



Senato della Repubblica

---

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 9

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

AUDIZIONE DEL DOTTOR LUIGI DE FRANCO, SOSTITUTO  
PROCURATORE DELLA REPUBBLICA DI LIVORNO CHE  
SEGUÌ LE INDAGINI

11<sup>a</sup> seduta: martedì 1° marzo 2016

Presidenza del Presidente LAI

## I N D I C E

**Audizione del dottor Luigi De Franco, sostituto procuratore  
della Repubblica di Livorno che seguì le indagini**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 40, 41 e <i>passim</i>	<i>DE FRANCO</i> . . . . .	Pag. 3, 17, 26 e <i>passim</i>
BATTISTA ( <i>Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE</i> ) . . . . .	17		
FILIPPI ( <i>PD</i> ) . . . . .	31, 32, 47		
GRANAIOLO ( <i>PD</i> ) . . . . .	30, 31		
FLORIS ( <i>FI-PdL XVII</i> ) . . . . .	38		
MATTEOLI ( <i>FI-PdL XVII</i> ) . . . . .	16, 45, 47		
MUSSINI ( <i>Misto</i> ) . . . . .	41, 43, 44		
PAGLINI ( <i>M5S</i> ) . . . . .	24, 46		
PEGORER ( <i>PD</i> ) . . . . .	39		
URAS ( <i>Misto-SEL</i> ) . . . . .	23, 41		

***Le parti secretate sono state desecretate nella seduta del 22 dicembre 2017.***

---

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Euro-Exit, M.P.L. – Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, E-E, MPL); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-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 il dottor Luigi De Franco, sostituto procuratore della Repubblica di Livorno che seguì le indagini.*

*I lavori hanno inizio alle ore 10,45.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione del dottor Luigi De Franco, sostituto procuratore della Repubblica di Livorno che seguì le indagini**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del dottor Luigi De Franco, sostituto procuratore della Repubblica di Livorno che seguì le indagini.

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

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

Ringrazio a nome della Commissione il dottor Luigi De Franco. Siamo ancora nella fase di analisi (che concluderemo probabilmente la prossima settimana) di ciò che è avvenuto nel periodo immediatamente successivo al disastro della Moby Prince. Quindi ci stiamo facendo, come Commissione, un'idea più approfondita del quadro giudiziario che si è costruito in quegli anni. Ringraziando ancora il dottor De Franco ed inserendo la sua audizione all'interno questo contesto, gli cedo immediatamente la parola.

*DE FRANCO.* Buongiorno a tutti. Ringrazio anch'io il Presidente e i senatori qui presenti. Premetto di avere una difficoltà obiettiva, come penso anche la Commissione, nel senso che non ho conservato alcun atto del procedimento, visto anche il tempo passato. Dicono che la mia memoria sia buona; forse è vero, ma non al punto da ricordare i singoli atti, ovviamente. Siccome non vorrei dire inesattezze, perché è vero che non sono un testimone, ma ho comunque passato la vita a cercare di non far dire inesattezze ai testimoni, sui singoli atti mi consentirete di avere qualche dubbio. Tutto quello che dico, cioè, è sempre da verificare nell'ambito dell'esame dei singoli atti.

Ho guardato i video di qualche audizione già svolta dalla Commissione. Più esattamente, ho guardato i video dell'audizione dell'avvocato Bassano, dell'audizione degli avvocati Neri e Galasso e di parte dell'audizione dei giornalisti Testa e Mannironi. Vorrei fare qualche puntualizzazione, se mi è consentito, su queste audizioni. Non dico che la condivido, ma sostanzialmente mi rifaccio parecchio all'audizione dell'avvocato Bassano, che mi sembra abbia reso in maniera puntuale la situazione nel dibattito. Io il dibattito non l'ho vissuto – e ora dirò anche qualcosa su questo punto, su cui c'è stata un po' di leggenda metropolitana – però l'ho seguito dai giornali.

Effettivamente, l'avvocato Bassano ha puntualizzato bene la divaricazione che si è creata tra le parti civili in dibattito e che si era già creata nel corso delle indagini preliminari. Questa non è una colpa, per carità; io ho il massimo rispetto per le parti civili e, fra l'altro, ho sempre cercato di avere un buon rapporto con tutti. Però si era creata questa divaricazione, che penso sarà emersa, tra la tesi della nebbia e la tesi del dolo, che venivano portate avanti rispettivamente dal gruppo Rispoli (che in origine si componeva di due sottogruppi, perché c'era anche il gruppo Lazzerini, che poi è scomparso completamente) e dal gruppo Chessa.

Come ho detto, io ho il massimo rispetto per la parte civile; non posso però non considerare che la parte civile è una parte, come del resto è una parte anche il pubblico ministero.

A questo proposito, vorrei fare un distinguo su alcune affermazioni dell'avvocato Galasso, perché la cosa mi ha un po' toccato. Lui ha detto espressamente che il pubblico ministero deve essere un guerriero. Ha detto che era abituato ai pubblici ministeri guerrieri e che a Livorno ha trovato uno che invece non era appassionato e non era un guerriero. Ora, io sicuramente non sarò stato un guerriero. Vorrei però anzitutto far notare che l'avvocato Galasso ha fatto, a mio parere, una citazione piuttosto infelice, perché ha citato il caso di Ustica, che è stata una delle istruttorie peggior condotte in Italia nei primi dieci anni. Me lo diceva lui stesso: finché non arrivò Priore come giudice istruttore, l'istruttoria fu condotta malissimo, altro che guerrieri. Io però – anche se questo può interessare fino ad un certo punto – ho sempre avuto di mira un'altra immagine del pubblico ministero. Ho sempre creduto – infatti l'ho fatto solo per sette anni e poi me ne sono andato, e su questo si potrebbe malignare – che il pubblico ministero deve cercare le prove pro e contro. Un guerriero invece non cerca le prove a favore dell'imputato; ecco, quest'idea del pubblico ministero non è la mia. Anche per quanto riguarda la passione, capisco cosa voleva dire il professor Galasso e l'ho preso quasi come un complimento. La passione è una cosa molto bella in tanti campi della vita, ma forse in campo giudiziario meno che in altri, perché la passione può portare anche ad errori.

Invece condivido quanto ha detto il professor Galasso a proposito del fatto che la Procura di Livorno era sicuramente piccola. All'epoca dei fatti, esistevano ancora la procura presso il tribunale e la procura presso la pretura. La procura presso il tribunale si componeva di tre sostituti in

organico, ma eravamo soltanto due in quel momento, io e il dottor Cardi, più il procuratore. La procura di Livorno è stata lasciata «sola»; già era una procura piccola di suo, purtroppo, ma su quello potevamo fare poco.

Ho un po' sorriso quando il professor Galasso ha detto che ci volevano tre o quattro sostituti. Sicuramente non siamo stati molto aiutati – lo devo dire quasi con una certa amarezza – sotto il profilo delle applicazioni, perché abbiamo avuto un'applicazione per quindici giorni del dottor Antonio Del Forno, dopodiché basta. Nel frattempo, io ho dovuto fare sia il lavoro della Moby Prince, sia tutto il resto del lavoro, che non potevo scaricare; questo è un fatto obiettivo. Se dovessi dire quanto questo abbia inciso, non saprei. Devo dire di aver avuto un grosso aiuto dalla Polizia giudiziaria, sia dai collaboratori *in loco*, come l'ispettore Grosselle, che era il capo della Polizia scientifica di Livorno (ora in pensione), e il brigadiere Arangio dei Carabinieri, sia a livello nazionale, dove è stato creato un gruppo di indagine coordinato dal dottor Zonno, che ora credo sia diventato questore di Firenze. Quindi l'aiuto c'è stato. Certamente sarebbe stato preferibile che ci fosse stato un maggior numero di sostituti ad occuparsene; però, se devo essere sincero, non so quanto questo abbia poi inciso sulla bontà delle indagini.

Un'altra cosa che mi ha fatto un po' sorridere – ma la bellezza della democrazia sono le varie opinioni – è che da un lato il professor Galasso mi ha dipinto in questo modo, mentre dall'altro i giornalisti Testa e Manironi hanno detto che sono stato fatto fuori, quindi il contrario. Secondo quei giornalisti, io sarei stato uno che dava fastidio e che è stato fatto fuori, con un trasferimento d'ufficio. Questo non è vero. Potrei anche farmi bello e dire che sono stato una vittima del sistema, ma la verità è che ho presentato una domanda spontanea e volontaria di andare a fare il giudice del lavoro, ruolo che ho ricoperto per cinque anni. Poi me ne sono andato anche da lì, perché ho fatto una carriera piuttosto errabonda, se devo dire la verità. È stata sicuramente una scelta sofferta, perché mi faceva specie non partecipare al dibattimento. Probabilmente non ci speravo molto in questo dibattimento, perché avevo visto che la situazione istruttoria (chiamiamola così impropriamente, perché sono indagini preliminari) era quella che era. Però non c'è stato nessun trasferimento d'ufficio, né ufficiale (che non può esserci, salvo casi specifici), né surrettizio, perché nessuno mi ha detto di andarmene.

Ricordo anzi che il procuratore fu dispiaciutissimo del fatto che io non potessi seguire il dibattimento e non vi dico quanti impropri mi ha mandato il dottor Cardi, cui ho consegnato questa patata bollente.

L'avvocato Bassano ha fornito un buon panorama; secondo me l'unica cosa che non ha detto è che in realtà al dibattimento la parte civile Chessa non si costituì; o meglio, si costituì ma non fu ammessa per un errore procedurale, quindi non ci fu una conclusione della parte civile Chessa.

Vorrei parlare, per il valore che può avere e che può essere anche molto relativo, della questione della nebbia. Io ho visto soltanto il frontespizio della sentenza, quindi può anche essere sbagliato, ma tutte le parti

civili, compreso l'avvocato Filastò che assisteva a Lauro, concluderono per la condanna di Rolla. Allora se si conclude per la condanna di Rolla (compreso il professor Galasso), significa che si ritiene che ci sia la nebbia. Su questo tema io personalmente posso avere dei dubbi, perché mi rendo conto che è una materia scabrosa, ma non era così netto che non ci fosse, perché altrimenti dovrei pensare (e non voglio farlo, perché sarebbe grave dal punto di vista deontologico) che queste persone abbiano concluso contro Rolla sapendo che era innocente e questo è un po' antipatico. Io ogni tanto leggo anche i *blog* sul Moby Prince e sotto questo profilo ho notato che una parte civile ha considerato strano che avesse pagato la SNAM. Non è affatto strano, come credo abbia già detto Testa, perché quella società era indagata e Rolla è stato l'unico condannato. Come faceva la SNAM a non pagare? È chiaro che ha pagato. Io non mi sono occupato dei risarcimenti in maniera puntuale, ma trovo normale che abbia pagato perché un membro dell'equipaggio dell'AGIP Abruzzo era indagato ed è stato non condannato in senso tecnico, perché è stata dichiarata la prescrizione, ma è stato riconosciuto in qualche misura responsabile. È dunque normale che la SNAM pagasse, non ci vedo niente di strano. Ripeto comunque che non ho seguito in maniera puntuale i vari risarcimenti, quindi non posso dirlo con precisione.

Vorrei poi fare un'altra puntualizzazione sempre sulle dichiarazioni del professor Galasso. L'avvocato Bassano, che come tutti sappiamo è anche lui un penalista sperimentato a Livorno, ha detto che gli è sempre sembrato strano che 30 marittimi avessero detto la stessa cosa e l'avesse detta anche l'imputato. È vero che Rolla può essere un capro espiatorio immolatosi non si sa bene su quale altare, ma lui stesso non ha mai negato la nebbia. Rolla ha detto di non aver fatto in tempo ad azionare i segnali, ma non ha mai negato; anzi, ha detto che la nebbia era venuta così repentinamente che non ha fatto in tempo ad azionare i segnali. Bassano disse che se 30 marittimi dicevano la stessa cosa, lui tendeva a credergli. Galasso ha detto che magari i marittimi si confondevano perché hanno visto il vapore dopo, ma non è così: ascoltai molti marittimi e hanno sempre detto che prima dell'incidente c'era la nebbia. Questo è chiarissimo, la vedevano e loro erano davvero nella stanza a vedere la partita (poi dirò qualcosa sulla partita perché a quel riguardo si è fatto un po' di *battage*), quindi anche quello non lo si può sostenere.

Mi è poi dispiaciuto quando Galasso ha parlato della tesi del timone. Poi parlerò dei periti e devo dire che l'ingegnere Mignogna è un'ottima persona, ma è un ingegnere navale come lo erano gli altri. Non è che avevano chiamato chissà quali luminari; anzi, se vogliamo, i più qualificati tra i consulenti di parte – penso al professor Del Bene – hanno sempre sostenuto la tesi della nebbia. Probabilmente il professor Del Bene era il più qualificato dal punto di vista accademico.

L'ingegner Mignogna era un ingegnere navale come lo erano alcuni dei periti ed egli sostenne questa tesi che era interessante. Tuttavia, rispetto a quello che aveva detto il professor Galasso (che voi potrete constatare), noi abbiamo fatto una perizia sul timone. Queste cose vanno dette

altrimenti sembra che si protegga chissà chi. Noi abbiamo fatto una perizia ricostruendo addirittura il timone, tra l'altro anche con un costo piuttosto elevato, e si è visto che funzionava, quindi non era vero che si era guastato. Abbiamo fatto anche una perizia sulle eliche. Il professor Galasso parla di indagine mediamente diligente; ebbene, ognuno può dare il suo giudizio, ma personalmente ritengo che di diligenza ne abbiamo messa tanta, qualcuno dice anche troppa: l'inchiesta è durata tre anni, siamo andati a Londra a pulire i tracciati e a fare la perizia sui *radar*.

Anzi, anche se ovviamente non devo essere io a dare suggerimenti alla Commissione, con le nuove tecnologie è possibile che si possa fare qualcosa in più. Io allora cercai di trovare il meglio da questo punto di vista. La tesi di Mignogna, che è stata riaffrontata in sede dibattimentale, era stata contrastata dalla perizia sul timone; poi si può ritenere essa che non fosse valida, io non sono un tecnico e ovviamente l'ho presa per buona; non ricordo chi la fece, non i quattro consulenti, venne un esperto. La perizia sulle eliche fu eseguita dal professor Maestro dell'Università di Trieste perché volevamo vedere se funzionavano e funzionavano perfettamente. Tra l'altro il tribunale l'ha rifatta.

Venendo al tema dei periti, io premetto che per i primi giorni ho fatto i lavori al capannone; tra l'altro è stata anche un'esperienza che mi ha colpito, nonostante la mia asserita non bellicosità, perché vidi i cadaveri dei bambini e persino del cane. Io ho questo ricordo del cane bruciato; qualcuno potrebbe osservare sul fatto che mi impressiono per il cane, ma era così. Ho visto bambini, ossa, ho visto di tutto.

Il primo perito fu nominato dal procuratore Costanzo e fu l'ingegnere Gristina che non era un ingegnere navale, ma un perito che aveva sempre collaborato. Io prima ero stato giudice istruttore per otto anni e lui era un uomo di fiducia prima del giudice istruttore e poi della procura. Ricordo però che lo stesso ingegner Gristina mi disse da subito che da solo non poteva fare questa cosa e che gli occorrevano gli ingegneri navali. Sia l'ingegner Puleo che l'ingegner Baglietto di Genova, a cui ci rivolgemmo, erano ingegneri navali, poi vi era un professore di comunicazione dell'Accademia navale, il professor Vezzani. Detto questo, anche se mi rendo conto che potrebbe non essere decisivo, si potrebbe anche rilevare che comunque tutti i periti nominati successivamente dal tribunale e anche quelli nominati nella seconda indagine (quelli del tribunale erano di altissimo livello) hanno detto le stesse cose. Questo è il punto. Potete andate a vedere cosa hanno detto i periti del tribunale. Penso a Faulkner (quello che citava Neri, con cui ho parlato molte volte, siamo amici da anni, anche perché a Livorno ci conosciamo tutti), il quale disse che all'80 per cento era un errore umano; magari ha esagerato, ma era un grosso esperto. Tutti dicono le stesse cose che hanno detto i primi consulenti; non lo dico per difenderli, perché può essere successo di tutto.

Ho sentito parlare di massoneria; personalmente non ne sapevo nulla ovviamente, ma non si può mai escludere niente. Dovessi dare la mia sensazione, io non ho mai avuto la percezione che tra i periti ci fosse un desiderio di influire, poi magari lo avranno fatto benissimo, ma non ho mai

avuto questa sensazione. Erano quattro i consulenti, oltre a quelli che abbiamo chiamato in seguito: Ceccantini, Giagnorio, Maestro, Fabbricotti; questo durante la fase delle indagini preliminari.

Il lavoro è stato fatto; di errori se ne sono potuti commettere quanti se ne vuole, ma la mia tesi – magari mi sbaglio – è la seguente. Non so se quella a cui siamo arrivati è la verità sostanziale; processualmente, i dati che avevamo portavano a quelle conclusioni.

Tutto quello che potevamo fare da questo punto di vista si è fatto, tant'è vero che io non ho più seguito il dibattito. Tra l'altro, non lo dico a mio merito, ma io, non dico che ho collaborato perché è un termine sbagliato, all'inizio diedi una mano all'avvocato Palermo, che si rivolse a me, e a Fedrighini ancora di più, infatti mi cita anche nel libro «Moby Prince. Un caso ancora aperto». Ha parlato con me a lungo e mi ha anche ringraziato, perché io probabilmente non sono un guerrigliero, quindi ho cercato di fare tutto quello che era possibile da questo punto di vista.

Passando ad altri punti che sono stati toccati, che credo impegneranno la Commissione e su cui ovviamente io non ho certezze, la prima questione riguarda l'armatore. So che è una materia spinosa, con Rispoli ne abbiamo parlato molto.

È emerso che era Vincenzo Onorato, ma francamente da quello che ricordo e dagli atti in nostro possesso, l'armatore era Achille Onorato, il padre. Egli comunque era il padrone della Navarma ed era un padrone vero, una specie di piccolo Achille Lauro. Era un vero padrone e per tre anni nessuno ha contestato questo fatto; non lo fece nemmeno lui che si vedeva indagato. È vero che si poteva dire che era il figlio, ma nessuno lo ha mai contestato.

Per quanto riguarda il discorso dell'armatore, anche il professor Galasso ha detto che se il timone andava in un certo modo...

Io veramente non ho trovato, magari per mia colpa, elementi da addebitare all'armatore, anche perché qui entriamo in un discorso tecnico che concerne il rapporto tra armatore e comandante che nel codice della navigazione – questo è vero – è tutto sperequato a svantaggio del comandante.

Voi dovrete trovare in atti la mia richiesta di archiviazione che ha dato poi adito ad un'udienza, perché ci fu un'opposizione e poi il gip decise per l'archiviazione. Per quello che ricordo – ma penso di ricordare bene – quando si arrivò alla fine ed era indagato l'armatore (secondo me è abbastanza irrilevante che fosse Vincenzo o Achille: era l'armatore in quanto armatore), uno degli avvocati di parte civile, l'avvocato Bassano che era attentissimo a queste cose, mi disse che secondo lui si sarebbe potuto imputare l'armatore per alcune questioni, ma che non riguardavano la nave: una era la questione degli orari, perché la nave andava veloce e l'armatore, prefissando quegli orari, aveva costretto il comandante ad andare veloce.

Francamente ebbi dei dubbi che si potesse formulare questo tipo di capo di imputazione. L'altra era la questione delle vedette, ma nessuno diceva che c'erano difetti nella nave tali da portare ad una responsabilità

dell'armatore. Poi magari ci saranno state per carità, ma credo che più o meno la stessa linea l'assunse la Commissione dei trasporti che si riunì allora; non se avete acquisito gli atti. Questo era il punto.

Il secondo punto, molto spinoso, è quello che riguarda Albanese, su cui bisogna fare un discorso più articolato. Intanto vi do una notizia (non so se l'avete acquisita, io l'ho appresa da un *blog*): contro Albanese fu fatta una nuova denuncia, dopo il primo grado, che fu archiviata. Quindi, Albanese fu indagato di nuovo e poi il caso fu archiviato. Che cosa si disse per motivare l'archiviazione? Si disse – quello che è stato secondo me il punto nodale e su cui poi voglio aggiungere qualcosa – che con la perizia Bargagna, con quelle sopravvivenze, c'era la condotta, ma non c'era l'evento. C'è poco da fare. Infatti, mi posi fin dall'inizio il problema, perché nell'omicidio colposo la condotta ci deve essere, ma deve esserci anche l'evento. Io le condotte le avevo individuate – se leggete i capi d'imputazione – ma avevo dei dubbi sull'evento, cioè sul nesso di causalità.

Effettivamente da me Albanese non fu indagato. Perché? Lo voglio spiegare, magari ho sbagliato. Ritenni che in quel momento quello che doveva coordinare i soccorsi era il vice comandante Cedro, perché era quello presente *in loco*. Se si assumeva che Albanese non fosse presente *in loco* – e questo sembrava pacifico – era il comandante Cedro che doveva coordinare i soccorsi. Infatti fu imputato – se leggete il capo di imputazione – anche per non aver eseguito puntualmente il piano di soccorso, che evidentemente esisteva. Io l'ho letto nel capo di imputazione, non è che me lo ricordo.

Dissi allora che non potevo imputare entrambi, perché il comandante Cedro era il facente funzioni in quel momento. Poi è vero che Albanese arrivò, si mise in mare e probabilmente fece dei guai, ma a quel punto, se si riteneva che la sopravvivenza fosse quella, veniva meno tutto il nesso di causalità.

Sulla perizia però voglio dire una cosa; voi dovrete avere tra gli atti una mia memoria, perché ogni tanto scrivevo delle memorie. Noi avevamo tre consulenze, da cui emergevano delle posizioni. Io prendevo atto della perizia del dottor Bargagna, che tra l'altro era un luminare (non era l'ultimo arrivato), e concordavo che la sopravvivenza era di 30 minuti più o meno. I passeggeri e i membri dell'equipaggio morirono per la maggior parte avvelenati. Poi magari vi racconto cosa ho visto, quando siamo saliti sulla nave.

Allora individuai alcune posizioni, che indicai una per una: una mi ricordo era quella di D'Antonio, l'altra era quella di Esposito e poi ce n'erano altre, come l'austriaco morto bollito. In quel momento avevamo tre perizie, una secondo cui il tempo di sopravvivenza era di 30 minuti, l'altra di 60 minuti e un'altra ancora che indicava diverse ore (quella di Fiori mi pare fosse di 60 minuti, mentre quella di diverse ore era di Chiarotti, se non ricordo male).

Ho chiesto il rinvio a giudizio per la questione dei soccorsi: con me da questo punto di vista non dico che si sfonda una porta aperta, ma ho

ritenuto che ci fossero gravissime carenze. Non credo che si possa affermare, con l'avvocato Neri ne abbiamo parlato tante volte, che non c'era il piano dei soccorsi e che quindi i militari sono andati nel pallone. Bruno Neri mi pare che abbia detto questo: i militari sono andati nel pallone perché non c'era un piano di soccorso. Non sono tanto d'accordo, perché poi c'è anche la colpa generica. Lì ci sono state colpe gravissime. Questi non hanno neanche pensato a chiamare il Moby Prince. Queste condotte le ho individuate.

Poi ritenni che se avessi rinviato in quel momento a giudizio gli imputati per omicidio colposo, ci sarebbe stato un problema di nesso di causalità. Devo constatare – poi ho seguito il dibattimento – che il tribunale non ha commissionato una nuova perizia medica: questo è un punto oggettivo. Ha fatto rieseguire tante perizie, ma non questa. Tra l'altro, mi pare che la senatrice Granaiola in precedenti audizioni (guardo bene i video delle audizioni) parlasse del meteorologo. È stata fatta in tribunale una perizia meteorologica da Prosperi e non mi ricordo da chi altro. Anche la perizia sul timone è stata fatta. Ma anche sulla questione meteorologica, non sono minimamente...

L'altro giorno consultavo un sito della Sardegna in cui era scritto che due anni fa in Sardegna c'è stata la nebbia da avvezione. È il parere di un meteorologo: parla proprio di nebbia da avvezione. Non so se si possa dire che è un fenomeno che c'è solo nei mari tropicali, ma è sicuramente un fenomeno raro.

Sulla questione della nebbia vorrei evidenziare la testimonianza molto importante dei due accademisti, Thermes e Olivieri. Forse non ne ha parlato nessuno finora. C'è una serie di testimonianze sulla nebbia: quella dei marittimi, quella di Bertrand (di cui poi parleremo) e quella dei pescatori che vennero spontaneamente a testimoniare. I due accademisti, Thermes e Olivieri, hanno visto il traghetto uscire e qualcosa che sembrava nebbia addensarsi sulla petroliera. Mi sembra una testimonianza molto importante. Non hanno visto lo scontro poi; loro erano su un terrazzino dell'accademia e hanno visto questo.

Non voglio fare pettegolezzi, perché non mi interessa, ma – ripeto – la questione della nebbia, perlomeno secondo una delle parti civili, era abbastanza ovvia. Ripeto: non voglio entrare in queste cose perché è antipatico, ma alcuni dei consulenti di parte davano sul comandante Chessa dei giudizi pesantissimi, tant'è vero che io, che sono un moderato, cercavo sempre di calmarli, ricordando loro innanzitutto che il comandante Chessa era morto. Ne dicevano di tutti i colori. Secondo loro lui avevo portato la nave... Del Bene in particolare, che era un tipetto un po' particolare. Poi qua entriamo nel pettegolezzo ed è meglio evitare. Sulla questione della nebbia, tutti hanno chiesto la condanna di Rolla. Non posso pensare che l'abbiano chiesta soltanto perché era un problema economico. Infatti, l'avvocato Bassano ci ha riferito...

Oltretutto la tesi della nave che torna indietro la elaborammo noi. L'ispettore Grosselle elaborò questa tesi: non è che per caso la nave tornava indietro? Perché inizialmente in quel video così sembrava, ma poi ho

scoperto che il video fu ripulito. Non tornava indietro per tanti motivi, innanzitutto per la tempistica, che è fondamentale, come ha detto Bassano. Non c'erano i tempi per tornare indietro. Qui entriamo nel campo della verosimiglianza: il comandante Chessa torna indietro senza nemmeno avvisare il porto. Sicuramente non aveva avvisato. Si diceva che poteva esservi stata questa esplosione e allora era tornato indietro. Questo non sarebbe un argomento decisivo, ma l'incidente sarebbe ancora più inspiegabile: lui passa davanti alla petroliera, poi torna indietro e la prende, pur avendola vista. Non lo so.

Anche sul discorso della perizia Massari, l'avvocato Galasso diceva che non seguivo una linea; questo può essere vero, ma io indagavo su vari fronti. Ad un certo punto ci ponemmo il problema dell'esplosione e con i miei collaboratori parlavamo continuamente di questo camion che effettivamente era una questione da indagare. Allora mi fu suggerito che c'era un grande perito esplosivista, Massari, che sarebbe potuto venire a fare una perizia.

Lui venne a fare la perizia, ma devo dire subito che poi ho rivisto il dottor Massari e mi riferì di essersi sentito un po' maltrattato dalla sentenza del tribunale, dove veniva additato come uomo dei servizi. Mi disse: ma come, io ho fatto questo lavoro e mi dicono pure questo? Voleva fare denunce, ma lo persuasi a lasciar perdere.

L'ho rivisto e, con l'occasione, mi sono letto quella parte della sentenza. Massari ha sempre detto una cosa: l'esplosivo c'era, ma non poteva dire che fosse una bomba. Non c'era un innesco (e questo va bene, può essere una bomba di altro tipo), ma non sapeva in quale momento fosse scoppiata, perché poteva essere anche esplosivo trasportato in maniera illecita che scoppiava con l'urto. Questo lui l'ha sempre detto, tant'è vero che nella mia memoria finale scrissi anche che c'era questo aspetto che aleggiava del dolo, ma non avevo elementi per sostenerlo, anche perché c'era un altro fatto (non so se se qualcuno ve l'ha riferito): nelle trasmissioni radio si sentiva parlare il Moby Prince con tutta tranquillità. Poco prima del sinistro chiedevano il pane a Sassari. Dicevano: è pronto il pane per domani mattina? Pensare che dopo che è scoppiata una bomba, uno continua a chiedere il pane, non so, mi sembra un po'... era un argomento... Però la cosa essenziale lì è la tempistica.

Passiamo poi al discorso Bertrand, che è un discorso un po' complicato. Bertrand io l'ho sentito subito e poi l'ho sentito diverse altre volte; se lo sentirete anche voi, vi accorgete che è un tipo un po' particolare. Dicevo che lo sentii nell'immediatezza, dopo poche ore, in ospedale. Lui ha sempre detto che la nave andava dritta e che sono andati a sbattere. Poi ha aggiunto altri particolari: al terzo interrogatorio ha detto di aver incontrato Padula, il quale gli avrebbe detto che avevano sbattuto perché c'era la nebbia (io ovviamente ne presi atto). Però egli ha sempre negato che ci siano state accostate, per quanto riguarda il discorso di tornare indietro. Io gli chiesi se fosse in grado di capire questa manovra e lui rispose che, pur essendo un mozzo, era in grado di capire quando c'è un'accostata. Cos'è che non torna di Bertrand, se devo essere onesto? Non torna il racconto

che fa della sua salvezza. Ad un certo punto sembra Superman, perché si aggira per i corridoi, respira e non gli succede niente. È vero che si è salvato in un modo un po' rocambolesco; però questo aspetto non torna.

Io avevo fatto un'ipotesi, però non supportata da nulla, considerando anche il fatto che poi non ha avuto un buon rapporto con i parenti delle vittime. Non dico che gli hanno rimproverato di essersi salvato, perché sarebbe sciocco; però gli hanno rimproverato di non aver fatto molto per salvare gli altri e per indicare loro delle vie di fuga. A bordo del Moby Prince c'era anche Guida, che era lo zio di Bertrand; costui aveva consigliato a Bertrand di non buttarsi a mare, altrimenti l'elica l'avrebbe risucchiato e avrebbe rischiato di morire. Gli altri parenti gli dicevano allora cose del tipo: «Vedi, lui ti ha salvato e tu invece...». Io ho pensato che Bertrand potesse essersi impadronito di una maschera, ad esempio, e non voleva dirlo perché magari non l'aveva condivisa con gli altri; questa però è una mera illazione. Certamente nel suo racconto molte cose non tornano; bisogna però vedere se questo può inficiare tutta la sua dichiarazione. A me ha sempre colpito la sua prima dichiarazione, quando mi recai presso il letto d'ospedale al pronto soccorso. Ora, nella vita tutto può accadere, mi chiedo però se sia possibile che fosse già stato imbeccato da qualcuno (quasi non parlava). Egli ha sempre detto che si stava guardando la partita.

Veniamo allora al discorso della partita, cui ho già accennato. Io non ho mai creduto al discorso della partita, anche perché è una sciocchezza in fatto: stavano sicuramente guardando la partita sul Moby Prince, ma in plancia c'erano tre persone. Una volta che si esce dal porto, infatti, non c'è bisogno che ottanta persone stiano lì; c'erano il terzo ufficiale, il timoniere e non ricordo chi altro. Il comandante Chessa forse nemmeno c'era in plancia, ma non doveva esserci; tant'è che noi lo trovammo sotto la plancia, con la testa rotta (probabilmente stava cercando di rientrare). In plancia peraltro non c'era neanche il televisore. La partita la stavano guardando anche quelli dell'Agip Abruzzo (l'hanno detto). Per quanto riguarda il Moby Prince, io non gli ho mai dato... È uscito fuori sui giornali che stavano guardando la partita e quindi si sono distratti. Oltretutto – ripeto – le persone che c'erano in quel momento erano due o tre.

Un altro punto su cui non sono tanto d'accordo – però io non sono un tecnico – è il discorso che ha fatto l'avvocato Neri a proposito del pilota automatico o manuale. Mi ricordo che qualcuno allora mi disse, non so se l'abbiamo verbalizzato, che la rada di Livorno non è una rada normale (dobbiamo partire da questo presupposto), ma è piena di navi ed è quasi come un porto. Poiché c'è il problema del pescaggio, che bisogna risolvere, le petroliere devono stare in rada; quindi che si viaggi in manuale in quella rada non è così strano. È vero che c'è stato quel famoso sabotaggio, su cui poi vi racconterò qualcosa; però il fatto che dovesse essere per forza in automatico non è detto, in quel tipo di situazione, vista l'entità delle navi presenti in rada.

Sul sabotaggio va detta anzitutto una cosa: ne ha parlato Di Lauro, ma D'Orsi l'ha sempre negato, ovviamente. Di Lauro, fra l'altro, ad un

certo punto ha fatto... Io lì mi dovetti spogliare del processo. Fra l'altro su questo punto ho avuto – ogni tanto ero guerriero anch'io – una polemica con la dottoressa Belsito sulla stampa. Il pretore infatti disse che avevamo fatto male a non fare un processo unico fra il sabotaggio e tutto il resto. Io risposi che, quando si è verificato il fatto, c'era la primissima formulazione del codice di procedura penale, che – come qualcuno ricorderà – voleva evitare i maxiprocessi in tutti i modi e quindi non consentiva l'unificazione, nemmeno per continuazione; però facemmo le indagini collegate.

Di Lauro ha fatto una cosa strana, secondo me (questo l'ho sempre sostenuto), a parte il fatto che poi si arrivò al delitto impossibile. Egli ha dato una motivazione di questo sabotaggio che fa veramente ridere, se la leggete: secondo lui, gli dissero di andare lì e di operare sul timone al fine di evitare che si allagasse la nave. Cosa c'entra questo? Tant'è che io feci notare a Di Lauro che egli non era certo l'ultimo arrivato; come poteva credere ad una cosa del genere? Lui rispose che gli avevano detto proprio questo, cioè che era una cosa buona e che così la nave non si sarebbe allagata. Io ho avuto l'impressione – questa è veramente una mia malignità – che si volesse quasi autoscreditare, perché ha detto delle cose troppo fantasiose.

Indagini successive su questo punto non ne conosco; comunque D'Orsi ha sempre negato. Il pretore poi disse che in realtà il reato era impossibile perché il blocco era fuso e quindi non si sarebbe mai potuto fare quello che voleva fare lui; il pretore quindi ha ritenuto che fosse un reato impossibile.

Un'altra questione è quella che riguarda il comandante Superina. Il primo punto riguarda il luogo esatto in cui la petroliera era ormeggiata. Su questo devo dire anzitutto che io mi sono rifatto alla nostra consulenza, che affermava che la petroliera era fuori dal triangolo. Il tribunale ha dedicato 50 pagine a questo punto, che ho letto in questi giorni, perché da un *blog* ho tirato fuori la sentenza di primo grado. Dicono che non si può dire dove fosse esattamente e lo stesso lo ha detto Del Bene. C'è però un punto, su cui ho riflettuto in questi giorni, che in fatto poteva voler dire poco (perché non è che siamo dietro una curva), però in diritto sì, effettivamente, perché, se fosse stata in un certo punto, in diritto poteva esserci la colpa; non in fatto, ovviamente, perché non è che spiegasse molto le cause dell'incidente.

Ma la questione su cui ci si è appuntati di più a proposito di Superina (infatti ci fu l'opposizione all'archiviazione) riguarda il suo comportamento dopo l'incidente. Io ho ritenuto, con una decisione che fu criticata da molti avvocati, che ci fosse lo stato di necessità. La Cassazione ha detto sempre che, anche negli atti colposi, c'è lo stato di necessità. Egli sicuramente ha tenuto un comportamento moralmente non idoneo. Però bisogna anche rendersi conto che erano su una petroliera che poteva esplodere da un momento all'altro; se fosse esplosa la petroliera, non so cosa sarebbe successo. Probabilmente, non tanto per il fatto della bettolina, quanto per il fatto che poi avrebbe visto ma non lui solo..., io ho ritenuto

di avanzare una richiesta di archiviazione perché io non ho mai fatto le cose sotto sotto, dove spiego tutto. Ricordo che l'avvocato Filastò mi contestò e mi disse: «*Quandoque bonus dormitat Homerus*». Mi fece un complimento, dicendo che ogni tanto anche Omero (che sarei stato io) si addormenta. Però il gip Urgese (forse prima o poi lo sentirete) disse che secondo lui c'era uno stato di necessità. Questo era il discorso principale a proposito di Superina.

Il discorso della fonda era abbastanza...

Io, fra l'altro, sono stato in Corte d'appello nella sezione dove c'era il giudice che ha emesso la sentenza d'appello, quella che sostanzialmente ha condannato Rolla. Qualche volta abbiamo parlato e lui mi ha detto che magari era fuori o dentro di poco; ma non è che si può dire che, se è fuori di poco, non c'è il reato. Mignogna, ad esempio, sosteneva che era 150 metri fuori. Vatteroni era in effetti di questa idea. Ma su questo punto ho visto che il tribunale si è molto dilungato ed è arrivato al punto di ritenere non so per quale motivo quanto poi emerge.

Io seguivo la nostra consulenza; molte altre consulenze dicevano che era di poco fuori. I particolari non me li ricordo e rischierei di dire una bugia. C'era il problema che potesse avere arato, essere partita, essere uscita in un secondo momento dal cono.

Ma la vera questione di Superina era quella lì: molti comandanti usavano addirittura termini offensivi nei suoi confronti, possiamo anche capirlo. Però giuridicamente io sostenni quella tesi.

Per quanto riguarda l'Agip Abruzzo, c'era anche la posizione del terzo ufficiale. Può sembrare un elemento di secondo piano, ma il terzo ufficiale era colui che era delegato alla guardia (nei reati colposi ognuno ha il suo compito).

Lo stesso discorso, che mi ha sempre disturbato, vale per Spartano, rispetto al quale era stato detto che, poveretto, era un militare di leva. Tra l'altro, secondo i nostri consulenti – e lo voglio dire perché è agli atti – Spartano era in grado perfettamente di sentire il *mayday*; i consulenti radio hanno infatti detto che quello che si poteva sentire con la radio di Spartano era molto più chiaro di quello che si sentiva a radio Livorno. So che era un militare di leva, ma non cambiava molto; tuttavia lui sicuramente non aveva sentito il *mayday* e se lo avesse sentito probabilmente le cose potevano andare diversamente. Io ritenni di imputarlo; lo sentii e mi disse poco o nulla, cioè che in effetti era un po' distratto.

Umanamente mi dispiaceva, non volevo prendermela con Spartano – figuriamoci se il problema era quello – ma a mio parere quell'imputazione era plausibile in quell'ottica, anche perché altrimenti poteva sembrare che fosse...

Checacci e Cedro secondo me erano da imputare. Ripeto che rispetto al discorso di Albanese io magari avrò anche sbagliato, perché lui ha sempre avuto un pessimo rapporto con le parti offese. Diciamo la verità, tanto questi non sono pettegolezzi: io l'ho visto una volta in vita mia e pare che fosse un tipo piuttosto aggressivo, non ha avuto un bel rap-

porto con le parti offese, quindi c'è stata sempre una questione. Ripeto che ho anche sentito discorsi secondo i quali lui parlava al telefono.

Vengo in ultimo al punto del dolo, che è importante. Noi non abbiamo o meglio io non ho dedicato molta attenzione all'ipotesi dei fatti dolosi, alle navi americane e via dicendo. Veramente non ne parlava nessuno, devo esser sincero, ma ciò non sarebbe significativo.

Da questo punto di vista non c'è stato niente; so però che la seconda indagine ha molto approfondito il punto, perché mi sembra che l'esposto fatto da Palermo ipotizzasse addirittura che un missile aveva colpito il Moby Prince e francamente l'ipotesi di un missile nella rada di Livorno mi è sembrata esagerata. Lui parlava di queste navi americane; Palermo mi disse che doveva trovare un reato doloso perché altrimenti i fatti erano già giudicati.

Infatti, la procura di Livorno ha svolto nuovamente indagini anche sulla colpa (magari ha fatto anche bene) per reati che in realtà erano già giudicati. Comunque, a esser sincero io non ho dedicato grande attenzione al tema del dolo, a parte l'ipotesi della bomba. Ad esempio Massari mi ha detto a voce che là c'era la consulenza di Mariperman, che stabilì subito che si era trattato di gas. Massari lo contestava (non so se lo ha fatto anche in dibattimento) chiedendosi perché si trattasse di un solo serbatoio e non di due. Però Mariperman era di grande prestigio, non erano gli ultimi arrivati. Vennero e dissero che sicuramente era gas e credo che il tribunale abbia seguito questa impostazione.

Il punto è che io non me la sentivo di fare un'imputazione di dolo che avrebbe travolto tutte le altre: se io imputavo un fatto doloso anche contro ignoti, ad esempio sarebbero andati via Rolla, Superina e Onorato, perché non c'entravano più niente.

Vorrei sottolineare un altro aspetto che non so quale importanza possa avere. La divaricazione tra le parti civili (non sono quale sia ora la loro posizione) riguardava anche la posizione dell'armatore. Infatti, la parte civile Chessa difendeva a spada tratta l'armatore, cioè diceva che la nave era perfetta, probabilmente anche perché sapeva benissimo che altrimenti il comandante non sarebbe nemmeno dovuto partire; inoltre fino all'anno prima il comandante Chessa era stato comandante d'armamento della Navarma, quindi c'era anche questa divaricazione perché all'epoca i rapporti tra le parti civili erano veramente pessimi. Chessa infatti chiedeva cosa c'entrasse e anche il comandante Brandimarte, con cui ho parlato per ore, diceva che la nave era ottima, non c'entrava niente, c'era stato un fatto doloso che aveva inciso, non ci entravano né l'armatore, né la nave, né il timone. Infatti, quando emerse questo tema, Brandimarte mi fece notare che mi aveva detto che il timone era ottimo e funzionava; non ci entrava niente, casomai c'era stato un fatto doloso che non si capiva bene. Io scartai l'idea di costruirci un'imputazione, perché portava conseguenze anche piuttosto pesanti.

A tale proposito – visto che è agli atti e posso parlarne – magari non c'entra niente (io umanamente capisco tutti), ma Lazzerini a un certo punto è venuto a farmi una dichiarazione, in quanto quando uscì il di-

scorso della bomba ci fu una levata di scudi da parte di molte parti civili, compreso l'avvocato Filastò che elaborò la cosiddetta teoria del caciocavallo, poi cambiò idea e disse di aver sbagliato. Lo fece in un cinema alla Provincia; mi disse di aver cambiato idea sulla bomba. Lazzerini disse una cosa pesante, cui non ho dato seguito. Quando emerse il tema della bomba, le parti civili decisero di opporsi perché temevano per il risarcimento, cioè che l'assicurazione non coprisse il dolo.

Per carità, io mi metto nei loro panni, ma questa non è una cosa simpaticissima se si va a cercare veramente l'accaduto; mi rendo conto, però, che si guarda anche a queste cose. Lazzerini me lo dichiarò a un certo punto, ma è anche vero che lo fece in un momento in cui con Rispoli aveva proprio rotto, c'erano state accuse reciproche. La bomba, quindi, veniva vista come fumo negli occhi, tanto è vero che venne l'avvocato De Leo (non so se lo avete sentito), che ha curato i risarcimenti. Era un avvocato di Genova che ha seguito molto i risarcimenti; quindi forse vi potrebbe riferire qualcosa anche su questo punto. Ricordo che venne e mi chiese se ero sicuro che c'era questa bomba ed io risposi che non lo ero. Non vorremmo che poi ci fossero conseguenze. Dissi allora di andare avanti con i risarcimenti, che era meglio.

Io ho terminato la mia esposizione e resto a disposizione per delle domande. Purtroppo ho citato a memoria; sono stato vagabondo perché la pensione rende tali.

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, prima di tutto io desidero ringraziare il dottor De Franco perché abbiamo sentito che ha diligentemente letto gli atti della nostra Commissione, da cui avrà potuto verificare che ci sono state critiche più o meno velate nei confronti della procura e della magistratura, ma ciò nonostante ha accettato di essere audito e di questo voglio ringraziarlo.

Farò una premessa e poi una sola domanda. Lei ha iniziato parlando dei pubblici ministeri guerrieri. Io ho sempre avuto terrore dei magistrati che dichiarano di lottare contro il crimine. Il magistrato non deve lottare contro nulla; sono altri gli organi dello Stato che devono lottare contro il crimine. Il magistrato deve solo applicare la legge e di questo dobbiamo tenerne conto. Soprattutto in questa vicenda ci poteva anche essere la voglia da parte di qualcuno di trovare un colpevole, ma io preferisco sempre che si cerchi il colpevole e non un colpevole e credo che da questo punto di vista non ci sia nulla da eccepire.

Tuttavia anche lei, come tutti coloro che abbiamo ascoltato, ha detto che tutto ruota attorno alla nebbia. Sono passati tanti anni e ancora oggi chi, come noi, è nato da quelle parti stenta a credere che sia stata la nebbia. Fin dal primo momento io proprio non riesco a dare la colpa alla nebbia per il punto in cui il disastro è accaduto: io non ho mai visto la nebbia in tanti anni e purtroppo ne ho molti.

Poi si è parlato dell'incidente, della collisione, della bomba, della negligenza perché si guardavano le partite, del guasto al timone: di tutto si è

parlato, tutto può essere avvenuto, ma a me è sempre sembrato che la colpa più grave sia da individuare nel salvataggio.

La domanda che le vorrei rivolgere riguarda il piano di soccorso. Mi pare che la magistratura – è un mio parere che può anche essere completamente sbagliato – si sia soffermata molto sull'incidente e sull'Agip Abruzzo e meno sul problema del salvataggio. Credo che la colpa di tutto questo (la colpa, se c'è stata colpa) sia nel mancato salvataggio, perché non ritengo possibile che non si sia fatto in tempo ad arrivare in rada in un tempo certamente inferiore a quello che è stato nei fatti.

Lei ha ragione nel dire che la rada di Livorno è pericolosissima, perché in pochi metri navigano navi gasiere, traghetti, barche da diporto, bettoline e piccole imbarcazioni di pescatori. Tutto avviene in cento metri e quindi la rada è pericolosa: ne sono perfettamente consapevole. Ma qui c'è stato un incidente, per cui c'era bisogno di soccorsi; i soccorsi sono arrivati in ritardo. Si è salvato uno e non si riesce ancora a capire per quale miracolo.

Ho sempre ritenuto che la magistratura da questo punto di vista sia stata carente. Ripeto, può essere una mia valutazione completamente sbagliata, ma gradirei conoscere il suo parere.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Dottor De Franco, vorrei chiederle in premessa un chiarimento su quanto lei ha osservato, quando ha detto la procura è stata lasciata sola. Lei si è trovato – immagino – ad affrontare un'inchiesta con 140 vittime e, se non ho capito male, eravate solo lei e un suo collega. Le chiedo se abbia fatto richiesta al procuratore generale per avere un supporto e quali sono state eventualmente le risposte.

In secondo luogo, in riferimento alle perizie e ai consulenti che lei ha citato, vorrei concentrarmi anche su quanto ha detto il dottor Massari: come lei ha ribadito, non si è trovato l'innescò e non c'è un dato certo e obiettivo su quando potrebbe esservi stata l'esplosione. Ma sono anni un po' particolari quelli in cui è avvenuto il disastro della Moby Prince. È stata vagliata l'ipotesi di un eventuale attentato? Le chiedo se può approfondire questo punto.

Da ultimo, lei ha detto che non si è soffermato sulla presenza delle navi militari e militarizzate. Un punto che è stato sollevato dall'avvocato Palermo è la concausa rilevante delle attività di carico e scarico di armamenti all'interno del porto che oggi, come è stato anche approfondito, è una situazione critica per una serie di fatti che sono stati ricordati anche dal senatore Matteoli. Non ritiene che fosse un aspetto che forse si sarebbe dovuto approfondire maggiormente per una questione di sicurezza marittima all'interno del porto di Livorno?

DE FRANCO. Per rispondere al senatore Matteoli, la questione della nebbia effettivamente è uno dei dubbi che nutro anch'io. L'ho detto anche recentemente in un'intervista che ho rilasciato a Francesco Sanna, non so se potete acquisirla.

Io sono ipercritico nei confronti di me stesso; anche a me può sembrare inverosimile. Non so se la nebbia ci fosse o no. Il fatto è che era quanto emergeva processualmente, perché c'erano tantissime testimonianze sulla nebbia; andatevele a leggere, non erano soltanto i marittimi. Chiaramente anche a me può sembrare inverosimile che ciò sia avvenuto con un comandante esperto, anche se – questo è importante, perché è un elemento che si trascura spesso – non c'era lui in plancia; in realtà il turno di plancia lo faceva il terzo ufficiale, non il comandante Chessa. Comunque può sembrare inverosimile che un equipaggio...

Va detta un'altra cosa (non l'ho mai detto in questi anni perché dà fastidio anche a me umanamente): si dice che i tribunali non hanno dato una risposta. Questo è vero fino a un certo punto, anche in termini di colpevoli, perché se si guardano le sentenze, Rolla è stato sostanzialmente condannato «in concorso con l'equipaggio»: questo va detto. Può dare fastidio, perché sono morti, e io sono il primo a provare fastidio umanamente, però questo hanno detto i tribunali; l'equipaggio, non il comandante o il terzo. Il capo di imputazione di Rolla – che tra l'altro scrissi io e su cui l'avvocato Bassano mi diede pure qualche suggerimento anche sul discorso dei segnali radio – è «in concorso con l'equipaggio». Dunque, da questo punto di vista, una risposta c'è stata, anche se ovviamente non è piaciuta, me ne rendo conto anch'io. La dottoressa Arrighi sostiene da sempre – non so se ve lo ha riferito – che se non fosse morto Chessa, o chi per lui, come succede in tanti incidenti, non vi sarebbe stato tutto questo clamore. Una risposta da questo punto di vista c'è stata.

Resta il fatto che la nebbia – come ho sempre sostenuto – con gli elementi che avevamo era l'ipotesi più probabile, tanto è vero – questo ci tengo a sottolinearlo – che non era una cosa peregrina, perché sembra quasi che me la sono inventata io; le parti civili erano quasi tutte su questa posizione. Se andate a leggere le consulenze tecniche delle parti civili erano tutte a favore della tesi della nebbia. Poteva anche darsi che fosse, come dice il professor Galasso, la tesi più comoda, ma il fatto è questo. L'avvocato Del Bene – mi ricordo, ma acquisirete le consulenze – fece un disegno; lui sosteneva la tesi dei cappelloni, cioè che il Moby Prince aveva azionato i cappelloni e si era autoaccecato (era la tesi che sosteneva all'inizio la commissione sommaria). Il discorso della nebbia può essere anche sbagliato, ma non era un discorso peregrino, uscito dal nulla.

Sulla questione del salvataggio sono d'accordo con il senatore Matteoli. Infatti ho chiesto il rinvio a giudizio per la questione del salvataggio, perché ritenevo che ci fossero state grosse lacune. Il mio dubbio era quello che ci fosse il nesso di causalità. Praticamente ritenevo che ci fossero lacune nella condotta di chi era preposto ai soccorsi. Il problema nasce casomai sulla posizione di Albanese.

Anche su questo, è un fatto che mi ha colpito, non sono personaggi di secondo piano – come si dice – quelli che ho rinviato a giudizio: Cedro era il vice comandante della Capitaneria (credo fosse un ammiraglio); Checcacci era un ufficiale, era al comando della cabina di regia. Non ho mandato a giudizio i primi che passavano. Canacci si salvò perché

non venne quella sera, era ammalato. Non era gente di così secondo piano; non è che, siccome non c'era Albanese, gli altri erano tutti di secondo piano. Su questo avrei dei dubbi.

Tra l'altro la sentenza non l'ho letta, devo essere sincero, anche perché sono 820 pagine ed è arduo leggerla. Anche sulla sentenza mi rendo conto che le successive vicende giudiziarie vi abbiano gettato ombra. Tra l'altro con il dottor Lamberti siamo entrati insieme in magistratura, figuriamoci, sono uno di quelli che è rimasto peggio quando è successo il fatto, perché ci conoscevamo da sempre. Me ne rendo conto, ma c'era anche un collegio, non lo ha deciso solo Lamberti. C'erano anche la dottoressa Sammarco e la dottoressa D'Onofrio. E comunque andrebbe letta la sentenza. Confesso di non averla letta.

Credo che il proscioglimento sui soccorsi si sia incentrato sulla questione del nesso di causalità, perché è stata presa per buona la perizia Bargagna e sicuramente non è stata fatta una nuova perizia. Questo è vero: una perizia medica non è stata ripetuta, pur essendoci un contrasto tra le varie posizioni, perché forse sarebbe cambiato qualcosa. Ma non lo posso dire perché – ripeto – non avendo letto la sentenza non posso parlare in maniera approfondita della questione.

Per il resto, io chiesi ed ottenni il rinvio a giudizio delle persone pur con un punto interrogativo. Avrei potuto anche dire che il nesso di causalità non c'era, prendendo per buono quanto diceva Bargagna. Io invece dissi che non c'era solo Bargagna, ma che c'erano anche Fiori e Chiarotti e che avrebbe visto il tribunale se era il caso di fare una nuova perizia, perché le cose cambiano da una all'altra perizia. Ripeto comunque che feci una memoria in cui dicevo che c'erano queste quattro o cinque posizioni. Ho visto che anche il professor Galasso ha detto che magari non si sarebbero salvati tutti, ma tre o quattro potevano salvarsi; credo che si riferisse proprio a quelli che, secondo me, erano sopravvissuti di più dei canonici 30 minuti. Come hanno ricostruito questo discorso i periti? Le vittime non muoiono subito, questo è pacifico, perché avevano addirittura i salvagenti; si radunano invece nel salone De Luxe. Inserisco a questo punto un ricordo personale molto angoscioso: io sono stato il primo a salire sulla nave, insieme al professor Bargagna. Cominciamo a girare per la nave e non troviamo neanche un cadavere, per diversi minuti, tant'è che ci siamo chiesti dove fossero finiti e se per caso si fossero buttati a mare senza che li avessimo visti. Ad un certo punto arriva un agente e ci dice che sono tutti nel salone De Luxe. Questi disgraziati erano tutti accalcati. Cos'era successo, secondo i periti? Loro stavano dentro e ad un certo punto arriva l'aria condizionata, che era stata lasciata aperta. Probabilmente era stata lasciata aperta non per colpa. Dall'aria condizionata arrivano queste fiammate e queste persone, che si sentivano relativamente sicure, perdono la testa (giustamente, come l'avremmo persa tutti noi), si precipitano verso le porte, le aprono, vengono investiti da questo fumo tossico e muoiono quasi tutti avvelenati. Bargagna, se non ricordo male (vi invito a controllare questo punto), diceva che bisogna valutare sia la morte, sia anche l'invalidità, cioè il momento di incapacitazione

di queste persone. Vengono investiti dal fumo e molti addirittura muoiono schiacciati. Una cosa che mi aveva colpito, e che mi aveva fatto pensare a qualcosa di improvviso, era il fatto che fra i morti c'era un ragazzo (di cui non ricordo il cognome) che era un incursore del Comsubin, quindi era una persona che probabilmente poteva tentare di salvarsi. Invece anche lui era rimasto lì ad aspettare ed è morto insieme agli altri; quindi evidentemente non si aspettavano la cosa, altrimenti uno così avrebbe tentato di salvarsi. È vero che, fino ad un certo punto, era pericoloso buttarsi a mare, perché c'erano le fiamme; ma da un certo punto in poi forse no. Certamente però ci vuole coraggio a buttarsi da una nave.

Tutti notammo il fatto che non si era salvato neanche questo ragazzo, che sicuramente era un professionista e che non aveva nemmeno tentato di salvarsi. È vero che Esposito si è buttato a mare, ma forse è caduto (questo non si è mai capito) e poi è affogato nel petrolio; mentre nuotava, ha incontrato una macchia di petrolio ed è affogato e poi è stato ritrovato. Quindi noi abbiamo ricostruito questo.

Io avevo indicato alcune posizioni che, secondo me, erano superiori ai 20-30 minuti indicati da Bargagna. Poi c'era il professor Fiori, che era indubbiamente anche lui una persona notevole. Per carità di Dio, con il professor Bargagna ho lavorato per vent'anni. È persona sicuramente di grande livello, come anche il professor Fiori. Francamente non conoscevo il terzo perito, Chiarotti di Cagliari, che parlava addirittura di molte ore, il che mi sembrava un po' più inverosimile. Fiori parlava invece di un'ora, se non ricordo male. Quindi, da questo punto di vista, avevo indicato queste posizioni ed avevo segnalato non l'opportunità (perché non devo essere io a dirlo), ma la possibilità che il tribunale integrasse; questo però non è avvenuto.

Il discorso della solitudine è giustissimo. Io ho fatto presente diverse volte la situazione, però, se devo essere sincero, l'ho fatto sempre oralmente; e ho sbagliato, perché ero più giovane e più ingenuo. Forse in un secondo momento l'avrei fatto.

In realtà ci rimasi male – ve lo dico con molta chiarezza – quando il dottor Dal Forno venne applicato per quindici giorni e poi venne revocata l'applicazione (ed era il terzo). A cosa poteva servire un applicato? Non tanto a fare lui il procedimento, quanto a sgravare me, perché nel frattempo capitò di tutto in quel periodo. Ad un certo punto, sembravo quasi un menagramo: capitò il fatto di via Fraschetti, l'incendio. Li ho fatti tutti io e dicevano che, come pm, portavo sfortuna.

Indubbiamente ho svolto tante attività, ma non so questo che incidenza abbia avuto. Io feci presente la situazione al procuratore, chiedendogli di sensibilizzare il procuratore generale affinché mandasse un applicato; lui mi disse che non era possibile. Non ho fatto una cosa scritta, questo devo ammetterlo, e probabilmente ho sbagliato. Poi c'era un dato di fatto obiettivo: la procura di Livorno era piccola. Però devo dire che la procura nel 2006, anche se i tempi e i modi erano diversi, ha fatto l'indagine con quattro persone, tre sostituti e il procuratore, e non è che sia

cambiato molto. È vero che si potrebbe dire che sono tanti anni indubbiamente.

Per quanto riguarda il discorso dell'attentato, Massari ha avuto sempre le perplessità che dicevo prima e che il senatore Matteoli ha ben colto. Ci fu un'indagine sull'attentato, cioè sulle possibili motivazioni, che venne fatta dal proprio gruppo operativo guidato da Zonno, che andò a vedere se ci potevano essere possibili motivi di attentato, ad esempio da parte di concorrenti. Tra l'altro, ce ne fu uno che si risentì pure, di cui ora non faccio il nome. Quindi qualche indagine su questo punto è stata fatta.

Per quanto riguarda le navi militari, bisogna dire anzitutto che erano navi militarizzate e non militari. Io li ho sentiti tutti. Lì è successo un episodio – prima non l'ho detto – che mi ha lasciato veramente male. Ve lo posso dire; mi riferisco alla questione Gentile.

Il capitano Gentile ad un certo punto fa un rapporto o almeno lui dice di averlo fatto (e penso che l'abbia fatto), ma a me non è mai pervenuto. Questo è vero.

Quando questo uscì fuori al processo, mi ricordo che telefonai alla segretaria che era la memoria storica del fascicolo, la Parisi Santerini, le chiesi se era arrivato questo rapporto e lei mi rispose assolutamente di no. Erano arrivati i registri di chiesuola che non dicevano niente, che pare lui avrebbe visto fare il traffico d'armi. A me – devo essere molto sincero – questo sembra un po' inverosimile, perché allora sarebbe dovuto intervenire. Vede il traffico d'armi e non interviene? È un ufficiale della finanza.

Gli chiesi poi perché visto che lo conoscevo da anni non fosse venuto da me; se vedeva che io non lo chiamavo, visto che da me venivano tutti e che la procura era una specie di porto di mare. Intanto non so perché avesse mandato il rapporto tramite la via gerarchica, ma forse questo era normale; ma visto che non lo chiamavo, non poteva presentarsi lui e chiedere di essere ascoltato? Non era molto ortodosso, ma lo facevano tutti. Questa è una cosa che mi ha lasciato male. Questo rapporto sarebbe sparito. Come pure io non ero minimamente a conoscenza di quello che ha detto Testa sul rapporto Facchiano a proposito dei soccorsi. Non è che io abbia mai pensato che i soccorsi fossero da encomiare, però non sapevo che esistesse questo rapporto al ministro Facchiano da parte di Francese; ne ho sentito parlare ora da Testa perché non è stato mandato da nessuno. Quella di Gentile è invece una vicenda che mi ha colpito; non so poi lui cosa dichiarò.

Sulle navi militari probabilmente c'è stato un orizzonte ristretto sul dolo, da questo punto di vista, però non sembrava determinante anche poi loro hanno tutte risposto. Fra l'altro, è vero che si sono allontanate, ma hanno detto che si sono allontanate perché avevano paura, avendo visto la petroliera in fiamme. È giusta l'obiezione, mi rendo conto anch'io. Ora non so Palermo cosa abbia detto esattamente su questo punto.

Un'altra cosa che vorrei dire riguarda il discorso dei tracciati. Anche qui si è fatta qualche... io magari anche lì fui un po'... Io sono andato dal

Presidente del Consiglio e vorrei precisare quello che gli è stato detto. Non è che gli ho chiesto i tracciati. Gli americani non rispondevano e non ci dicevano se c'erano questi tracciati, quando invece ci avevano risposto tutti gli altri (i cinesi, i russi). Io personalmente pensavo che non ci fossero, magari ingenuamente (visto quello che si vede ora), perché l'Italia era un Paese alleato e non poteva essere spiato. Probabilmente il Trattato è così. Allora andai dal Presidente del Consiglio; fra l'altro, mi ha dato fastidio il fatto che abbiano detto che sono andato dal Presidente del Consiglio a prendere istruzioni. Io ho chiesto un appuntamento tramite il prefetto, a piazza San Lorenzo in Lucina. Gli dissi che gli americani non rispondevano, chiedendogli se si potesse almeno fare in modo che rispondessero. Lui capì subito, perché era sicuramente un uomo di grande valore. Dopo due giorni venne il console americano e mi portò la risposta negativa, cioè disse che non avevano tracciati meteorologici né di altro tipo, né di satelliti americani, come aveva risposto la Federazione russa e tutti gli altri.

Io non avevo la prova, poi si può anche ritenere che questi tracciati ci fossero, intendiamoci. Non so se potete fare qualcosa dal punto di vista dell'acquisizione, ma noi li abbiamo sempre chiesti e ci hanno sempre risposto in un modo: non hanno detto che non ce li davano, almeno per quello che ricordo non hanno mai opposto il segreto. Non hanno detto che c'erano ma che non ce li potevano dare; hanno detto che non li avevano. Questo fatto del trattato me lo suggerì anche il segretario di Andreotti, che era un consigliere di Stato. Egli mi disse che in ogni caso difficilmente avrebbero potuto darli, perché spiare era vietato dal trattato NATO, quindi non credeva che lo avrebbero mai ammesso, tanto che io, anche in quel caso ingenuamente, gli dissi che c'erano 140 morti. A tale osservazione mi rispose qualcosa del tipo: fanno le guerre, figuriamoci cosa gli interessa. Questo fu il motivo della mia visita ad Andreotti, che sbloccò questa situazione, perché poi arrivarono. Non so se ci sono state novità, si erano sparse voci.

Un altro punto che vorrei sottolineare in riferimento all'intervento del senatore Battista è che noi siamo stati lasciati soli, questo l'ho percepito; non abbiamo avuto un grande aiuto da parte di vari settori.

Intanto, devo dire con rammarico che allora dissi che Livorno non si era precipitata ad aiutare il processo, perché non venivano testimoni, tanto che l'avvocato Uccelli mi chiese come mai dicessi quelle cose, io che ormai ero livornese d'adozione. Dissi che era un dato di fatto. Certamente, nessuno si è mai rifiutato di darci informazioni, ma – questa è veramente una sensazione e prendetela per tale – non c'è stata una grande collaborazione.

Penso alla vicenda di Poggio Ballone – di cui non so se vi hanno parlato – dove sembra avessero un tracciato *radar*. Si disse che il magistrato non lo aveva chiesto, ma io non sapevo neanche che esistesse; mi chiesi perché non me lo avevano portato, visto che lo avevano. Non so cosa si vedeva, tra l'altro era un *radar* che guardava verso l'alto. Noi abbiamo acquisito quello di Poggio Lecceta e purtroppo c'era il cono d'ombra. An-

dai in Inghilterra, feci fare una nuova analisi dal migliore esperto del mondo, il quale mi confermò che c'era il cono d'ombra, altrimenti avremmo visto l'incidente. Rispetto al *radar* di Poggio Ballone qualcuno disse che da lì si poteva vedere perché era rivolto verso il mare. Io non apprezzai quel fatto, perché se davvero era così potevano anche dirmi che lo avevano: occorrerebbe collaborazione all'interno dello Stato.

Io ho avuto questa sensazione e del resto ripeto che, passato il primo momento, non c'è stata una grande partecipazione della città, magari è stato anche meglio. Neanche a me tornava il fatto che non si riuscivano a trovare persone che potevano riferirci sulla presenza della nebbia in una serata di aprile: non è venuto nessuno, non è venuto un testimone a dirlo. Si accavallavano delle voci: c'è la ragazza col fidanzato che ha visto, ma non si sapeva chi era. Questo c'è stato. Quella era la cittadinanza.

Tuttavia è vero quanto sostenuto dal senatore Battista rispetto al fatto che non c'è stato un grosso impegno.

Ora potrà sembrare che mi autoincensi, ma io ho portato avanti l'inchiesta per tre anni; sembravo quasi un seccatore anche perché, se volevo, potevo chiuderla in due mesi. Io l'ho portata avanti tre anni e a un certo punto non so quanto ciò fosse visto di buon grado, ma nessuno mi ha mai detto niente, su questo devo essere sincero. Non ho mai avuto pressioni dal procuratore, anche perché ero un magistrato anziano in quel momento e avevo un certo *curriculum*, né dal procuratore generale.

Una volta il procuratore generale mi disse di cercare di finirla; risposi che avrei cercato di farlo ma c'erano delle cose da fare. Era durata tre anni. Ho utilizzato tutto il tempo che potevo, secondo qualcuno addirittura troppo. Ricordo che sempre l'avvocato Filastò, che conosco da una vita perché ero allievo di suo padre, mi disse che avevo fatto un uso ridondante di mezzi tecnici, mentre forse era meglio usarne di meno. Noi però non avevamo i pentiti. Da parte di Galasso è stato fatto un paragone con i processi di mafia, rispetto ai quali io mi inchino – tra l'altro io conoscevo personalmente Giovanni Falcone, con cui abbiamo fatto delle cose insieme – ma quello è un altro contesto e obiettivamente non si può paragonare a una vicenda di questo tipo, con tutta la buona volontà. Magari non abbiamo visto alcuni aspetti inquietanti, ma in quel momento non si poteva fare un paragone con il processo di mafia. Da questo punto di vista bisogna essere onesti e dire che non c'era una struttura della procura, ma c'è stato un ausilio che in parte mi sono costruito io, perché ho preso delle persone: Grosselle in quel periodo non faceva altro, praticamente ha lavorato solo per me. Le persone di cui disponevo le avevo prese io, quindi non posso dire con tutta onestà di essere stato abbandonato *in toto*. Certamente è vero ciò che ho detto dal punto di vista del magistrato; d'altra parte allora non esisteva neanche la direzione distrettuale, per la quale occorre però un reato di mafia, quindi da questo punto di vista si poteva fare ben poco.

URAS (*Misto-SEL*). Signor Presidente, anche io ringrazio il dottor De Franco per la sua partecipazione. Da alcune sedute mi sto concentrando

sul tema dei soccorsi e la mia prima domanda è se lei, nel corso delle indagini, ha avuto modo di capire che tipo di tentativi ci sono stati rispetto all'azione di soccorso, perché, in ragione dei materiali che abbiamo potuto vedere, si capisce che non ci sono stati tentativi.

In secondo luogo, proprio nella dinamica dei soccorsi c'è un fatto specifico che ci ha sconcertato ed è frutto di registrazioni di quei momenti: vanno gli ormeggiatori, individuano il naufrago unico superstite della sciagura, mi sembra che lo caricano in nave, lo danno in consegna alla motovedetta; c'è un chiacchiericcio: andiamo lì, c'è gente da salvare e poi sono tutti morti. Poi viene addirittura intercettata in un dialetto meridionale una sorta di parolaccia nei confronti del Moby Prince. La sensazione è che in quei primi momenti ci fosse ormai la consapevolezza della sciagura che riguardava un traghetto passeggeri, che c'erano 140 persone e nonostante tutto si decide di non andare.

Un'altra questione riguarda il posizionamento dell'AGIP Abruzzo e si ricava da alcune dichiarazioni fatte dall'avvocato Palermo. Il porto di Livorno era sotto una sovranità limitata, cioè non era sotto la sovranità italiana secondo l'avvocato Palermo, conseguentemente si ha un intralcio allo sviluppo del piano dei soccorsi. Un'ultima osservazione riguarda il comportamento del Moby Prince. Si dice che a un certo punto la nave, dopo la collisione, continuasse a girare senza che ci fosse la possibilità di intervenire, di salire, perché era un rogo ed era in movimento; tuttavia il superstite (nessun capisce come) rimane attaccato, non si brucia le mani. Anche successivamente, quando la Moby Prince viene sottoposta a sopralluogo, si capisce che ci sono parti della nave che non sono state assolutamente bruciate. C'è questa contraddizione nelle dichiarazioni rese anche da chi aveva la responsabilità dei soccorsi. La sensazione che abbiamo avuto è che ci fosse una sorta di fuga dal luogo in cui bisognava andare, piuttosto che un dirigersi verso quello stesso luogo.

PAGLINI (M5S). Anch'io ringrazio il dottor De Franco per essere intervenuto oggi. Come tutti noi, penso che lo scopo di questa Commissione sia la ricerca della verità, una verità che è stata negata per troppi anni. Non chiediamo più giustizia, per un fatto ovvio di tempi di prescrizione, ma la verità è dovuta a tante persone, specialmente per ridare la dignità a quei defunti accusati di negligenza e imperizia, anche per quello che abbiamo visto e ascoltato. Mi viene in mente in particolare il comandante Chessa che, per documentazione, era ritenuto uno dei più bravi comandanti della flotta Navarma; sentire dire anche oggi che vi era qualcuno, all'interno dell'ambiente, che esprimeva giudizi contro di lui o voleva sminuirlo fa ancora più male.

Le domande sarebbero infinite, ma cercherò di concentrarmi solo su alcune. Intanto mi ha sorpreso un suo passaggio, con cui ci ha riferito che quando il comandante Albanese (ora ammiraglio) arrivò a Livorno e si mise in mare probabilmente «combinò dei guai». Mi piacerebbe approfondire questo «combinò dei guai»; che cosa intende con questa espressione:

magari in virtù del lavoro che ha svolto? Le chiedo se ha prove di azioni che non abbiano portato benefici e magari ostacolato i soccorsi.

Prima ha detto anche un'altra cosa, riferendosi all'armatore, ossia che si era confusi tra padre e figlio, Achille e Vincenzo. Nessuno le ha mai fatto notare che tra un uomo di novant'anni e una persona della metà degli anni vi fossero due mondi completamente diversi? Anche perché in quel momento il responsabile non era il padre, ma il figlio.

Passiamo a un'altra questione che riguarda sempre l'armatore, ma con riferimento diretto al Moby Prince: l'impianto dello *sprinkler* era disattivato. Sono andata a vedere che cosa sia uno *sprinkler* giusto per sapere di cosa si sta parlando. Se sul Moby Prince questo sistema, che doveva servire per infrangere il fuoco ed eventuali fiamme, non funzionava, perché non fu indagato chiaramente l'armatore, anziché pensare che l'armatore potesse avere dei coinvolgimenti legati ai tempi delle tratte o ad altre questioni, come ho sentito dire prima? Qui ci sono questioni precise che non tornano. Se questo *sprinkler* non era attivato e lei allora ne fosse stata a conoscenza, avrebbe proceduto contro l'armatore, oppure in quegli anni, nel 1991, ciò non era consentito giuridicamente o non c'erano leggi che le consentissero di indagarlo?

Rispetto alla petroliera vi è un altro aspetto in questa faccenda di cui non mi capisco: la petroliera riceve nella sua pancia un traghetto di 150 metri e nessuno si preoccupa di capire che cosa sia avvenuto nella petroliera prima dell'impatto. Nessuno si chiede se tutti i fumi e i vapori potessero essere causati da danni all'interno della nave o da altre manovre, incidenti o incendi precedenti l'impatto? Questo è un fatto che non capisco.

Nel primo processo si ritenne che la petroliera fosse all'interno del cono di divieto di ancoraggio: anche questo aspetto mi ha fatto trasalire, perché, se è vero, come mai non si è dato vita a un procedimento nei confronti del comandante Superina?

Ci è stato anche riferito che vi sono incartamenti dei primi tecnici che fecero dei rilievi il giorno dopo l'incidente: il signor Vatteroni andò sotto la petroliera con una barchetta, lo portarono sotto e lì fece questi rilievi. Abbiamo modo di richiederli e consultarli insieme. Perché nessuno si preoccupò allora? Perché tutti ci dobbiamo accontentare della versione di un ragazzo di 18 anni che non sente un *May Day* oppure di un marinaio, di un tecnico che non aziona gli impianti antinebbia? Se dobbiamo ricostruire la verità, a mio avviso, dobbiamo ampliare il nostro raggio di azione.

Lei ultimamente, in un'intervista dell'anno scorso se non ricordo male, ha detto che aveva dei dubbi su quello che era successo. Dei dubbi su quali aspetti mi chiedo?

Rispetto invece alla vicenda di Ciro Di Lauro, che ci ha riferito l'avvocato Galasso nella precedente audizione, il nostromo del Moby Prince che andò addirittura a riferire che era salito sul Moby Prince per manomettere; non è che uno la mattina si alza, parte da Napoli o da Caserta e va a manomettere il Moby Prince. La domanda è: chi gli ha chiesto

di farlo e chi eventualmente ha coordinato queste manomissioni? Non credo che sia stato il tipo del pane, perché non gli hanno portato il pane. Perché non si sono create le condizioni all'epoca per degli approfondimenti? Questi fatti lasciano veramente senza parole.

Un'altra domanda: uno dei suoi tecnici, l'ingegner Gristina, che abbiamo saputo essere un massone, è un consulente che lei ha detto che non scelse, ma le fu suggerito dal procuratore capo, se non ho capito male. Oltre a questo consulente massone, è venuto a conoscenza di altre figure che fossero magari imposte o perlomeno suggerite dalla procura? Siamo nel 1991 e, storicamente, ci poniamo in un periodo molto particolare.

Lei prima ha detto che non ha mai ricevuto pressioni o minacce. La ringrazio per la sua testimonianza, anche perché questa è una sua creatura, cui ha lavorato per tre anni e credo si tratti della più grande tragedia della marineria mercantile italiana, con il più grande disastro anche dal punto di vista del lavoro e dei lavoratori, ma dobbiamo riuscire a dare la verità a queste persone che ancora la stanno aspettando e quindi potrebbe esserci utile capire chi in quel momento stava coordinando.

*DE FRANCO.* Comincio con il rispondere alla senatrice Paglini sul problema dello *sprinkler*. Quando ho fatto l'indagine non è venuto fuori, ma è emerso con la perizia fatta in tribunale, quindi non so in che termini si potesse procedere. Personalmente – ma non ha senso che dica questo – io non davo tutta questa importanza allo *sprinkler*, perché in un incendio di quel tipo non so che cosa potesse fare lo *sprinkler*. È un problema che non mi sono posto perché non era venuto fuori. Non era stato riscontrato non soltanto dai consulenti d'ufficio, ma nemmeno dai consulenti di parte (questo va detto). Ho letto poi sui giornali che è uscito fuori durante il dibattimento, ma non so perché il tribunale e il pubblico ministero di udienza non abbiano ritenuto di sollecitare a quel punto un'incriminazione dell'armatore. Intanto bisognava vedere se ne doveva rispondere, perché bisognava anche vedere se non funzionavano in assoluto o se non erano stati messi in funzione. Mi pare che proprio Di Lauro disse che il giorno prima avevano fatto la prova sugli *sprinkler*. Però questo non lo so, parlo veramente alla cieca, quindi non vorrei nemmeno sbilanciarmi su questo punto. Cosa avrei fatto non lo so, magari avrei deciso di procedere contro l'armatore.

Sul discorso di Achille Onorato – cito a memoria – mi sembra di ricordare che la sua posizione fosse quella di responsabile della Navarma. Lei dice di no ma io mi ricordo così. Per tre anni siamo andati avanti così e nessuno ha mai contestato questo fatto; nessuna parte mi ha mai detto che stavo indagando la persona sbagliata. Fra l'altro, Achille Onorato era famoso per essere proprio il *boss* della situazione, che non lasciava spazio a nessuno, nemmeno al figlio. Io comunque ho appreso ora il fatto che l'armatore sarebbe stato Vincenzo. Non capisco molto bene il discorso secondo cui il padre aveva novant'anni. E quindi? Anche Achille Lauro ha comandato fino a novant'anni, mettendo i figli da parte.

Comunque, a parte queste considerazioni, a noi non risultava; a me arrivò un rapporto (forse lo acquisirete) che diceva che il responsabile era Achille Onorato. Mi sembra invece che Vincenzo Onorato allora avesse un ruolo marginale (questi fatti li cito a memoria).

In ogni caso, quello che vorrei sottolineare è che io ho chiesto l'archiviazione per l'armatore in quanto figura di armatore, chiunque fosse; il discorso non sarebbe cambiato se fosse stato Vincenzo invece che Achille. Secondo me non c'erano responsabilità dell'armatore. Magari non era Achille; ripeto però che per me era Achille.

Il fatto che non l'abbia detto lui può essere di scarso peso, perché mi si potrebbe obiettare che aveva interesse a restare lui indagato al posto del figlio; però gli avvocati della Navarma non mi hanno mai contestato che stessi indagando la persona sbagliata. Mi sembra comunque di ricordare che il rapporto e la notizia di reato fossero sempre a nome di Achille Onorato, anche nelle istruttorie formali e sommarie. Io ho appreso ora questo discorso, che mi sembra sarebbe uscito fuori nel 1996, quando già si era in fase dibattimentale. Perché poi non abbiano proceduto, su queste cose veramente non vi posso dire nulla, mi dispiace, non per cattiva volontà.

Sul discorso della petroliera vorrei fare un'altra osservazione, che prima non ho fatto. In questi giorni ho scorso velocemente la sentenza e non mi pare che la sentenza abbia detto con sicurezza dove. In ogni caso, anche lì, bisogna chiederlo al tribunale perché non ha ritenuto a quel punto di procedere perché spetta al tribunale. A me sembrava che la sentenza avesse detto che era comunque incerto.

Vorrei invece entrare nel discorso del dissequestro. Questa è un'altra cosa che mi ha dato molto fastidio.

Il dissequestro – forse ve l'ha già detto la dottoressa Arrighi – ad un certo punto si era reso necessario, perché c'erano problemi di stabilità della petroliera, che rischiava di affondare. Questo dovrete averlo agli atti ed è un atto di cui mi ricordo bene: io dissi ai consulenti che, se avessero voluto chiedere il dissequestro, avrebbero dovuto farsi firmare una dichiarazione da tutti i consulenti di parte che avevano fatto gli accertamenti sulla petroliera.

Ora non si può venire, dopo venticinque anni, a dire che gli accertamenti non sono stati fatti perché è stato disposto il dissequestro.

I consulenti di parte firmarono tutti questa dichiarazione e non mi risulta che la petroliera non sia stata ispezionata per niente, perché è stata due o tre mesi. Comunque questa dichiarazione la feci proprio per mia tranquillità. Oltretutto nessuno si oppose al dissequestro; infatti, quando il PM dispone il dissequestro, ci si può opporre facendo ricorso al GIP, ma nessuno lo fece.

Ricordo che, parlando con i consulenti, dissi loro di farsi fare una dichiarazione; tutti i consulenti di parte sottoscrissero tale dichiarazione, dicendo che a loro non serviva più la petroliera. Io dissi che avevo il problema di dissequestrarla, ma che tuttavia, se fosse servita ancora, non l'avrei dissequestrata. Poteva essere pericoloso tenere lì la petroliera, anche dal punto di vista ambientale, ma avremmo trovato forse un altro modo

per risolvere il problema. Chiaramente la petroliera non poteva restare lì a vita e quindi, se i consulenti avevano esaurito i loro compiti, andava dis-sequestrata.

Per quanto riguarda i dubbi, come ho detto nell'intervista, il mio dubbio maggiore è sempre quello della nebbia. Ho questo dubbio, c'è poco da fare. Se mi raffronto alla verità reale, avendo fatto il magistrato per quarant'anni, so benissimo che un conto è la verità reale e un conto è quella processuale.

Per quanto riguarda la verità processuale, avevamo quegli elementi; che poi quella sia la verità reale, io tutte queste sicurezze non ce le ho (ma io sono un tipo che ha poche sicurezze in assoluto). Questo è il dubbio che posso avere essenzialmente; anche a me sembra inverosimile questo discorso. Fra l'altro, questi giudizi sul comandante Chessa non sono dei *pour parler*, ma sono contenuti nelle consulenze di parte. Se avrete la bontà di leggerle, vedrete che c'è una critica fortissima nei confronti del comandante della Moby Prince o comunque del comando; non dico alla persona di Chessa (anch'io so che era un comandante di ottima caratura), ma a tutto il comando del Moby Prince.

Quindi non erano critiche fatte così. Quando le facevano a me, ogni tanto parlando, io tendevo sempre a dire di non esagerare, perché quella persona era morta e perché comunque era una persona di qualità. Ora non ricordo nemmeno bene i termini, comunque sono nelle consulenze. Il più grande critico del comandante Chessa era il professor Del Bene, che era il perito di Rispoli. Queste cose bisogna dirle, altrimenti qua pare che ne siamo usciti ora. Tanto voi le vedrete queste cose.

Per quanto riguarda le consulenze, francamente non sapevo che l'ingegner Gristina fosse massone. L'unico massone che conosco a Livorno con sicurezza è Massimo Bianchi; ce ne saranno tantissimi altri, ma onestamente non sapevo che Gristina fosse massone. Gristina fu nominato dal procuratore capo nell'immediatezza; era una persona che conoscevo e sapevo benissimo che non era proprio uno specialista, tant'è vero che lui stesso mi disse che non poteva fare la perizia da solo.

Allora io scelsi l'ingegner Puleo, che era invece un ingegnere navale e che aveva partecipato, fra l'altro, ad una grossa inchiesta su un naufragio non ricordo quale.

Poi chiedemmo alla Procura di Genova, che era ovviamente specializzata in questo campo, se ci poteva indicare un consulente; ci indicarono l'ingegner Baglietto il quale, per la verità dei fatti, non è venuto molto spesso. Però credo che alla fine abbia dato un contributo alla perizia. Può anche darsi che ci fossero dei legami massonici, ma io non ne ero minimamente a conoscenza. Per quello che può valere, l'atteggiamento dei consulenti non mi è sembrato di ostacolo alle indagini, perché hanno sempre seguito le mie direttive.

Un'altra cosa che vorrei sottolineare, per quello che può valere, è che la consulenza sul Moby Prince è durata tanto anche perché è stata fatta in comunione con tutti i consulenti di parte. Per ogni cosa si riunivano in quaranta, infatti c'era un problema anche per quanto riguarda i tempi. Il

povero comandante Petagna diceva sempre che lavoravano in grande armonia. Le voci discordanti erano quella di Mignogna, che puntava sul discorso del timone, e quella del comandante Brandimarte, che ha sempre puntato sul discorso del dolo (quindi non tanto la petroliera, la nebbia, eccetera).

Il comandante Albanese è arrivato tardi e si è messo in mare, questo è vero. Però, secondo la perizia che già avevamo o che comunque mi avevano anticipato, era già passato il termine perché ci potesse essere un nesso di causalità con la sua attività. Credo che lui avesse detto che c'era già chi coordinava; è vero che però magari coordinava male.

In ogni caso, non credo che abbia fatto cose dannose; magari ha fatto cose inutili. Forse mi sono espresso male dicendo che ha fatto guai. Sicuramente ha fatto un intervento inutile. Ve l'aveva detto anche la dottoressa Arrighi che si è messo lì in mare a dirigere e a fare.

Per quanto riguarda il discorso che faceva il senatore Uras, i soccorritori hanno sempre detto che non potevano accedere al Moby Prince. Io posso portare una mia opinione per quel pochissimo che può valere. Ho sentito anche il discorso relativo a Pippan. Quando sono salito sul Moby Prince dopo due giorni le pareti erano ancora bollenti.

Non so se è possibile pensare che due giorni prima fosse vivibile; comunque i soccorritori hanno sempre detto questo e in ogni caso c'era sempre la questione dell'avvenuta morte o incapacitazione.

Quanto al posizionamento dell'AGIP Abruzzo, si torna al solito discorso. A questo proposito, voglio leggere meglio la sentenza perché forse l'ho letta male, si tratterà di scarso allenamento a questo punto; mi sembra tuttavia che esamini varie posizioni e affermi che non si può dire con certezza qual era. In ogni caso, se si fosse scoperto qualcosa sul posizionamento, avrebbe dovuto essere sicuro, perché sarebbe stata soltanto una contravvenzione dal punto di vista giuridico, in quanto si affermava che aveva comunque un concorso di colpa poiché non poteva stare in quel cono; tuttavia non spiegherebbe molto l'incidente, perché la nave era lì, si vedeva, non era come una macchina posizionata dietro ad una curva e che, arrivando, non si vede. Ad ogni modo, dal punto di vista giuridico era sicuramente importante. Se il tribunale è arrivato a quella conclusione, non so perché non ha ritenuto di non mandare avanti la questione.

Quanto alla sovranità limitata, non so di quali elementi disponeva l'avvocato Palermo per fare quelle affermazioni, ma immagino che ne avesse qualcuno. Addirittura nel suo esposto si ipotizzava che ci fosse stata una dolosa sospensione delle operazioni di soccorso.

Io confesso che, magari sbagliando, non sono mai entrato in quest'ottica; non vedevo elementi per cui si potesse parlare di sovranità limitata; tra l'altro, è vero che eravamo in un periodo critico, vi era la guerra del Golfo, ma insomma...

Degli *sprinkler* si è parlato molte volte, anche con Rispoli. Non so cosa avrei fatto, devo essere sincero; non avevo mai esaminato tale questione, perché a me non era emersa. La perizia, che pure poneva un que-

sito, non aveva rilevato questo tema; credo che lo fece qualcuno nella perizia dibattimentale. Può darsi che sia stato io a non trovare evidenze.

Sull'armatore sinceramente non voglio fare pettegolezzi, ma tanti avvocati erano sulla mia posizione. Su di lui non si era trovato nulla e noi avevamo fatto perizie di tutti i tipi: le perizie sull'elica e sul timone servivano a quello. A cos'altro potevano servire?

Oltre tutto, non so se vi avevano detto che quello che era il primo viaggio che faceva il Moby Prince quell'anno; non c'era usura, aveva passato l'esame del Registro italiano navale (RINA); magari qualcuno potrebbe ritenere che il RINA fa le cose in un certo modo, ma comunque quello era il primo viaggio che il traghetto faceva quell'anno. Inoltre, il comandante Chessa, così preciso, sarebbe partito con la nave non in funzione?

Infatti, come i figli hanno sempre sostenuto, sarebbe stato negativo per il comandante se lui fosse partito tranquillamente perché glielo aveva ordinato l'armatore, anche se la nave non funzionava. Tutto può essere, infatti ricordo che c'era questa divaricazione sull'armatore, non è un pettegolezzo: lo potete vedere anche nelle consulenze, perché quelle che puntano sul dolo trascurano l'armatore, almeno allora era così. Confesso che non ho sentito l'audizione delle parti offese, perché era di dicembre.

Questa era la situazione allora; mi rendo conto di avere una visuale piuttosto limitata, perché arrivo fino al dibattimento e non so cosa è successo in quella sede.

Per esempio, un aspetto interessante cui non ho accennato riguardava il secondo *mayday*, quello di rimbalzo. Io feci sentire il nastro che avevamo ripulito ad un figlio, il quale disse che era la voce del padre; il tribunale, invece, ha ritenuto che non lo fosse; non so per quale motivo, ha fatto una perizia con un tecnico RAI. Quell'elemento, tuttavia, era importante per il tempo di sopravvivenza.

Quando sottoposi la questione al professor Bargagna, lui disse che era sicuro dei tempi di sopravvivenza e che secondo lui era un'eco o qualcosa del genere. Mi pare di aver letto da qualche parte che il tribunale lo ha escluso.

GRANAIOLA (PD). Signor Presidente, ringrazio anche io il dottor De Franco. Vorrei ritornare sulla questione delle registrazioni *radar*, perché non si sa se c'erano, se non si volevano o se non si potevano dare. Mi domando che rapporti ha avuto la procura con la base di Camp Darby al tempo delle indagini, perché c'erano diverse navi mercantili a uso militare che non risultavano autorizzate, quantomeno questo è stato detto dalla capitaneria. Qualcuno ha parlato con il responsabile di Camp Darby? Sinceramente, infatti, il problema dei coni d'ombra, tutta questa casualità e tutti questi eventi che si mettono insieme ci lasciano ancora profondi dubbi.

Vorrei inoltre sapere chi fu l'esperto meteorologo. Scusi se insisto su questo punto ma, come ha giustamente detto anche lei, il problema della nebbia era fondamentale a quel tempo. Chi era l'esperto di allora? Se riesce a ricordarlo mi farebbe molto piacere saperlo.

Per quanto riguarda la responsabilità dell'ammiraglio Albanese, certo che al momento non c'era ma c'è stata poco dopo; inoltre, in tutto quello che ha fatto dopo, girando all'interno del porto non si sa a fare cosa, un po' di responsabilità ci sembra di vederla e quantomeno su quel punto occorrerebbe fare maggior chiarezza.

Quanto ai tempi di sopravvivenza, lei ci ha detto che ha lavorato tanti giorni nel capannone, ma i medici legali la perizia la fecero a bordo o nel capannone? Quando furono fatte queste perizie sui cadaveri? Capisco che per i familiari sia stata data la versione per la quale i tempi di sopravvivenza siano stati di trenta minuti, ma da tutte le testimonianze ci sembra di capire che in realtà non furono trenta minuti.

Non ho capito bene quali furono le risultanze della perizia sull'elica fatta dal dottor Maestro.

*DE FRANCO.* Era a posto.

*GRANAIOLA (PD).* Tra i periti, sia pure ingegneri navali, lei oggi ci ha detto di aver scelto il dottor Puleo, il quale aveva qualche minima esperienza, tuttavia dalle audizioni precedenti abbiamo sentito che tali ingegneri avevano esperienza in incidenti stradali e nessuno in incidenti navali. Vorrei capire meglio se ciò era vero e chi della procura l'aveva aiutata oltre ad Arangio.

*DE FRANCO.* L'ispettore Grosselle, era il capo della polizia scientifica di Livorno.

*FILIPPI (PD).* Signor Presidente, anche io voglio esprimere un ringraziamento davvero non formale al dottor De Franco; anzi, devo dire che la sua audizione ci ha anche consentito di mettere meglio a fuoco le dinamiche processuali e i riflessi che inevitabilmente queste hanno avuto sulla sentenza.

Ringraziandola per questo, devo però anche confermare che in noi non si è indebolita ma rafforzata una convinzione tale per cui nel lavoro che questa Commissione è chiamata a svolgere indubbiamente vi sia da considerare una dinamica e anche una verità processuale, ma anche il compito di dare ai familiari delle vittime, senza sostituirsi alle aule dei tribunali (ci mancherebbe altro), una verità che probabilmente è più legata allo stato delle cose, ad una realtà ipotizzata rispetto ad alcune affermazioni riscontrabili nella sentenza.

A mio avviso quest'ultima, per quanto giustificabile considerando la situazione, fa un po' a pugni con la sensibilità verso chi ha avuto un parente o un congiunto vittima di questo disastro. Infatti, richiamare nella sentenza l'assoluzione in ragione che il fatto non sussiste, per quanto possa essere comprensibile dal punto di vista della dinamica processuale, già di per sé è un'aberrazione. Segnalo questo come l'episodio più fastidioso.

Del resto, al di là del suo contributo rispetto alle dinamiche processuali, ho particolarmente apprezzato – se posso così esprimermi – la sincerità con cui lei si è posto. Lo dico in maniera manifesta: non è stato assertivo e deciso nell'offrire la sua testimonianza e credo che debba esserle fatto elogio del dubbio che ci ha rappresentato anche in ragione di una condotta che invece, da quel che ci ha rappresentato, è stata al tempo assolutamente scrupolosa.

Lo dico da conterraneo, perché anch'io ricordo che del disastro Moby Prince magari si parlava, ma non è stato oggettivamente un fenomeno particolarmente partecipato, anche nella rappresentazione e nelle manifestazioni pubbliche che ci sono state, fossero essi dibattiti o manifestazioni, anche in occasione della ricorrenza del 10 aprile.

*DE FRANCO.* È vero.

*FILIPPI (PD).* Purtroppo anche i cortei non erano molto partecipati rispetto allo sdegno e all'indignazione che l'istruttoria e le carte processuali indubbiamente richiamavano. Questo per offrirle una giustificazione della nostra attività: crediamo fortemente in un'assunzione di iniziativa della politica in questo senso.

Mi limito a quattro questioni, perché la sua audizione ha offerto la sua valutazione rispetto alle principali questioni su cui stiamo concentrando la nostra attenzione. Tuttavia, la sua affermazione sincera del dubbio che rimane rispetto alla presenza o meno del fenomeno della nebbia non è secondaria rispetto alla dinamica generale.

Questo mi porta a farle una domanda: rispetto al cono d'ombra e agli eventuali tracciati *radar* la sua valutazione è che probabilmente non esistono anche in ragione del fatto che, qualora vi fossero, vi era un cono d'ombra che comunque avrebbe impedito la copertura? Questo è importante dal nostro punto di vista per capire se possano esservi dei tracciati, oppure se oggettivamente, per dove si è verificata la collisione, non potesse esservi alcun tipo di rilievo.

Capisco che si proceda per probabilità, sia per il punto di collisione, sia per le dinamiche, ma è chiaro che se i tracciati non possono accertare l'elemento oggettivo si rimane in questa nebulosa, in questa approssimazione di *range* tra le varie ipotesi più o meno suffragate.

La vicenda più grave è quella avvenuta dopo la collisione e che concerne le dinamiche dei soccorsi. A tal proposito francamente non mi sento in alcun modo di scagionare il comandante Albanese, perché al di là del fatto che lui fosse fuori per l'avvicendamento dell'ammiraglio generale di comparto che avveniva proprio in quel giorno (quindi è giustificata la sua presenza in ritardo rispetto all'evento), una volta arrivato sul posto, indipendentemente dal fatto che chi a quel punto avrebbe dovuto coordinare i soccorsi non erano certo soggetti occasionali, ma titolati a farlo, quando interviene il comandante Albanese il principio di delega viene meno e vi è una responsabilità diretta. Si parte dal soggetto.

Francamente a me sorprende che il comandante del porto, chiamiamolo così, a fronte delle competenze che il codice della navigazione gli imputa, ossia la sicurezza della navigazione nel porto e negli specchi anti-stanti, si imbarchi e non coordini i soccorsi. Oggettivamente si riscontra un silenzio per ore. Non è questione di illazioni o ipotesi, ma come mai non risponde a quello che è in maniera evidente un suo compito, una sua titolarità e responsabilità? Questo è il punto che sfugge alla nostra comprensione.

Le chiedo anche se esisteva un piano dei soccorsi: questo è un altro aspetto importante, perché si parte da lì, sia per chi ci si trova direttamente responsabile, sia per chi ne ha la titolarità piena, anche per renderci conto quanto è stato fatto o meno rispetto al piano dei soccorsi.

L'altra questione che vorrei sottoporle riguarda un aspetto inquietante (e lo fu anche allora): mi chiedo come si siano potute verificare azioni di sabotaggio su un relitto che era sotto il suo sequestro. Non era possibile, ma paradossalmente questo è avvenuto nelle ore più calde. Lei ha fornito una spiegazione chiarissima rispetto al fatto del processo parallelo, ma non si spiega come mai gli esiti del processo parallelo non abbiano fornito elementi di ulteriore indagine.

Come diceva la senatrice Paglini, non è che uno si sveglia la mattina e va a sabotare un relitto. È chiaro che c'è un diretto collegamento con l'armatore. Perché l'armatore chiede che venga rimosso lo stato dei luoghi in un relitto sequestrato? Questo è indubbiamente un elemento inquietante e mi sembra che non abbia avuto alcun esito. A mio avviso, questo è un altro elemento di ombra, comprensibile dal punto di vista delle dinamiche processuali, perché indubbiamente non si è verificata l'intenzione che lo aveva mosso. Ma perché un armatore manda, in una situazione così drammatica, a caldo, come indicano le parti civili e i familiari, a rimuovere lo stato dei luoghi? Non è un elemento banale e scontato.

Mi limito a questo e ovviamente la ringrazio molto perché mi ha colpito, non sorpreso, e mi ha fatto veramente molto piacere il modo in cui ci ha reso, in maniera autentica e sincera, la sua testimonianza. Credo che possa essere di grande conforto anche nel prosieguo dei nostri lavori.

*DE FRANCO.* Per rispondere alla senatrice Granaiola, sul cono d'ombra forse mi sono spiegato male. Avevamo un tracciato *radar* ed era quello di Poggio Ballone, non mi ricordo, il tracciato di un *radar* che esiste vicino Livorno, che sarebbe un *radar* aereo, ma essendo vicino al mare, investiva in qualche misura anche il mare. Quello lì era molto prezioso e l'abbiamo acquisito subito. Ho fatto fare una prima consulenza, non ricordo chi fosse il consulente, mi pare Fabbriotti, secondo cui, appunto, il *radar* era messo in una posizione tale che rimaneva in ombra una zona, che era proprio quella dove avvenne l'incidente. Anch'io ebbi qualche perplessità. Pensai: ma è possibile? Più di quello non ho fatto, non so che cos'altro potessi fare. Ho incaricato per una seconda perizia un consulente di Southampton, che era considerato il maggior esperto di *radar* del mondo (non ricordo come si chiamasse, ora mi sfugge). Andai a Lon-

dra apposta. Lui mi dette la stessa risposta: purtroppo il cono d'ombra c'è e non c'è modo di avere il tracciato. Davanti ai tecnici mi inchinavo. Mi chiesi anch'io come fosse possibile, ma purtroppo è così.

Il fatto a cui mi riferivo prima è un altro: a un certo punto si diffuse la voce che c'era un altro *radar* aereo che in quei momenti avrebbe inquadrato la zona dell'incidente, ma non era stato messo a disposizione. Ci restai un po' male, ma era una voce. Non darei neanche importanza al discorso.

Sulla questione di Camp Darby, ci sono problemi giuridici enormi perché è extraterritoriale. Abbiamo un trattato del 1950, tant'è vero che ogni volta che c'era un reato bisognava muoversi in un certo modo. Uscì fuori la storia di una telefonata fatta da Camp Darby.

Loro hanno sempre negato di avere alcunché. Ci ho parlato io stesso (non ricordo con chi, perché sono passati molti anni) ed hanno sempre negato di avere alcunché. Non era così facile entrarvi, perché c'era l'extraterritorialità. Sempre per quanto riguarda il discorso delle navi americane, io ricordo che ci parlai e che loro negarono di avere alcunché. Ci fu una volta una telefonata, nel corso di una trasmissione televisiva, da parte di un asserito impiegato di Camp Darby che diceva che avevano visto tutto; però non riuscimmo a rintracciarlo, né a capire chi potesse essere. Io intervenni in televisione e gli dissi di farsi vivo e di presentarsi da me, perché dirlo in televisione era inutile; ma non venne nessuno. Si trattava di una trasmissione televisiva di Telegranducato.

Il discorso della nebbia veniva fatto da tutti i consulenti di parte; la nebbia di avvezione veniva data però come possibilità teorica. Non si diceva che quella fosse sicuramente nebbia di avvezione, perché questo nessuno può dirlo. Si diceva solo che esiste questa forma di nebbia, che poi credo sia abbastanza simile alla nebbia a banchi che si incontra sulle strade.

Il tribunale, ritenendo evidentemente che questo fatto non fosse sufficiente, ha fatto una perizia meteorologica vera e propria (l'ho letto nella sentenza), che ha confermato la possibilità teorica della nebbia di avvezione; quindi non è una cosa completamente fuori dal mondo. Anch'io posso avere una perplessità che si sia manifestata, però i dati di fatto sono quelli. C'è una cosa che non ho sottolineato abbastanza (ho visto che Fedrighini nel suo libro la contesta molto): i pescatori che erano sotto furono gli unici che si presentarono spontaneamente. Si potrebbe anche pensare che li avesse mandati qualcuno. Però io constatai che, in una situazione povera di testimoni, gli unici a presentarsi furono questi due pescatori (credo fra l'altro che fossero legati alla Cisl), i quali dissero che si trovavano là sotto, che hanno visto arrivare la nebbia e che non vedevano più la petroliera. C'è poi un problema dei metri messo in evidenza da Fedrighini, di cui ho letto il libro.

Però questi hanno parlato della nebbia; poi gli accademisti sono intervenuti sull'argomento. La vera e propria perizia meteorologica è stata fatta dal tribunale. Ho risposto quindi su nebbia e cono d'ombra, che mi sembra fosse anche una domanda del senatore Filippi.

Per quanto riguarda il piano di soccorso, ho visto il capo di imputazione nei confronti di Cedro, che fa riferimento al non aver messo in funzione il piano dei soccorsi quindi penso che esistesse. Però, se dovessi dire ora, dopo venticinque anni, se questo piano esistesse, francamente non lo so. Mi pare che qualcuno mi disse che allora non era obbligatorio, perché tante cose allora non erano obbligatorie. C'è anche il discorso del luogo di lavoro, che ogni tanto viene ventilato a proposito dell'armatore.

Però il decreto legislativo n. 626 è del 1994; all'epoca non esisteva niente da questo punto di vista, perché poi un magistrato deve anche prendere purtroppo le leggi vigenti. Il famoso decreto legislativo n. 626, che dà maggiori spazi, è del 1994, mentre il fatto è del 1991. Io comunque la vedo come una cosa un po' artificiosa, che riguarderebbe solo la posizione dei marittimi e non anche quella dei passeggeri. Ho visto che ogni tanto è stata ventilata dai giornali, però allora nessuno vi fece minimamente cenno.

Per quanto riguarda Albanese, io davo per scontato che fosse arrivato tardi. Io sono partito da un presupposto, magari erroneo, però ve lo dico con molta franchezza: secondo me, quello che si poteva fare per il Moby Prince andava fatto in dieci minuti. Visti i tempi di sopravvivenza, bisognava fare subito alcune cose, in dieci minuti. Bisognava chiedersi perché la nave non rispondesse e bisognava controllare chi fosse uscito per ultimo. Questo era il punto focale. Io l'ho vista così, magari l'ho vista sbagliata, per carità, però secondo me era così.

Le attività andavano fatte subito e dovevano farle Cedro e Checcacci, soprattutto quest'ultimo, che era un comandante esperto e non l'ultimo arrivato, tant'è vero che era stato messo lì proprio a controllare queste cose. Queste persone effettivamente non hanno fatto niente. A mio parere, quello era il momento tipico. Albanese certamente è arrivato e non ha coordinato; su questo sono d'accordo. Però, per imputargli qualcosa è altra cosa. Fra l'altro, c'è stato un esposto contro Albanese, che però riguardava l'approntamento del piano di soccorso; l'ho letto sul *blog* di Luchino Chessa. Albanese fu indagato e poi il procedimento fu archiviato, sempre per il solito discorso dei trenta minuti. Quello che non so e che non ho mai accertato è perché il tribunale abbia dato una netta preferenza alla perizia di Bargagna.

Dove furono fatte le analisi? Mi sembra di ricordare che le analisi del sangue le fecero sul momento, mano a mano che arrivavano. Qual era infatti il problema? C'erano 140 vittime, ma i cadaveri erano molti di meno. Io ho dato ossa; a volte ai parenti ho dato un osso perché il 90 per cento erano ossa. Siccome avevano comunque bisogno, si diceva così. I cadaveri veri e propri, su cui si poteva fare un'analisi, erano molti di meno (non ricordo quanti, ma questo c'è nella perizia); credo però che da parte di qualcuno si contesti l'uso di un algoritmo nella perizia. Perché io ho chiesto il rinvio a giudizio invece dell'archiviazione, mancando il nesso di causalità?

Perché non ero così sicuro, avendo tre perizie che parlavano di trenta minuti, di sessanta minuti e di sei ore. Avrei anche potuto prendere per

buona la perizia di Bargagna, che parla di trenta minuti, e archiviare tutto; a quel punto, infatti, il nesso di causalità non ci sarebbe stato o sarebbe stato molto labile. Invece feci un altro ragionamento.

Non so perché il tribunale... non so se potete sentire anche il tribunale, vedete voi... Non so perché, l'avrà scritto, immagino, avrà fatto delle ordinanze, qualcuno l'aveva chiesto, credo, nella fase.

Io purtroppo non ho seguito la fase dibattimentale. Infatti hanno detto che, se ci fossi stato io, sarebbe cambiato. Mah, non so se poi sarebbe cambiato così tanto; non credo di avere delle doti taumaturgiche. Tra l'altro, Cardi è una persona molto seria.

Vi posso anche dire, con molta franchezza, che sono rimasto abbastanza perplesso sull'assoluzione di Rolla in primo grado, perché Rolla, non dico che fosse confesso, ma quasi. Rolla infatti ammetteva la nebbia e diceva di non aver fatto in tempo; però un tempo c'era stato. Giustamente si diceva che non ci possiamo accontentare di Rolla. Però Rolla era il secondo ufficiale di guardia; se avesse visto la nave arrivare, avrebbe potuto mettersi alla radio ed avvertirli.

Questo era proprio ciò che gli rimproverava l'avvocato Bassano. Inizialmente – non esito a dirlo – avevo pensato ad un capo di imputazione soltanto sulla sirena e sulla campana: l'avvocato Bassano, che è molto attento, mi disse che c'era una norma secondo cui bisognava mettere in moto le radio e altre cose. Rolla era delegato a queste cose sulla petroliera; gli altri potevano guardare la partita proprio perché c'era uno che stava fuori a fare la guardia. Non è che risponde sempre il comandante; Rolla era un preposto ed era un secondo o un terzo ufficiale.

Infatti credo che la corte poi abbia proceduto. La corte, da quello che ho capito (non ho letto la sentenza), per motivare le attenuanti generiche a Rolla, ha fatto una serie di valutazioni sui testi, di cui forse non c'era neanche tanto bisogno. Poi con le attenuanti generiche si è prescritto, ritenendo quell'ipotesi un aggravante e non un reato autonomo. Su Rolla sono rimasto abbastanza perplesso, però non sapevo cosa fosse successo nel dibattimento e non sapevo se avesse confermato le sue dichiarazioni. Ho sentito anche qualcuno dire che Rolla è un capro espiatorio, un «auto capro espiatorio» a questo punto. Avrei capito, da questo punto di vista, se tutti i marittimi avessero detto che c'era la nebbia e se Rolla avesse invece negato la presenza della nebbia. Rolla invece era il primo che diceva che c'era la nebbia. Uno si può anche autoimmolare, ma poi era sicuro di essere assolto? Rischiava infatti una condanna, che avrebbe avuto conseguenze anche sulla sua carriera. Questo era un elemento che mi faceva pensare – come fa pensare anche a Bassano, da quanto ho sentito nel video – che la nebbia ci fosse o, quantomeno, che ci fosse anche la nebbia o qualcosa che somigliasse a nebbia.

Il tema del sabotaggio va specificato. A parte che il procedimento sul sabotaggio lo ha fatto una collega; io l'ho seguito ma lo ha fatto la dottoressa Grassi, perché la competenza era del pretore.

La catena di comando con l'armatore non è mai stata dimostrata, perché D'Orsi ha sempre negato di aver dato l'ordine. C'era soltanto la pa-

rola di Di Lauro che, tra l'altro, avrebbe agito in una situazione in cui era impossibile effettuare sabotaggi – questo era il punto – perché il timone era un blocco fuso. Io l'ho visto e quando disse questa cosa io gli chiesi – dovrebbe essere agli atti – se era sicuro che poteva farlo; dissi che con le mani non lo poteva sicuramente fare, perché io avevo visto che il timone si era fuso in un blocco. Infatti il pretore Belsito disse che era un reato impossibile, perché non si poteva sabotare. La catena di comando con l'armatore non era così nettamente dimostrata, perché D'Orsi diceva che non era vero e anche Di Lauro, quando ha riferito che gli dissero di andare e aprire così la nave non si sarebbe allagata, certamente ha messo in dubbio tutto.

Peraltro quest'ultimo non era un testimone ma un imputato e la differenza, come voi sapete meglio di me, è che non giurava. Non so perché non ci siano state ulteriori indagini, ma anche quando si andò al processo l'armatore non fu incriminato, chiunque fosse, né Vincenzo né Achille. Effettivamente la sorveglianza sul Moby Prince era carente; io però ho fatto di tutto, mi attaccavo continuamente al telefono, perché era carente.

Non c'è stato soltanto quest'episodio, sono saliti altre volte. Mi rendo conto che era difficile garantirla; io chiedevo continuamente alla prefettura che mettessero degli agenti e poi lo facevano. Era una nave difficilmente sorvegliabile; tuttavia, come credo abbia riferito Bruno Neri, mi sembra che questi sabotaggi siano avvenuti in zone di scarso interesse per l'inchiesta da questo punto di vista.

Anche entrando in quell'ottica, non ho nemmeno ben capito che senso avrebbe avuto metterlo in automatico. Si intendeva incriminare il comandante? Tuttavia, se poi si dice che era normale viaggiare in automatico nel porto, allora come si incrimina il comandante? C'è una contraddizione. Secondo me non era normale, perché io ritengo che era più corretto viaggiare in modalità manuale, ma qualcuno sostiene che era più corretto in automatico. Mi chiedo quindi per quali ragioni lo si sostenga; casomai lo si faceva per salvare il comandante e non per incriminarlo, perché, anche se il fine del sabotaggio era metterlo in automatico, va detto che invece fu trovato in manuale e in quella posizione rimase. Quel sabotaggio è rimasto sempre un po' misterioso; peraltro non mi sembra che Di lauro abbia fatto quest'affermazione così presto. Noi abbiamo incontrato anche un grosso problema, perché tanta gente è andata a dire le cose più disparate, mentre sarebbe stato più utile avere qualche testimone. Non intendo esprimermi sul tema dell'attenzione, ma su questa vicenda (lei è livornese, io non lo sono) ho sentito fare considerazioni del tipo: hanno avuto i risarcimenti, che vogliono? Questo è il succo. Tante volte abbiamo fatto commenti con Loris Rispoli, perché io avevo un buon rapporto con tutti. Si sentivano commenti del tipo: guarda questi, che vogliono ancora, dopo che hanno avuto il risarcimento? Continuano ogni anno. Io dicevo che non era così, perché un conto era il risarcimento, mentre chiedere quanto meno la verità se non la giustizia era un altro. Intanto va detto che nessuno ha seguito il processo, poi dal punto di vista dell'apporto testimoniale volontario, io non ho la prova di quello che

dico, ma secondo me è stato scarso: credo che abbiamo avuto cinque o sei testimoni volontari (forse di meno), uno dei quali era Donatella Paterni.

*FLORIS (FI-PdL XVII).* Ringrazio il dottor De Franco per la sua illustrazione che penso mi sarà ancora più utile quando la leggerò, perché ha trattato gli argomenti più disparati, quindi avrò necessità di leggere per riflettere su alcuni aspetti che lei ha riferito, senza alcun atteggiamento investigativo, ma per addivenire a un'idea più completa sulla vicenda.

La prima osservazione che mi viene in mente riguarda la nebbia. In una delle scorse audizioni probabilmente ci eravamo fatti l'idea che non ci fosse, ma può essere un errore. A mio avviso quella nebbia non era un evento meteorologico, ma un evento assicurativo, perché con essa l'assicurazione poteva coprire il danno che era avvenuto. Ci sono troppi aspetti poco trasparenti, nebulosi, su questa vicenda.

Nel suo ultimo intervento mi ha chiarito quello che è anche un altro fulcro delle tante domande che noi stessi ci poniamo sui soccorsi. Che fosse Cedro, Albanese o chiunque, con la collaborazione o con la distrazione che ha fatto Superina all'interno di questo processo dicendo di andare a salvare loro perché erano la cosa più importante e più pericolosa per Livorno, comunque si voglia leggere questo fatto, si parla di imperizia, ma io parlerei di colpa grave o di incapacità assoluta. Infatti, poco importa chi fosse a capo dei soccorsi, ma certamente, se Albanese è arrivato in ritardo, o rimaneva fuori, ma dal momento che è intervenuto ha sicuramente dei gradi di colpa più che evidenti.

Ciò detto la ringrazio e poi eventualmente se ci fosse bisogno, sono sicuro che per ulteriori approfondimenti possiamo contare su un'assoluta trasparenza rispetto a ciò che ci ha detto.

*DE FRANCO.* Vi pregherei veramente di verificare quello che ho detto, perché ho citato tutto a memoria. Quando avrete i singoli atti, che credo stiate acquisendo, verificate tutto quello che ho detto, perché io non ho avuto modo nemmeno di controllarli perché non li ho; sono stato esitante, ma mi seccava dire che non mi ricordavo niente; sarei sembrato Andreotti al processo di Catanzaro. Non volevo fare questa cosa, ma nemmeno dire cose che non ricordo o che ricordo male, perché credo di avere ancora un quadro abbastanza chiaro delle linee generali, ma non sui singoli fatti. Ad esempio, alla domanda della senatrice Granaiola, che ha chiesto se avevo parlato con Camp Darby, posso rispondere che mi sembra di averlo fatto, ma non ne sono sicuro, queste cose non le ricordo. Non avete bisogno del mio consiglio, ma verificate tutto perché mi sembra giusto dal punto di vista metodologico. Ad esempio ho notato che l'avvocato Bassano aveva del materiale; anche Bruno Neri ne aveva e Fedrighini non glielo ha più restituito, quindi lo ha perso; penso che Palermo abbia avuto del materiale, io invece non ne ho, quindi sarà il caso di verificare con la massima attenzione.

PEGORER (*PD*). Signor Presidente, anche io ringrazio il dottor De Franco per la disponibilità che ha mostrato oggi nel venire da noi a ragionare attorno a quanto accaduto in quella tragica serata.

Vorrei ricordare come il dottor De Franco prima citasse il 1991 come l'anno della Guerra del Golfo, ma il 1991 è uno di quegli anni importanti dei primi anni Novanta in cui in Italia succedono parecchie cose; non c'è soltanto la Guerra del Golfo.

La questione che mi interessava porle è la seguente, dottor De Franco. Forse ho capito male anch'io e molte cose che ho sentito in questi giorni non le ricordo e non le ho rilette, ma vorrei capire un punto che fa parte, se non ricordo male, della prima parte del suo intervento, quando si affrontava la tematica concernente l'esplosione: per quanto ricorda lei e per quanto ha potuto constatare in quelle giornate e in quei mesi, l'ipotesi dolosa è stata abbandonata perché non c'erano prove o è stata abbandonata per altre motivazioni? Forse l'altra ipotesi appariva la più degna di attenzione ed era più giusto perseguirla. Vorrei capire questo aspetto: se è stato o meno nella condizione di trovarsi di fronte ad una scelta rispetto alla quale istruire l'indagine.

*DE FRANCO*. Per quanto riguarda l'ipotesi dolosa, senatore Pegorer, intanto mi ricordo che, sempre in questa memoria indirizzata al GIP, al tribunale, non mi ricordo esattamente a chi, feci trasparire che potesse esserci una ipotesi dolosa sullo sfondo. Tra le due, in quel momento, quella più attendibile sembrava l'ipotesi colposa, perché il dottor Massari (forse potete ascoltarlo, lui si ricorda meglio) diceva che non aveva la prova certa della bomba. Mi disse che c'era l'esplosivo, perché era stato trovato sulle pareti.

Tra l'altro, andammo anche all'ENEA a fare la controprova dell'esplosivo, ma Massari mi disse che non poteva confermarmi che si trattasse di una bomba vera e propria perché non si trovava l'innescò, ma questo non è un argomento decisivo, perché molte volte viene distrutto dalla bomba stessa. Io stesso avevo fatto, peraltro con il povero Chelazzi che forse conoscerete di nome, una piccola indagine su una bomba dell'ETA scoppiata a Livorno. Tra l'altro l'ETA avvisava sempre delle bombe.

PEGORER (*PD*). Se non ricordo male nel 1991 vi furono due attentati in Italia: uno a Bologna e uno a Milano.

*DE FRANCO*. L'ETA aveva questa abitudine: siccome non voleva vittime, telefonava e avvisava. Citavo questo episodio per un altro motivo, perché lì c'era una bomba sospesa, in effetti, in un'agenzia marittima di Livorno. Scoppiò. Il dottor Massari che, come dice l'avvocato Galasso, non sarà l'unico consulente, ma è una persona molto seria, mi disse: non le posso dire né quand'è scoppiata la bomba e nemmeno che effetto abbia avuto, perché potrebbe essere anche scoppiata al momento dell'urto e non si sa che effetto abbia avuto sulla nave. Avevo aperto un fascicolo

contro ignoti per attentato alla sicurezza dei trasporti, ma non c'erano elementi. L'altra ipotesi era...

PRESIDENTE. Mi scusi, dottor De Franco. Comunque non erano piccole tracce di esplosivo. C'era esplosivo sulle pareti.

DE FRANCO. Sì, ce n'era; ora non ricordo in che misura, ma dovemmo andare all'ENEA per fare una migliore verifica.

Questi particolari il dottor Massari li ricorda meglio, perché abbiamo passato giornate intere a discuterne. Era una pista, anche se non l'avevo trovata io, ma era nata da noi, dal gruppo livornese, perché avevamo visto quel camion sulla nave.

C'è poi il discorso della perizia di Mariperman, di cui si è occupato un corpo di grandi esperti, i quali dissero subito: ma quale esplosivo, ma quale bomba, questo è gas e basta. È saltato il camion, era proprio saltato, aveva fatto un volo di cinque metri, era uscito, ma loro dicevano che non c'entrava niente l'esplosivo.

Credo che il tribunale abbia dato credito a questa tesi e – ripeto – Massari ci rimase male e qualche anno dopo mi telefonò e si sfogò con me. Mi disse: dottore, volevo farle leggere la sentenza, perché mi trattano come fossi l'uomo dei servizi. La sentenza sembrava quasi accreditare l'ipotesi che fosse stato lui in qualche modo a depistare le indagini. Massari su questo invece è sempre stato molto preciso e mi disse di non essere in grado di dire se era una bomba.

Esisteva al tempo un fenomeno di trasporto illecito di esplosivo, certamente non di quel tipo di esplosivo, ma da quanto si diceva (non ricordo ora chi me lo disse) si trattava di esplosivo da cava.

C'era una specie di contrabbando tra la Sardegna e l'Italia (non è che i sardi mettono gli esplosivi, non voglio dire questo) che serviva per le cave. Certamente la circostanza del Semtex mi colpì moltissimo e tuttora mi colpisce, ma se vedete anche tra gli avvocati Neri e Galasso questo punto c'è, perché poi puntare sul dolo avrebbe comportato delle conseguenze. Questo non deve essere un motivo per non farlo, intendiamoci, ma avrebbe avuto conseguenze pesanti, perché a quel punto avrei dovuto assolvere tutti gli altri, perché se era dolo era dolo. Era un terzo che aveva messo la bomba e non c'entravano né Onorato, né Rolla, né la Navarma. Non dovrebbe essere così, perché uno non dovrebbe fare questo ragionamento, ma obiettivamente tra le due ipotesi quella colposa era la più attendibile.

Poi il gruppo che lavorò con il dottor Zonno non arrivò a conclusioni – questo lo ricordo bene – sui possibili moventi di questo attentato. Si pensava ad un concorrente, ma non si arrivò a nulla di sostanziale. Anzi, ci furono anche reazioni abbastanza risentite da parte della concorrenza (non faccio i nomi, ma il senatore Filippi ha capito). Dissero allora: ma come, accusano noi, pensano che ci mettiamo a mettere le bombe? Questo era il vero problema: l'ipotesi del dolo era posta in questi termini. Per il resto non c'era molto.

MUSSINI (*Misto*). Signor Presidente, chiedo la segretazione del mio intervento.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 13 del Regolamento interno, tale richiesta deve essere sostenuta da almeno due componenti della Commissione.

URAS (*Misto-SEL*). Mi associo alla richiesta della senatrice Mussini.

*(I lavori proseguono in seduta segreta dalle ore 13,22 alle ore 13,50).*

MUSSINI (*Misto*). La ringrazio, dottor De Franco, per questi ricordi sicuramente impegnativi. Così come per noi, immagino che anche per lei sia stato un percorso fatto più di pezzi mancanti che non di risposte chiare. Quindi, la situazione che ci troviamo ad affrontare è di grandissima incertezza.

Le domande sarebbero infinite, perché qui è come avere davanti un tessuto tutto sbrindellato, a partire dal nome di chi ha estratto quella cassetta: sembra impossibile immaginare che una prova così importante, così miracolosamente reperita in quel contesto, non venga trattata – come farebbe qualsiasi individuo che si trovi in mano un oggetto del genere – con la massima cautela. Quindi la prima domanda è chi, tirando fuori quella cassetta, l'ha distrutta.

Immagino che tante domande le abbia dovute affrontare anche lei, al di là del fatto che con il tempo tanti dettagli svaniscono. In realtà il tempo aiuta a vedere meglio, quindi sarebbero tante le cose da chiedere. Ad esempio, ha mai avuto occasione di identificare le persone che hanno fatto questo danno che risulta enorme per la nostra conoscenza di quanto stava accadendo?

Sono state ascoltate altre persone, come l'avvisatore marittimo, unico testimone della rotta, che indica una rotta diversa da quella che poi, per qualche ragione, è stata accreditata. Le chiedo perché il valore di questa testimonianza sia passato in secondo piano rispetto ad altri percorsi di deduzione della rotta. C'è poi la presenza di altre navi nel porto, che non sono entrate in un'indagine più compiuta e non sono state oggetto della stessa attenzione cui sono state oggetto, comunque non in modo equilibrato, le due navi protagoniste della collisione. Si arriva infine alla vicenda della nebbia. Come sentirà dalla mia pronuncia, io provengo da una Regione in cui viviamo immersi nella nebbia e le posso assicurare che è totalmente incredibile immaginare che tutto questo sia avvenuto di notte. Un conto è ciò che avviene di giorno, quando le luci nella nebbia abbagliano; ma di notte è veramente incredibile che un bestione di 257 metri, illuminato a giorno, non venga visto da una nave, la quale peraltro non prende questo bestione di striscio, ma lo prende proprio nella sua parte più visibile se è giusta la ricostruzione.

Lei stesso ci dice che la deposizione di Bertrand è contraddittoria. Sembra veramente strano che l'unico sopravvissuto sia un mozzo che per la prima volta faceva servizio e che per la prima volta lo faceva su quella nave.

Ognuno di noi sta immaginando dei possibili percorsi, perché i dati sono tanti, ma sono anche tutti diversi e vanno in direzioni opposte. In ogni audizione che facciamo si aggiungono dei dettagli inquietanti, fino ad arrivare al sabotaggio. Per cui io, nella mia testa, mi sono perfino immaginata una sorta di *spy story* di cui questo Bertrand potesse essere protagonista. Perché si è salvato solo lui? Avete mai messo in relazione l'inattendibilità di questo personaggio con l'ipotesi del sabotaggio? È mai stato interrogato ai fini di capire se colui che si è salvato potesse essere l'unico? Per questo ho chiesto il passaggio alla modalità riservata, proprio perché non voglio essere accusata di fare illazioni a carico di qualcuno. Però glielo chiedo sinceramente: avete mai immaginato che questo poveraccio che si è salvato potesse essere collegato a qualcosa? Sembra strano che sia stato proprio lui ad essere miracolato; sembra strano che colui che conosceva la nave meno di tutti, perché era il suo primo giorno di servizio, sia proprio colui che ha beneficiato del maggior vantaggio di conoscenza della nave. Lei stesso ci diceva prima che forse si era impossessato di una maschera. Ma forse poteva anche essere un soggetto in qualche modo più avvertito di altri del fatto che potesse accadere qualcosa di tragico, che poi magari si sia connesso.

Per quanto riguarda i soccorsi, noi non possiamo non pensare che, in questo incredibile mancato soccorso, non intervengano anche altri elementi, che magari sono separati dall'evento stesso dell'incidente, ma che comunque sono riconducibili ad una possibile sospensione, considerato che era l'ultima sera di operazioni militari con navi militarizzate nel porto. Lei ha avuto qualche idea su questo?

È evidente che lei si porta dentro il peso di questa storia, come d'altronde tutti noi che ci avviciniamo ad essa e che ce ne facciamo carico. Alla fine, queste 140 persone morte nel nulla, senza reali spiegazioni, sono un peso. Tutte le spiegazioni che ci sono non ci soddisfano e non soddisfano neanche lei, perché alla fine anche lei ha dei dubbi sulla nebbia. Lei ha idea, a distanza di tempo, di quali possano essere gli elementi che in un primo momento magari possono non essere stati oggetto di attenzione, ma che lei adesso ci consiglierebbe di riprendere, di rivedere, rivolgendo ad essi un'attenzione che, per tante ragioni, all'epoca potrebbe non essere stata rivolta? C'è anche il tema dei trenta minuti e ci sono tante altre indicazioni, come l'ossido di carbonio nei polmoni, che è diversificato. Ci sono tante ragioni, che però non ci convincono molto. E noi ci portiamo dentro il peso di queste persone che sono morte e che comunque non sono state soccorse.

PRESIDENTE. Apprezzo la sensibilità della collega Mussini. Ovviamente, ogni volta che segretiamo diamo la sensazione che stiamo parlando

di cose molto delicate. Quindi facciamone un uso congruo, sotto questo aspetto.

*DE FRANCO.* Per quanto riguarda Bertrand, sarà magari perché io l'ho visto, ma a me non sembrava una persona di questo tipo. Casomai era stato fatto un discorso per uno dell'accademia che era salito per ultimo (non ricordo come si chiamasse di cognome). Bertrand si è salvato sicuramente in una maniera rocambolesca.

PRESIDENTE Mi scusi, c'era una persona che è salita per ultima e che poi è scesa?

*DE FRANCO.* No, non è sceso; è rimasto a bordo.

Quanto alle indagini su Bertrand, egli è stato sentito più volte, ma non su questo punto, anche perché era un testimone. Lei ipotizza in sostanza che Bertrand potesse essere l'autore del sabotaggio, senatrice Mussini?

MUSSINI (*Misto*). Mi figuro che è talmente strano

*DE FRANCO.* Lui una spiegazione l'ha data. Ha detto, ad esempio, che lo zio gli aveva consigliato di mettersi la maglietta bagnata, che lui l'ha messa e che poi si è appeso lì. A me non è tanto questo che non torna, quanto piuttosto i tempi; ma i tempi magari in quella situazione si dilatano. Bertrand ha detto che aveva aspettato non so quante ore, quando invece era sicuramente molto di meno. Insomma, c'erano aspetti che non tornavano; ma vederlo come autore del sabotaggio (inteso come eventuale esplosivo), francamente, non ci ho mai pensato, se devo essere sincero. Forse lo sentirete anche voi, ma non so cosa vi possa dire ora. Già quando fu sentito nel 2006 so che... è venuto anche... Io lo sentii più di una volta. Ha avuto sicuramente grossi problemi nervosi anche dopo, ma questo è comprensibile. Poi, ripeto, è un personaggio. Quello che mi interessava di Bertrand, come ho già detto, è che lui ha detto alcune cose fin dall'inizio ad esempio il fatto che la nave andava veloce; o è uno veramente abituato o altrimenti è impossibile. Uno dei pochi dati certi che abbiamo è la velocità della nave, che era elevata. Su questo non c'è dubbio: andava a 19-20 nodi. Non esiste una velocità di legge, però quella velocità non era prudenziale. Bertrand ha sempre detto che la nave andava veloce, che non ha accostato e che ha urtato. Lui infatti è caduto dalla sedia, questo l'ha sempre detto.

Il discorso della nebbia io ovviamente l'ho recepito e questa sarebbe la spiegazione dell'incidente, se uno fosse convinto che Bertrand è in buona fede. Bertrand dice infatti di aver incontrato **Padula**, cioè il timoniere, il quale gli avrebbe detto che c'era nebbia e che avevano sbattuto. Non tornano alcune altre cose, ad esempio il fatto che racconta di aver camminato nei corridoi, con i fumi, e non gli sia successo niente; io glielo

feci notare e lui mi disse che non sapeva spiegarselo. Con Bertrand bisogna parlarci; non è una persona facile con cui parlare.

Però, se devo dire la verità, all'ipotesi della senatrice Mussini non ci ho mai pensato.

Qualcuno ha tirato fuori invece il discorso relativo a quell'ufficiale, per far salire il quale ad un certo punto fermano la nave; però poi è morto pure lui.

Uno dei soggetti cui ho prestato molta attenzione dentro di me è stato l'incursore, che non si salva e che non fa nemmeno un tentativo per salvarsi (era un ragazzo di ventun'anni, di cui non ricordo il nome).

Sini invece era quello di cui parlavo prima, che è salito a bordo per ultimo (so che il figlio si interessa della vicenda). Ma Sini è morto, quindi pensare che sia salito con la bomba e poi non sia sceso. Era uscito fuori anche questo discorso ad un certo punto, non ricordo in che occasione (ho dei ricordi un po' confusi su alcuni punti).

Ovviamente vi sto parlando delle indagini in senso stretto, quelle che sono negli atti; poi tutto attorno, in tre anni d'indagine, si è verificata una serie di *pour parler*; sto parlando, ad esempio, di ipotesi che mi avevano sottoposto ma che magari non venivano ufficializzate e a un certo punto è emersa la storia di Sini.

Quanto a Bertrand, non ho mai pensato che potesse essere collegato, anche perché ad un certo punto ho abbandonato in senso pratico il tema del sabotaggio e della bomba perché pensavo di non avere grandi appigli da questo punto di vista. Immagino che sentirete Massari, che è persona molto precisa, e probabilmente lui avrà conservato qualcosa, perché si è parlato tantissimo di questo problema, che per noi era importante e si poteva sviluppare.

Rispetto al video Canu, dovrebbe risultare chi è stato a tirare fuori il nastro; mi sembra di ricordare, ma non vorrei sbagliarmi, che abbia danneggiato solo una parte del video, non tutto.

Lei magari ha troppa stima degli operatori, non so se è stato fatto di proposito. Io lo sentii, ma mi dissero che era stata un'imperizia. La cassetta era in quel modo, è stata tirata fuori e si è danneggiata.

MUSSINI (*Misto*). Lei ha sentito la persona che ha tirato fuori la cassetta?

DE FRANCO. Mi pare di sì. Mi sembra che era uno della polizia scientifica di Livorno.

MUSSINI (*Misto*). Si diceva che la nave fosse ancora troppo veloce rispetto a quanto era vicina al porto, che quella notte era in una situazione particolare. Voi avete dedotto la velocità della nave dalle perizie, ma le domando se avete calcolato che magari la violenza dell'impatto, e in subordine anche l'ipotesi della velocità della nave, derivassero dal fatto che entrambe le navi potessero essere in movimento? Se entrambe le navi fossero state in movimento si sarebbe modificata la perizia.

Se parto dal presupposto che una nave sia in movimento e che l'altra sia ferma deduco una certa velocità; se invece immagino che entrambe siano in movimento ne deduco un'altra. Voi avete certezza del numero delle persone a bordo? Avete anche contezza precisa che tutti i resti fossero riconducibili e che quindi siano stati ricondotti a tutti quelli che ufficialmente erano a bordo?

DE FRANCO. Quando parlavo di velocità intendevo un'altra cosa: i periti hanno calcolato il tragitto percorso dalla nave e il tempo di percorrenza, perché quello è un elemento che abbiamo anche partendo dal *may-day*, e si è visto che la velocità era elevata. Non esiste una velocità di legge, ma tanto era un discorso che poteva riguardare il comandante, il quale oltre tutto non era certamente imputabile, come si era detto più volte. Torno infatti a dire che qualcuno sostenne che l'armatore doveva rispondere perché aveva obbligato il comandante a questa velocità elevata.

L'ipotesi della nave in movimento era stata prospettata, ma io ho sempre considerato che fosse molto difficile. A parte che l'AGIP Abruzzo lo negava, ma va anche considerato che quella è un colosso e non si muoveva come se fosse una barchetta, è lunga 280 metri. Ciò, tuttavia, riguarderebbe la forza dell'impatto più che la velocità; è vero che fu trovato tutto a macchine avanti, quindi era veloce, ma non saprei se poi ciò abbia inciso in qualche misura sull'incidente. Magari era la velocità che tenevano abitualmente nella rada, che – lo ripeto – non è il porto.

Inoltre non credo (ma non ci giurerei) che quella sera il porto fosse così particolarmente affollato rispetto al solito, perché la rada è sempre affollata a Livorno. Si parlava delle navi, ma la rada di Livorno è abitualmente abbastanza affollata.

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Il porto è una cosa e la rada è un'altra. A Livorno è difficile per le caratteristiche che abbiamo detto anche prima.

DE FRANCO. La rada di Livorno è molto affollata. Quello che sto per dire non **c'entra** veramente niente, quindi vi invito a prenderlo per quello che è, ma tutt'ora qualche volta mi è capitato di vedere traghetti passare a pochi metri dalle petroliere. Una volta ero da un amico **ad Antignano** e vidi arrivare un traghetto che passò a pochi metri e dissi: addio, adesso ne succede un'altra. Però era di giorno, non di sera. Nella rada c'è il problema delle petroliere ed è notevolmente affollata.

Quella sul numero dei passeggeri è una domanda difficile, perché, come ho detto, i cadaveri erano un certo numero e di alcuni non c'era nemmeno un osso. Abbiamo trovato addirittura una fede nuziale da sola, che non corrispondeva a nulla. La prova al 100 per cento che quelli trovati fossero tutti o che mancasse qualcuno non c'è, però si riteneva che difficilmente si poteva uscire dalla nave e salvarsi in qualche modo. Tuttavia devo essere sincero e dire che non ricordo.

La perizia medico-legale riporta il numero esatto dei cadaveri per i quali c'era un'identificazione precisa. Una zona della nave era addirittura

un ossario: c'erano solo ossa. Ritengo però che non ci fosse nemmeno modo di accertarlo con sicurezza. Ricordo che trovammo la fede, però poi le ossa non le corrispondevano (dalle ossa, infatti, si poteva ricavare qualcosa); si pensò che si fosse bruciato integralmente perché la temperatura all'interno della nave era altissima. In effetti prima non ho detto che quello del Moby Prince è stato un incendio molto particolare, perché è arrivato il petrolio incendiato.

Questo incidente – o come vogliamo chiamarlo – ha avuto anche molte dosi di sfortuna perché il traghetto ha colpito una petroliera; tra l'altro i due serbatoi a fianco erano semivuoti, c'è stata tutta una serie di cose; ma l'incendio è stato sicuramente molto particolare, di grande forza comburente. Ad ogni modo, se devo rispondere alla sua domanda, la certezza non c'è, questo per onestà va detto, perché era così.

PAGLINI (M5S). Rifacendomi alla domanda della senatrice Mussini sul nastro tagliato o quantomeno estratto male, va detto che c'è più di un nastro e di un'anomalia. Il primo è il cosiddetto nastro Canu, di cui abbiamo sentito parlare anche in altre testimonianze e che era girato all'interno del Moby Prince. Ne esiste un altro però, quello della RAI: il cosiddetto nastro D'Alesio. Si tratta di un filmato girato sul momento, che era stato trasmesso ad un TG della sera. Questa registrazione non viene fatta oggetto di richiesta di sequestro, ma viene sottoposta alla sua attenzione dopo circa venti mesi; a quel punto viene richiesta ed è stato notato che presentava anomalie e tagli, sia nel video che nell'audio, proprio nel momento in cui il comandante dell'altra petroliera presente in rada quella sera (se non ricordo male si chiamava AGIP Napoli) raccontava cosa stesse vedendo quella sera nella rada. Che impressione le fece questo fatto?

Proprio nell'ottica che in questa storia non torna quasi nulla e che ci sono troppi elementi di manomissione e di sabotaggio, questa testimonianza sarebbe stata importantissima. Lei richiede questo nastro e lo sequestra, perché un avvocato di parte civile glielo fa presente, e c'è questa ennesima anomalia. Che idea si fece? Parlo ovviamente del filmato D'Alesio.

DE FRANCO. Non mi ricordo esattamente come sono andate le cose. Non l'ha portato D'Alesio spontaneamente questo filmato?

PAGLINI (M5S). Io so che lei, dopo venti mesi, ha richiesto questo nastro.

DE FRANCO. Non lo portò lui stesso? Francamente non ricordo; questo veramente non me lo ricordo. Mi ricordo che lo facemmo esaminare molto. Qualcuno sosteneva che da quel nastro si vedesse dietro su quel punto lì. Allora facemmo un'ulteriore ripulitura. Io non ci ho mai visto niente di così preciso, se devo essere sincero. Sentivo l'altra volta l'av-

vocato Bassano dire del dibattimento. Comunque questo lo trovate negli atti. Ma era un filmato o un nastro? Sto cercando di fare mentre locale.

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Era un filmato.

PRESIDENTE. Però è stato il nastro Canu ad essere ricucito.

*DE FRANCO*. Sul filmato D'Alesio, francamente, non vorrei dire cose inesatte. Qualcosa mi ricordo, ma ricordo soprattutto l'attività svolta sul nastro D'Alesio, per vedere se ci dava qualcosa. Come fosse arrivato da noi non lo so.

In conclusione, vorrei farvi un augurio di buon lavoro. Credo che il vostro sia un lavoro difficile, visto anche il decorso del tempo. Io insisterei molto sul discorso delle nuove tecnologie, per vedere se si può fare qualcosa in più. Sono passati tanti anni e già allora c'erano cose nuove, che consentivano maggiore certezza. Può darsi che ora qualcosa in più si possa fare. Oppure si deve sperare che esca fuori qualcuno.

FILIPPI (*PD*). Signor Presidente, riprendendo lo spunto della collega Mussini, credo che sarebbe utile chiedere in conclusione al dottor De Franco, da persona che ha vissuto le prime indagini, se ci sono delle zone che meritano una maggiore attenzione e una maggiore concentrazione del lavoro della Commissione.

*DE FRANCO*. Un primo punto è l'esame dei materiali. I testimoni li potete anche risentire, ma alcuni di loro sono addirittura scomparsi e non so gli altri quanto vi possano aiutare. Per il resto, non saprei. La situazione probatoria si è cristallizzata dopo poco tempo e porta a quelle conclusioni. La perizia medico-legale si può rifare, e si può secondo me verificare i risultati. Francamente non sono in grado. Ho constatato che c'erano queste diversità. Fra l'altro – ripeto – la nostra perizia medico-legale non l'ha fatta il primo di passaggio, come ha detto anche l'avvocato Neri; era coinvolto tutto l'istituto di medicina legale di Pisa.

Il professor Bargagna è morto, ma gli altri per la maggior parte sono ancora in attività e potreste sentirli; comunque c'è anche la perizia. Quello potrebbe essere uno spunto, perché credo sia un punto che non è stato approfondito e non mi pare che il tribunale l'abbia rifatta. Altre cose ora non mi vengono in mente.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor De Franco per il suo contributo ai lavori della Commissione e dichiaro conclusa l'audizione.

Comunico che la prossima seduta si terrà martedì 8 marzo, alle ore 11,30, con l'audizione delle dottoresse Sammarco e D'Onofrio. Lo stesso giorno, alle ore 20, è prevista l'audizione del dottor Carlo Cardi, il pubblico ministero che poi ha seguito il processo.

Il Presidente del Senato mi ha incaricato di rappresentarlo nelle cerimonie che si terranno il 10 aprile prossimo a Livorno. In quella giornata faremo un sopralluogo alla torre dell'avvisatore marittimo, per percepire qual è la visibilità di notte. Se ci fosse qualcuno che vuole partecipare, è pregato di segnalarlo entro venerdì 11 marzo. Domani è convocato l'Ufficio di Presidenza alle ore 13,30.

*I lavori terminano alle ore 13,50.*