a Livorno neanche gli enti pubblici sapevano cosa fosse un ufficio stampa. L'avevano solo il Comune e la Provincia. Mi ricordo che l'elenco delle persone imbarcate sul Moby Prince fu dato dalla Capitaneria, ma sinceramente non ricordo chi lo consegnò.

Per quanto riguarda la comunicazione ufficiale dell'evento nei giorni successivi alla tragedia fu affidata alla prefettura, perché la prefettura gestì tutta l'organizzazione ed anche il supporto ai familiari che stavano arrivando da tutta Italia.

Per quanto riguarda i giornalisti presenti sul luogo, quella notte lì c'ero io, ma dopo due o tre ore arrivò il collega de «La Nazione» e poco dopo di me i colleghi di «Granducato Tv» che è una televisione locale di Livorno. A Livorno c'erano due giornali e una televisione e poi qualcuno della radio (perché all'epoca c'era sempre anche una radio) e c'era un ufficio di corrispondenza de «l'Unità», da cui mandarono alcuni giornalisti sul posto. Oggi hanno un addetto che manda i comunicati stampa, ma questo lo so per sentito dire, perché dal 2011 sono venuta via dalla cronaca. Ho fatto l'inviato per diversi anni, ma oggi mi occupo di tutt'altra cosa; faccio sempre la giornalista, ma mi occupo di altri settori.

I giornalisti arrivarono il giorno dopo, vennero da tutta Italia e dall'estero: sono arrivate televisioni, fotografi. Diciamo che ce la gestivamo da noi e ci organizzavamo in questo modo: tre di noi, io, il collega de «La Nazione» e quello de «l'Unità» andavamo dal comandante del porto, mentre dal prefetto ci andava il giornalista del «Corriere della sera», quello de «la Stampa» e quello di un altro giornale. Non c'era una consuetudine alla gestione della comunicazione. A Livorno sicuramente no. Poi andavamo anche in Procura, perché quella notte l'emergenza fu gestita direttamente dal Procuratore capo che era il dottor Costanzo, anche lui scomparso di recente, che poi passò il fascicolo al dottor De Franco, praticamente nelle 24 ore successive, tant'è che la notte stessa fu fatta dal dottor Costanzo anche la nomina dei primi quattro consulenti di parte per fare i primi accessi.

I soccorsi sono stati una tragedia nella tragedia, perché tutti volevano fare ma non c'era una mente che coordinava: questo è evidente e risulta da tutti gli atti. Quindi c'è stato un *deficit* di gestione veramente forte. Perché? Probabilmente perché non era mai successa una cosa del genere e non sapevano neppure da che parte mettere le mani. Sono usciti i rimorchiatori perché comunque, dato che c'era una petroliera in fiamme, hanno i cassoni di schiumogeno e andando sull'Agip Abruzzo avrebbero potuto tamponare la falla della cisterna che si era aperta.

Sul Moby Prince non so come sarebbero potuti salire. Io l'ho visto il giorno dopo, quand'è arrivato a banchina in Darsena Petroli, e non ci si poteva avvicinare perché era caldo e c'era sempre il fuoco. Ci vorrebbero forse delle tute ignifughe particolari per andare a bordo. Non mi risulta

che in altre parti del mondo siano riusciti a salire su una nave in fiamme (ma credo che questo sia stato un evento eccezionale) per tirar fuori possibili superstiti. Forse con degli elicotteri con il barbettone tirato giù, ma un elicottero su una nave in fiamme in quella maniera, non so se sarebbe possibile. Sicuramente il fatto di non aver chiamato la nave, non essere andati a cercarla per vedere cosa si poteva fare, ebbene su questo c'è stato un *deficit* totale, perché non è stato fatto niente di tutto ciò. Quindi mancando questo nella fase dei soccorsi, poi è andato tutto così.

Il Bertrand lo hanno trovato gli ormeggiatori, perché l'ormeggiatore all'epoca aveva una barca di 7,5 metri, una specie di grosso gozzo con cui si muovevano solo in porto e difficilmente andavano fuori. Sentirono per radio che c'era un'emergenza in mare, che c'era stata una collisione e c'era una nave in fiamme e probabilmente uscirono per quel motivo. Arrivarono anche abbastanza velocemente e si misero a guardare intorno per vedere se c'era gente in mare e se c'era un'altra nave. Alla fine trovarono la nave, perché il Moby Prince di fatto l'hanno trovato loro. A un certo punto uno dei rimorchiatori dice «andiamo lì perché c'è una nave in fiamme», perché a un certo punto poi questa nave devono averla vista.

Sicuramente il fumo c'era. Abbiamo parlato della nebbia, ma con il passare delle ore Livorno era coperta da una cappa di fumo. La petroliera faceva un fumo nero densissimo e c'era anche il giorno dopo, e lo stesso Moby Prince aveva una colonna di fumo non indifferente. In questi giorni ho riguardato alcune foto che sono rimaste in archivio; ce n'è una in cui si vede il Moby Prince in primo piano mentre lo stanno tirando verso il porto (sarà stato la mattina presto, verso le 7,30) e in fondo si vede l'Agip Abruzzo. L'Agip Abruzzo ha questa colonna di fumo immane e anche il Moby Prince, tant'è che in porto quella notte verso le 3 non si respirava quasi più perché era arrivato un odore acre di petrolio che prendeva alla gola. Io sono stata tutta la notte lì, perché non sono andata in ospedale; lì sono andati altri colleghi, perché il pronto soccorso è a 200 metri dalla sede del nostro giornale e vi si recarono anche giornalisti di altri settori. Stetti al porto tutta la notte e alle 3 del mattino non si respirava più.

FILIPPI (PD). Signor Presidente, rivolgo un ringraziamento particolare alla mia concittadina, dottoressa Arrighi. Credo sia sicuramente da apprezzare – lo dico senza enfasi, ma con convinzione, non solo ovviamente la sua disponibilità e la sua presenza oggi, ma anche l'assertività che ha usato nel dare un giudizio, ancorché a livello personale, su una vicenda che a mio avviso presenta ancora delle zone d'ombra e dei lati oscuri che è compito della Commissione scandagliare. Riteniamo quindi preziosa la sua testimonianza proprio in quanto testimone dei fatti di quella sera. Poi ci ha lavorato molto più di altri anche dal punto di vista dei contatti e delle relazioni.

Credo che faccia bene a mettere un dato in evidenza (ed è il dato più ricorrente già in queste prime audizioni, ciò che probabilmente comporterà la cifra di maggior delicatezza per la Commissione) e cioè la differenza sostanziale che c'è tra la strumentazione di allora e quella di oggi e che

rischia in qualche modo di trarci in inganno. E quindi la difficoltà di notte, al buio, ad identificare e anche a localizzare oggetti e luoghi della collisione.

Rimanendo al tema dell'audizione e chiedendo soprattutto le impressioni e le sensazioni che la nostra audita si è formata negli anni, cercherò di circoscrivere le domande a tre o quattro episodi, tra i molteplici casi di non chiarezza cristallina, negli elementi che riguardano la collisione e, soprattutto, i termini del soccorso.

Parto proprio dal soccorso, cercando anche di identificare responsabilità precise, che a noi – e sicuramente a me – sfuggono. Il comandante del porto, l'ammiraglio Albanese, giunge al porto con un'ora di ritardo, perché in quell'occasione era ad una festa di gala per il cambio della guardia del compartimento del Nord Tirreno. C'era quindi una sua non presenza d'ufficio. L'arrivo con un'ora di ritardo è dunque comprensibile e corrisponde grosso modo alla distanza tra Livorno e La Spezia; dunque si è subito attivato. Dal momento, però, in cui si imbarca con la motovedetta – questo è quanto mi risulta, ma chiedo conforto rispetto a questa ricostruzione – credo si registri qualche ora di silenzio operativo.

Il compito specifico dell'ammiraglio Albanese era quello di coordinare i soccorsi, in un contesto in cui ci sono soggetti – gli ormeggiatori e altri – che chiedevano l'intervento e avevano già individuato e localizzato il luogo della collisione.

Non si può parlare soltanto di un evento fuori dall'usuale, ma si sta parlando di una grande emergenza, del più grande disastro della marineria civile dal dopoguerra ad oggi. Si trattava sicuramente di una situazione eccezionale, ma anche la responsabilità di un porto come Livorno non è banale.

L'ammiraglio Albanese non è stato un imputato: quindi lasciamo perdere questo aspetto. Le chiedo però che idea si è fatta rispetto a questo silenzio operativo, in ragione delle responsabilità che in qualche modo l'ammiraglio aveva, nel momento in cui si è imbarcato. Non vi sono infatti tracce di coordinamento dei mezzi di soccorso.

La seconda questione è per certi versi raccapricciante. Anche la nostra audita, giustamente, conferma che il Moby Prince, una volta portato in porto, diventa oggetto di sequestro giudiziario e quindi è interdetto. In realtà, il Moby Prince viene manomesso e sabotato dagli stessi operatori del Moby Prince e ciò è stato causa di un processo parallelo. Se la sua valutazione è quella della banalità del disastro, che è di proporzioni colossali, che è dovuto ad un incidente, allora perché l'armatore – è chiaro infatti che tali soggetti non sono andati a titolo personale, essendo equipaggio della Navarma – va a manomettere luoghi particolarmente sensibili di un relitto posto sotto sequestro? Che idea si è fatta rispetto a ciò?

In terzo luogo, come la nostra audita ha accennato, sicuramente vi è stata un'eccessiva fretta nel dissequestro della Agip Abruzzo. Anche secondo me è così e le chiedo conforto rispetto ad una valutazione e ad un giudizio che si è formata su questa fretta. Non minore fretta vi è stata nel dissequestro del Moby Prince: è vero che il sequestro è durato sette

anni, ma come è stato ricordato dall'ingegnere Motta, che sicuramente conosce la questione e che è stato audito nella scorsa seduta, le vicende con cui il Moby Prince si adagia, viene dissequestrato, viene riconsegnato all'armatore e viene portato via, per poi essere distrutto, si registrano nello spazio di poche settimane. Anche questo è un elemento di fretta, anche in ragione degli eventi successivi. Ho circoscritto soltanto alcune questioni su cui, ancora ad oggi, non riesco a darvi una convinta spiegazione, probabilmente per una mia mancanza.

Infine, a proposito dell'Agip Abruzzo, anche io confesso che trovo abbastanza improbabile che la Moby Prince abbia fatto un percorso di inversione di rotta. Però, dalla registrazione audio, nella concitazione della richiesta di soccorso, che proviene dall'Agip Abruzzo, il marconista o comunque colui che comunica parla di prua orientata a Sud.

In un momento di concitazione è difficile dare un'indicazione sbagliata: quello è un dato. Siccome lo speronamento è sulla fiancata destra, se la prua era oggettivamente a Sud, questo è un elemento di forte illogicità. In conformità con la giusta premessa che faceva il Presidente della Commissione, le chiedo dunque una sua valutazione e un suo conforto o l'idea che personalmente si è fatta su tale argomento. So quanto ha seguito la vicenda e quindi l'apprezzamento rispetto all'assertività dei suoi toni era autentico.

CAPPELLETTI (*M5S*). Ringrazio la dottoressa Arrighi, per aver preso parte alla presente audizione. A proposito della foschia e della nebbia, abbiamo visto tutti il filmato amatoriale girato la sera del disastro e ci sono anche le dichiarazioni del capitano Tito Neri, dell'avvisatore marittimo, secondo cui la visibilità era buona, e del pilota della pilotina Sgherri. Mi chiedo dunque se per caso ci fosse magari una certa visibilità prima dell'incidente e un'altra visibilità successivamente, proprio perché si sono sprigionati i fumi da combustione o dei vapori, che hanno offuscato la visibilità, anche per gli interventi di soccorso, che non si sono diretti dove avrebbero dovuto.

Voglio poi rivolgere una domanda specifica: visto che la nostra audita ci ha detto che l'indomani ha visitato il luogo del disastro dall'elicottero, le chiedo se il sistema antincendio della petroliera fosse attivo, durante la sua visita, quando mai sia stato attivato. In considerazione del fatto che ha seguito anche l'inchiesta Moby Prince *bis*, le chiedo che cosa ne pensa del lavoro dei magistrati in tale inchiesta.

MUSSINI (*Misto*). Intanto ringrazio la nostra audita e colloco il mio intervento sulla scia di alcune perplessità già emerse. L'aspetto che inquieta di più è la presenza di un silenzio e di una sorta di invisibilità. Lascia perplesso il silenzio dell'ammiraglio Albanese: la stessa audita ha detto che non c'è stato coordinamento delle operazioni. L'ammiraglio Albanese è arrivato un'ora dopo, alle 23,25. Sappiamo però che si è imbarcato immediatamente: già questo lascia stupefatti coloro che sono più esperti, perché chi deve coordinare le operazioni non si mette in mare. Co-

munque, egli si imbarca e sta fuori per circa un'ora. La domanda è: che cosa fa l'ammiraglio Albanese fuori, in giro, per un'ora? Le chiedo, inoltre, se ha avuto modo di raccogliere qualche testimonianza, anche sul momento. Vorrei sapere se sia stato oggetto di stupore o di riflessione il fatto che l'ammiraglio Albanese arrivi, faccia una operazione che non è quella che sarebbe prevista o comunque immaginabile, si mette in mare, non dà segno di vita a livello di coordinamento delle operazioni, se ne sta fuori per un'ora e poi torna. La domanda è: che cosa ha fatto, se si è fatta un'idea, l'ammiraglio Albanese in quell'ora?

Lei ci diceva che la nave incendiata ha segnato un'orbita ellittica perché girovagava, ma nello stesso tempo sappiamo – lei ce lo ha confermato – che c'erano parecchie navi in prossimità. Altro silenzio che stupisce: in uno spazio che non è infinito, ci saranno pure stati il fumo e la nebbia, ma stupisce il fatto che una nave passeggeri incendiata, di fatto una torcia enorme e visibile, non abbia suscitato commenti, interazioni, da parte di tutte le navi (si dice 13 o 14) che erano lì intorno e che quantomeno dovevano essere preoccupate del fatto che questa nave girando potesse collidere anche con loro. Avranno preso dei provvedimenti? Nulla di ciò?

Ultima domanda: l'ormeggiatore che si è avvicinato e ha agganciato la nave parrebbe non solo che sia salito a bordo, ma che l'abbia fatto senza alcuna protezione o tuta ignifuga. Lui stesso nelle testimonianze dice che la fiancata era abbordabile e non era incandescente, quindi sale, aggancia la nave a quello che trova, dopo di che viene trascinato. Se l'ormeggiatore sale sulla nave, perché la nave era abbordabile, la domanda è perché non sono saliti anche altri. Dal momento in cui l'ormeggiatore è salito e aveva la possibilità di guardarsi intorno. Capisco l'improvvisazione del soccorso, capisco la direttiva che era stata data (cioè prendere la nave, ormeggiarla e tirarla verso il porto), ma la domanda, anche dal punto di vista umano, è spontanea: per quale ragione non è andato a vedere se c'era qualcuno vivo? Lei ha raccolto qualche osservazione da parte di coloro che hanno recuperato il tragheto, se non altro perché umanamente viene da riflettere sul fatto che potevano guardarsi intorno e non lo hanno fatto o non ci sono riusciti. Questo mi domando, anche perché lei come giornalista può aver raccolto delle emozioni che non vanno a finire dentro le indagini, ma ci possono aiutare.

PRESIDENTE. Le rivolgo anch'io un quesito, dottoressa Arrighi: come si spiega il fatto che nel salone De Luxe sia stata trovata la maggiore parte dei passeggeri, non solo con i giubbotti salvagente indossati, ma addirittura con i bagagli organizzati? Com'è compatibile questa circostanza con il racconto del superstite che perde per strada i colleghi aggirandosi per la nave? La prima circostanza, infatti, dà la sensazione di un evento ordinato che permette a tutti di lasciare le cabine e di entrare nel salone De Luxe, mentre il racconto del sopravvissuto dà la sensazione di un'invasione improvvisa da parte delle fiamme e di uno *shock* improvviso della nave.

ARRIGHI. Per quanto riguarda l'impianto antincendio dell'Agip Abruzzo, non ricordo se ci fosse a bordo. Noi siamo andati la mattina dopo sia con la motovedetta, sia con l'elicottero. Mi ricordo soltanto che la mattina dopo c'erano i rimorchiatori che inondavano lo squarcio di acqua e schiumogeni. Ma io non ho camminato sopra la nave, ci hanno portato ad una scaletta; praticamente siamo rimasti lì su questa biscagliana. Non glielo so dire, senatore Cappelletti. Sinceramente non saprei rispondere.

L'ammiraglio Albanese è arrivato dopo. È stato sentito anche in sede di inchiesta formale al Ministero della Marina mercantile. Ci sono le registrazioni. A un certo punto dice: gli ordini li davano dalla Capitaneria. Lui dice che era arrivato dopo ed era andato in mare per vedere la situazione. Che cosa abbia fatto non lo so, perché altrimenti entrerei nel giudizio personale che sarebbe un po' tagliente e preferirei astenermi. Lì fanno le scelte, ma sono scelte ormai codificate nel tempo; la carriera dei militari è fatta in una certa maniera e alcune persone a volte non sono proprio adatte e preparate per il ruolo a cui sono chiamate.

Ho avuto questa sensazione – glielo dico sinceramente – e l'ho avuta nelle settimane e nei mesi successivi: era stato messo lì, ma non so se avesse gli strumenti professionali adatti per gestire quel ruolo, anche nella normalità. Ma questo è un giudizio personale dal quale preferirei astenermi. Non so che cosa abbia fatto in quell'ora, ma forse c'è stato anche di più.

FILIPPI (PD). C'è stato di più.

ARRIGHI. C'è stato due o tre ore.

Ogni tanto si sentiva, ma lui praticamente si era messo lì come spettatore, da quello che poi ha raccontato anche a me. Sulla motovedetta c'era il comandante che diceva cose del tipo: andiamo là a vedere perché sembra che ci siano in mare dei pezzi di legno in fiamme, andiamo a vedere se ci siano salvagenti, superstiti, eccetera. Credo che abbia fatto solo questo, tanto è che poi il coordinamento, per quel che c'è stato, è stato gestito dal comandante Cedro che era il secondo e che era lì in Capitaneria.

Rispetto alle navi che erano in prossimità, senatrice Mussini, questo incidente è successo ai limiti estremi, anzi fuori dalla rada. Non è successo in rada, erano già parecchi distanti. Le navi alla fonda erano tutte molto più vicine. Qualcuno ha visto, perché hanno detto che c'era una nave in fiamme (tant'è che l'Agip Napoli l'ha vista), però era molto distante. La nave tendeva ad allargarsi verso il largo. Considerate che la rada, quella che di solito è affollata, arriva più o meno fino al traverso della rotonda di Ardenza, un pochino più giù. Poi le navi che portano sostanze chimiche, petrolio o benzina, tendono a metterle molto in fondo proprio per il tipo di carico che portano che è più pericoloso. Questa nave era l'ultima, ma era molto distante l'Agip Abruzzo dalle altre navi in rada; distante quanto può essere un lungomare che misura complessiva-

mente dieci chilometri. Per farle capire, fino a un certo punto c'erano tante navi, poi c'era un vuoto e in fondo c'era l'Agip Abruzzo, tant'è che questo alone di cui dicevo all'inizio si vedeva proprio lontano, anche proprio fisicamente.

Rispondo alla sua domanda, Presidente, e alla questione dei bagagli: credo che i passeggeri abbiano avuto il tempo di andare nel salone De Luxe, tanto è che il Canu, quello che ha ripreso le bambine con la telecamera, ha avuto addirittura il tempo di rimettere la telecamera dentro la borsa perché l'hanno trovata lì. Probabilmente c'è stato, non da parte del comando, perché credo che in plancia ormai fosse successo l'irreparabile, ma da parte dal personale di bordo l'ordine di fare convogliare i passeggeri nel salone De Luxe che però non era un punto di riunione. Per assurdo ha funzionato bene, perché le porte tagliafuoco si sono chiuse e non si sono più riaperte. Hanno provato alla fine ad aprirle manualmente ma non ci sono riusciti. Per assurdo aveva assolto alla sua funzione, ma lì c'è stato il problema che era in funzione l'impianto di condizionamento che ha tirato all'interno del salone i fumi e anche le fiamme. Le fiamme sono arrivate dalle bocchette dell'aria condizionata. Praticamente sono arrivate da tutte le parti. Infatti il salone De Luxe era completamente devastato. Lì hanno trovato il maggiore numero di vittime. Poi ne hanno trovate un po' nei corridoi delle cabine.

Probabilmente se invece di prendere la petroliera il traghetto avesse preso una nave *portacontainer* ci sarebbero stati solo tre morti, giusto perché magari qualcuno sulle scale sarebbe caduto giù. Questi hanno avuto la grande sfortuna di prendere una nave che era carica di petrolio.

Posso dire una cosa, ma è una dichiarazione personale: a me questa cosa mi ha sconvolto la vita per i primi anni, perché non avrei mai creduto che potesse accadere un evento del genere né di poterlo vivere, anche perché con i familiari ci sono diventata amica perché ci si vedeva tutti i giorni. È stata una cosa per me sconvolgente.

Devo una risposta relativa agli atti della seconda inchiesta. Li ho visti parzialmente, perché all'epoca mi occupavo di altri settori, essendo andata via dalla cronaca nel 2001. All'epoca era già finito il processo di primo grado e c'era stato il processo sul sabotaggio. Io mi sono occupata di Pisselli, ovvero di colui che diceva che aveva trovato delle cose, che l'avevano picchiato e gli avevano dato fuoco alla macchina e che doveva portare delle cose all'avvocato Palermo, *eccetera*. Credo che gli atti parlino da sé e che si tratti fondamentalmente di un mitomane.

Per ciò che riguarda la frettolosità del dissequestro dell'Agip Abruzzo, non sono un magistrato, sono una giornalista, ma l'avrei tenuta un altro po' sotto sequestro. Non so che cosa abbia risposto Giovanni Motta quand'è venuto in audizione, ma credo che quando la nave ha ceduto – per tirarla su, l'hanno dovuto cementare dall'interno, poi togliere l'acqua e l'hanno riportata al galleggiamento – fosse arrivata proprio allo stremo, perché era già stata corrosa dal fuoco, poi, messa in acqua, era rimasta esposta a tutti gli eventi atmosferici ed era praticamente un ammasso di ruggine. Credo che, come era stata detto anche dai Vigili

del fuoco, fosse proprio al limite del collasso: si rischiava si sgretolasse in quel punto. Questo era quello che veniva detto all'epoca, che mi è stato ripetuto da più fonti. Ricordo anche che, parlando con i Vigili del fuoco, che la controllavano periodicamente, dicevano che ormai si stava avvicinando al collasso della struttura, anche perché dal fuoco era rimasto esente solo il fumaiolo, che era rimasto di colore azzurro. Questa cosa dava anche fastidio: lì il fuoco non era arrivato ed era l'unica parte integra.

Sul sabotaggio credo che – se c'è stato il tentativo, perché non è stato acclarato: anche il magistrato competente, il pretore Belsito, nelle motivazioni della sentenza lo dice – probabilmente i soggetti sono stati inviati perché, se il pilota fosse stato spostato sull'automatico, la colpa sarebbe stata del comandante, perché egli, in rada o uscendo dal porto, non può innescare il pilota automatico. Non sono riusciti però a stabilire questo collegamento: questo ragionamento è solo indiziario o comunque ci si arriva per deduzione, ma non ci sono state prove di questo genere.

Quanto al soccorso, Albanese è arrivato ed è voluto andare in mare. Egli era un po' folcloristico da questo punto di vista. Gli piaceva molto parlare e darsi da fare. Sicuramente ha sbagliato, sarebbe stato meglio se fosse rimasto a terra, ma comunque a terra c'era quell'altro comandante, che aveva preso il comando delle operazioni, perché era il più alto in grado, anche rispetto all'ufficiale di guardia, che mi pare fosse un capitano di fregata, mentre egli era un capitano di vascello e quindi ha coordinato le operazioni. Ha fatto atto di presenza e basta e a quello si è limitato: forse avrà fatto anche qualche confusione, non so. Non ero in mare e sentivo qualcosa dai rimorchiatori, perché ascoltavo la radio.

PRESIDENTE. Ringraziamo la dottoressa Arrighi per la sua disponibilità e per le risposte ampie che ha dato ai quesiti dei colleghi senatori. Dichiaro conclusa l'audizione.

I lavori terminano alle ore 13,50.