



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 8

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

AUDIZIONE DEGLI AVVOCATI BRUNO NERI E ALFREDO
GALASSO, LEGALI DI PARTE CIVILE

10^a seduta: martedì 23 febbraio 2016

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E**Audizione degli avvocati Bruno Neri e Alfredo Galasso, legali di parte civile**

PRESIDENTE	Pag. 3, 10, 20 e <i>passim</i>	<i>GALASSO</i>	Pag. 3, 20
BATTISTA	17	<i>NERI</i>	10
CAPPELLETTI	17		
FILIPPI	19		
FLORIS	20		
GRANAIOLO	20		
MATTEOLI	16, 25		
MUSSINI	18, 24		
PAGLINI	18		
URAS	15		

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione degli avvocati Alfredo Galasso e Bruno Neri, legali di parte civile, che ringraziamo per la disponibilità.

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

Ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del Regolamento interno, avverto altresì 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.

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

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

Cedo quindi la parola all'avvocato Galasso affinché possa svolgere la sua relazione preliminare, alla quale seguiranno le domande dei commissari.

GALASSO. Buongiorno a tutti e anzitutto grazie a voi di avermi consentito, attraverso questa audizione, di ricordare, a distanza di molti anni, un episodio tragico che è rimasto in parte sepolto nella mia memoria, e forse ingiustamente sepolto. A questa premessa voglio anche accompagnare il riconoscimento di una ricostruzione mnemonica non supportata, almeno allo stato attuale, da tutta una documentazione finita nel mio archivio e poi ovviamente eliminata.

Detto ciò, ritengo comunque di poter dare un contributo di informazione e direi – se mi consentite – soprattutto di valutazione di questa tragica vicenda.

Sono stato incaricato di costituirmi parte civile nell'indagine prima e nel processo poi che si è svolto intorno alla tragedia del Moby Prince dalla FILT, il sindacato della CGIL che si occupa di trasporti, e da un gruppo di familiari delle vittime che però poi affidai alle cure dell'avvocato Neri, che si occupava delle vicende di lavoro della FILT a Livorno. Rimase con me la signora Rosa Fiengo, che veniva dal napoletano, forse da Ercolano, e che era parente di uno dei marittimi morti nella sciagura.

Inizialmente, io e l'avvocato Neri – che abbiamo lavorato fianco a fianco in tutta questa fase delle indagini e del processo di primo grado – avevamo chiesto la collaborazione, come consulente tecnico di parte, del comandante Enrico Petagna, il quale ci chiese di affiancargli – come accadde – l'ingegnere navale Giovanni Mignogna, di cui parlerò

di qui a breve perché credo sia utile fare menzione del suo lavoro. Il comandante Petagna è poi morto in questi anni. L'ingegnere Mignogna è tuttora vivo.

I contatti furono presi direttamente da me e dal collega Neri con il sostituto procuratore De Franco, che svolgeva diligentemente il proprio lavoro. Vorrei sottolineare il termine «diligentemente» in tutta la sua accezione positiva e negativa al tempo stesso, nel senso che la passione che – consentitemi di dire – in vicende di questo genere si incontra negli inquirenti, non mi pare fosse una caratteristica particolare del dottor De Franco, che, tuttavia – ripeto – ha svolto diligentemente il proprio lavoro.

Mi pare di ricordare che inizialmente De Franco aveva iscritto nel cosiddetto registro degli indagati sei persone, quattro delle quali furono poi rinviate a giudizio: gli ufficiali della Capitaneria del porto di Livorno Checcacci e Cedro (uno ufficiale di guardia e l'altro comandante in seconda); Spartano, che era un marinaio addetto alla radio della centrale operativa della Guardia costiera (quello che aveva ricevuto poi, sia pure come qualche ritardo e difficoltà, il segnale del Mayday flebilmente mandato in onda e confuso in mezzo ad altri suoni e ad altre voci in quella circostanza). Infine, De Franco aveva chiesto e ottenuto il rinvio a giudizio di Rolla, che era il terzo ufficiale di coperta dell'Agip Abruzzo (colui che è stato individuato come l'unico responsabile di questa tragedia, e tuttavia poi prosciolto per prescrizione in appello).

Il dottor De Franco aveva chiesto anche il rinvio a giudizio di Vincenzo Onorato come responsabile della Nav.Ar.Ma e cioè della compagnia di navigazione proprietaria del Moby Prince, e del comandante dell'Agip Abruzzo Superina. La loro posizione fu poi archiviata dal Gip. Al contrario, i quattro che ho menzionato prima furono rinviati a giudizio: i primi tre per omicidio colposo plurimo e Rolla anche per incendio o un reato connesso.

Lo svolgimento del dibattimento, che interessò un periodo di circa due anni dal 1996 al 1997, si concluse – questo le ricordo perfettamente ancora con un brivido – alle ore 23 del novembre 1997 con la clamorosa, insospettabile sentenza che concludeva per l'assoluzione di tutti e quattro perché «il fatto non sussiste».

Presidente di quel collegio era Lamberti, venuto successivamente alle cronache giudiziarie per altre vicende.

Dopo la sentenza di primo grado io e il collega Neri non seguimmo più in appello questa vicenda, intanto, perché la signora Fiengo e molti altri familiari delle vittime avevano ricevuto comunque un risarcimento: si erano accontentati di questo risarcimento e quindi non avevano più alcuna legittimazione a proseguire il giudizio in appello. Ma non seguimmo più la vicenda anche per una profonda delusione subentrata alla sentenza di primo grado e, più in generale, all'andamento delle indagini, che era stato molto confuso e in parte contraddittorio.

Insomma, nell'azione diligente del dottor De Franco a me pare di aver ravvisato la mancanza di una linea-guida, di una qualche ipotesi

che potesse condurre in una direzione lungo la quale scavare dal punto di vista istruttorio, per approfondire le indagini.

Vengo a quelli che considero i punti critici di questa vicenda. Lo faccio seguendo anche – come è giusto che sia – la traccia della istituzione della Commissione d'inchiesta.

Il primo punto, che a me pare assolutamente chiaro, è che quella notte la nebbia non c'era. Questa era l'idea, come fu chiamata all'epoca, della nebbia di avvezione (mi pare che si chiamasse così). Non è dimostrato che questa nebbia di avvezione, rara e comunque tipica dei mari tropicali, si potesse essere determinata improvvisamente nel porto di Livorno, nel mese di aprile. Tra l'altro, come si evince dal video che un videoamatore aveva registrato poco dopo questa vicenda e dalle stesse testimonianze che furono acquisite successivamente, la visibilità di quella parte del porto, dove erano alla fonda molte navi e la stessa Agip Abruzzo, era assolutamente piena. Altro è il vapore sprigionatosi successivamente alla collisione, quello che probabilmente è stato registrato dai marinai dell'Agip Abruzzo e che è stato probabilmente confuso – non so per quale ragione – con la nebbia.

Comunque, la presenza della nebbia è stata, a mio parere, l'elemento sul quale è stata fondata, poi, non solo gran parte dell'indagine, ma anche il dibattito e l'esito finale. Mi pare che sia stato dato per scontato un elemento che scontato non era e che si sarebbe dovuto ulteriormente approfondire.

Il nostro tecnico, consulente di parte, che ho già ricordato, l'ingegnere Mignogna, ebbe a ricostruire questa vicenda (lascierò poi la sua relazione), sostenendo che il Moby Prince era uscito dal porto, aveva progressivamente, come è naturale, accelerato la propria velocità e aveva passato regolarmente, a distanza di sicurezza, alcune navi già alla fonda (Cape Breton e altre due navi) e stava per passare a 400 metri circa, almeno, di distanza dall'Agip Abruzzo. Cosa è accaduto, per cui questa direzione è stata variata al punto che si è trovato poi il comando del timone in manuale e non in automatico? È accaduto qualche evento improvviso, un'emergenza, che ha costretto il timoniere ad usare il sistema manuale piuttosto che quello automatico, che era piazzato in modo tale da poter superare, per lo meno, (dice il nostro tecnico) a 450 metri l'Agip Abruzzo.

Peraltro, stiamo parlando – anche se qualche allusione, come sempre insopportabile in questi casi, è stata fatta alla responsabilità del comandante – di un comandante esperto e attento. Ricordo che una delle cose più antipatiche e odiose che ho ascoltato in quella circostanza è stata l'accusa, rivolta al comandante e a tutti gli ufficiali a bordo, di essere lì presenti a vedere la partita di calcio Juventus-Barcellona, laddove, viceversa, erano quelli a bordo dell'Agip Abruzzo, compresi marinai e comandante, che stavano vedendo la partita, come è emerso poi nel corso delle indagini.

Sottopongo alla Commissione la questione della nebbia come uno dei punti fondamentali. Tutto l'impianto giudiziario si è costruito e basato su questa ipotesi, che a noi è parsa, fin dall'inizio, molto discutibile.

Sempre i nostri consulenti, in particolare, l'ingegnere Mignogna, hanno ipotizzato e prefigurato l'eventualità di un guasto alla timoneria, che avrebbe costretto il timoniere a ricorrere al sistema manuale che, a sua volta, non avrebbe funzionato come si deve. Badate che sotto questo aspetto – e sotto qualche altro aspetto che dirò tra breve – era assolutamente prefigurabile, durante le indagini, una responsabilità dell'armatore per la manutenzione di questa attrezzatura.

Pare addirittura che ci fosse un pezzo di ricambio conservato da tanto tempo che, in maniera assolutamente superficiale, sarebbe dovuto essere sostituito, quando fosse stato possibile. Trovo – se mi consentite – anche questa valutazione uno degli aspetti più gravi di questa tragedia: l'assoluta immunità dell'armatore e della compagnia di riferimento, che poi, da quello che ho potuto leggere sui giornali, ha avuto comunque un notevole successo (credo si sia poi fusa con la Tirrenia).

Se non ricordo male – e il collega Neri può essere più preciso di me – in ogni caso i risarcimenti provennero dalla compagnia di assicurazione della SNAM, che era proprietaria dell'Agip Abruzzo.

Proseguo su alcuni episodi critici. Un giorno venne a trovarmi a studio il signor *Ciro Di Lauro*, che era un marinaio dipendente della *Navarma*, che quella sera, per sua fortuna, non si era imbarcato poiché aveva chiesto e ottenuto un permesso dall'armatore. Venne a raccontarmi una vicenda per la quale lui sarebbe stato incaricato di un sabotaggio a bordo del *Moby Prince*; io lo indirizzai all'avvocato Neri il quale, a sua volta, mi pare di ricordare, lo mandò in procura e lì si aprì un fascicolo parallelo.

In sostanza si aprì un fascicolo, il cosiddetto parallelo. In sostanza, *Di Lauro* era venuto a riferire che, in compagnia di un ispettore della *Navarma*, era stato invitato a salire a bordo e a scassare sulla plancia il sistema di comando del timone, per evitare che si potesse controllare ciò che gli era successo, cioè la ragione per la quale il sistema stava in manuale piuttosto che in automatico. Questo tale mi pare si chiamasse *D'Orsi* e la loro posizione fu archiviata dal pretore (allora era quella la figura che si occupava di questo genere di reati), perché in realtà il sabotaggio non era stato portato a termine e l'evento non si era verificato, ma non perché l'operazione di sabotaggio non fosse stata tentata. Questo ricordo.

Vi è poi un altro episodio che a mio parere è rimasto abbastanza oscuro e riguarda il famoso *bow-thruster*. Mi riferisco cioè a questo spazio, questa stanzetta collocata al di sotto della pavimentazione del garage o meglio tra la pavimentazione del garage e la chiglia, dove sono allocati gli impianti elettrici. Questo locale ha sicuramente subito un'esplosione. È indubitabile. Si tratta di un'esplosione violenta, perché il camion che era posteggiato sopra questo locale, sul pavimento del garage, fu sbalzato in alto in una maniera talmente violenta che quando poi è ricaduto era praticamente sfasciato. Mi sembra di ricordare che a questo proposito nel corso delle indagini si sono incrociate due versioni contrastanti dal punto di vista tecnico-scientifico. Da una parte c'era la polizia scientifica e all'epoca mi sembra che se ne occupava un grande esperto, il dottor *Masari*, il quale, incaricato dal dottor *De Franco* di fare un'indagine, stabilì

che in questo locale c'erano tracce di esplosivo tra cui il famigerato Semtex, che era stato ritrovato per l'attentato al treno 904 e addirittura per l'attentato al volo che si schiantò su Lockerbie. Si tratta insomma di un esplosivo usato negli attentati. Tuttavia, un'indagine svolta dalla Marina militare, che aveva aperto un'inchiesta su questa vicenda, aveva portato alla conclusione che questa esplosione era stata causata dall'infiltrazione in questa stanza del gas conseguente alla collisione e quindi all'incendio e che questo gas avrebbe determinato poi l'esplosione. Su questo punto sono rimaste aperte le due ipotesi e non si è poi concentrata ulteriormente una decisione o un orientamento in sede giudiziaria per stabilire cosa potesse essere questo esplosivo e per quale ragione si trovava a bordo. Non mi pare sia stata fatta qualche indagine in questa direzione.

Sempre con riferimento all'esplosione c'è un altro punto. Ricordo con grande commozione di aver visto il cosiddetto filmato Canu. Questi era un agente di polizia penitenziaria in viaggio di piacere con la moglie e due bambine, il quale poco prima della tragedia stava girando con queste due bambine che ridevano e scherzavano, poi a un certo punto questo video si interrompe con un rumore che assomiglia all'eco di un'esplosione. Qualcuno ipotizzò, anche in questo caso minimizzando come sempre, che si fosse trattato di un rumore prodotto dalla estrazione incauta di questa pellicola dalla videocamera del Canu; anche in questo caso, quindi, siamo di fronte a un'altra vicenda particolare lasciata cadere nel corso delle indagini. Ripeto che insisto su una mia valutazione, perché quello che faceva comodo – mi sia consentita questa espressione – era che tutto fosse dipeso dalla nebbia e dal fatto che questa aveva improvvisamente impedito al personale che pilotava il Moby Prince di vedere la nave AGIP Abruzzo, la quale – come vedrete dalla relazione che vi lascerò – si trovava a quasi mezzo chilometro di distanza rispetto al tragitto tracciato dal Moby Prince; non vedo, inoltre, perché non dovesse essere così, se lungo questa linea altre tre navi erano state incrociate a debita distanza dal Moby Prince. Questa nebbia avrebbe potuto determinare una collisione, una manovra improvvisa, se fosse improvvisamente sorta su una rotta che sarebbe dovuta essere quella seguita dal Moby Prince in direzione dell'AGIP Abruzzo; quindi c'è qualcosa che non funziona, non solo tecnicamente ma logicamente.

Infine, ho visto un altro punto tra i compiti della vostra Commissione e mi sembra particolarmente importante. Mi riferisco alla presenza alla fonda di navi militari, in particolare statunitensi, che ritornavano dalla conclusa tragica missione in Iraq.

Io non sono in grado di dire né posso riferire se la presenza di queste navi americane fosse concorrente nella produzione di questo evento. Francamente non ho elementi da sottoporvi, ma di una cosa posso essere certo, cioè del fatto che dal dottor De Franco furono richiesti i tracciati satellitari di queste navi e fu detto, in una maniera anche abbastanza sgarbata, che non c'erano poiché l'Italia è un Paese amico e non c'è ragione che si dovessero attivare.

Io poi ho verificato che non era assolutamente vero, avendo seguito dall'inizio le indagini e tutte le vicende successive alla cosiddetta strage di Ustica.

Era il 1991, le rilevazioni satellitari erano assolutamente possibili e disporre avrebbe consentito di verificare un dato fondamentale nella ricostruzione della collisione, cioè dove era effettivamente collocata l'AGIP Abruzzo. Infatti, secondo la stessa sentenza, senza che da questo punto di vista sia stato ricavato nulla in sede di indagini penali e di imputazione della responsabilità, l'AGIP Abruzzo si trovava in un cono in cui la collocazione alla fonda era vietata.

Come vedrete, nella relazione che lascerò agli atti della Commissione, la collocazione dell'Agip Abruzzo non era conosciuta con precisione nemmeno dal comandante Superina (tra poco parlerò di questo aspetto, che forse è l'aspetto più doloroso della vicenda), quando avvenne la collisione e iniziarono le operazioni di salvataggio. Egli aveva dato delle indicazioni divergenti l'una dall'altra e non coincidenti rispetto alla posizione effettiva dell'Agip Abruzzo. E questo – mi pare del tutto evidente – ha un riflesso notevole nel ricostruire le cause di questa collisione e nel cercare di capire cosa improvvisamente accade al Moby Prince e cosa si trova dinanzi. Il comandante Superina inizialmente, dalla trascrizione delle registrazioni, parlava di una nave prima e poi di una bettolina. Il che fa immaginare – lo dico semplicemente a mo' di pura ipotesi, perché nulla di preciso è venuto fuori – che viceversa il Moby Prince si fosse trovato dinanzi una bettolina. Si era anche supposto all'epoca che queste bettoline effettuassero un traffico clandestino di petrolio con l'Agip Abruzzo e che non funzionasse il sistema di custodia e di conservazione di queste famose cisterne, da cui poteva fuoriuscire del gas. Si tratta di una serie di cose che però a mio parere non ci portano a qualcosa di preciso, se non al fatto che comunque la causa di questa collisione non è stata mai effettivamente determinata. Questo è il mistero.

Finora ho parlato di ciò che ricordo della collisione. Passiamo ora all'altro aspetto, che credo sia il primo punto dei vostri compiti: come e in che termini è stata organizzata l'operazione di salvataggio? L'assoluzione perché il fatto non sussiste è qualcosa che offende, prima che il senso di giustizia, la memoria di chi ha partecipato a queste vicende. Il fatto che periti, inquirenti e giudici abbiano potuto ritenere che la morte di 140 persone sia accaduta in meno di mezz'ora dopo la collisione, quando a distanza di un'ora e mezzo comunque il mozzo Bertrand era vivo e quando la dislocazione dei cadaveri a bordo dimostra una differenza tra una parte e l'altra della nave rispetto all'influenza prima del gas e poi del fuoco, è stato chiaramente un modo per chiudere questa vicenda e soprattutto per esimere da responsabilità innanzitutto la Capitaneria di porto, che in questa vicenda ha rappresentato, a mio parere, il massimo dell'incompetenza e dell'incuria.

Il responsabile, il comandante Albanese, stava fuori per ragioni di servizio (era il giorno della partita di calcio Barcellona-Juventus, per intenderci) ed è arrivato ad operazioni già iniziate. Gli altri non sono riusciti

ad identificare per tempo dove si trovasse la nave. Furono i soccorritori arrivati da terra in aiuto che cercarono e trovarono la nave (con molto ritardo, beninteso) e che comunque riuscirono a salvare Bertrand, consigliandogli di buttarsi in mare. Io trovo scandaloso l'esito dell'indagine e del processo sotto questo aspetto. È vero che, in vicende di questo genere, individuare una o più responsabilità concorrenti non è semplice; ma queste indagini sono state comunque carenti. Alcuni aspetti e alcune vicende emersi nel corso delle indagini e del dibattimento non hanno portato alle conseguenze che sarebbero state naturali in termini di attribuzione di responsabilità. Secondo me, ha ragione Loris Rispoli nel dire che non c'è nessun mistero e che le cose sono andate in un certo modo; forse qualche mistero è rimasto, ma forse ha anche ragione nel ritenere che ciò che è mancato è stata soprattutto l'attribuzione conseguente di responsabilità rispetto a ciò che è stato accertato.

Io credo – in questo mi rifaccio all'esperienza che ho vissuto a proposito di un altro mistero d'Italia, cioè la strage di Ustica – che avremmo potuto promuovere un'azione civile. Purtroppo questo non è accaduto, anche perché molti dei familiari delle vittime hanno accettato il risarcimento proposto dalla compagnia di assicurazione della SNAM (e io non mi sentirei di criticarli sotto questo aspetto). Tuttavia forse è più semplice che le responsabilità vengano accertate in sede civile, perché il potere di iniziativa di chi agisce e di chi promuove l'azione di risarcimento è più consistente rispetto a ciò che avviene con la costituzione di parte civile in sede penale, dove chi conduce le indagini è il pubblico ministero. In conclusione, non so se uno spazio del genere, per responsabilità a mio parere palesi che riguardano per un verso il comandante dell'Agip Abruzzo e per altro verso la Capitaneria di porto, siano tuttora praticabili. So solo che, in una recente sentenza civile che ha riguardato la strage di Ustica, un magistrato, forse per la prima volta in Italia, ha ritenuto che esiste un diritto costituzionalmente garantito ed imprescrittibile, che si chiama diritto alla verità e alla giustizia. Probabilmente qui c'è ancora parecchio da accertare e da indagare e soprattutto ci sono parecchie responsabilità che sono scomparse nel corso delle indagini e del dibattimento di primo e di secondo grado.

Quando ho avuto notizia dell'istituzione di questa Commissione naturalmente mi sono rallegrato, soprattutto perché voi, da quello che ho visto, avete gli stessi poteri dell'autorità giudiziaria e quindi non vi è precluso nulla rispetto all'accertamento di quello che è avvenuto.

Che l'esito possa essere anche semplicemente quello di stabilire finalmente che cosa è accaduto quella tragica notte nel porto di Livorno è già un risultato consistente, importante, dovuto ai familiari e alle stesse vittime, che in questi casi finiscono con l'essere sepolte due volte – e perché no? – non mi sentirei di escludere che si possa poi riaprire una vicenda sul versante giudiziario, penale o civile che sia.

Come ho detto in premessa, ho recuperato i miei ricordi. Posso lasciarvi la relazione tecnica dell'ingegner Mignogna, di cui una prima parte è stata redatta il 20 maggio del 1996 (e cioè nel corso del dibattimento), e

poi aggiornata subito dopo l'emissione della sentenza, cioè nel novembre 1997. Naturalmente, l'ingegnere Mignogna, con cui ho parlato, è assolutamente disponibile ad essere sentito da questa Commissione.

PRESIDENTE. Cedo ora la parola all'avvocato Neri.

NERI. Anzitutto rivolgo un saluto al Presidente e alla Commissione tutta.

Il collega Galasso ha ripercorso già punti importanti che avrei svolto io, ragion per cui cercherò di evitare di ripetere argomenti già sviluppati.

Mi sono occupato dalla fase delle indagini preliminari e poi dell'udienza, che vi è svolta nel 1994, di opposizione alla richiesta di archiviazione, dalla quale sono usciti dall'indagine l'amatore Achille Onorato e il comandante dell'Agip Abruzzo Renato Superina. Ho quindi seguito tutto il dibattimento di primo grado, mentre non mi sono occupato dell'appello e tantomeno della successiva riapertura delle indagini che è avvenuta a distanza di anni.

Ricevetti l'incarico dopo poche settimane. Come tanti livornesi, nell'immediatezza del fatto guardavo la televisione, leggevo il quotidiano locale finché fui proiettato nell'indagine perché ricevetti l'incarico di tutelare i familiari del direttore di macchina Roberto Santini. A questi familiari poi si sono aggiunti – devo dire, portati anche dall'avvocato Galasso – altri nuclei familiari, sempre tutti di marittimi di Trapani, di San Benedetto del Tronto e di Ercolano. Molti di questi – soprattutto ricordo le famiglie di Trapani perché andai personalmente in aereo a portare i risarcimenti – trovarono un accordo economico con il *pool* di assicurazioni che si era formato. Per quello che ricordo – ovviamente sono passati tanti anni – non fu un granché il risarcimento che venne prospettato in misura uguale. C'è da aggiungere, però, che tutti questi familiari avevano ottenuto la costituzione di un vitalizio quali superstiti, quindi il loro risarcimento era minore rispetto a quello dei familiari dei passeggeri; ma comunque non fu un granché.

Vorrei partire da un'affermazione fatta dal professor Faulkner, che era uno dei periti nominati in sede dibattimentale, un perito inglese – ci sono stati vari collegi peritali, uno dei quali formato da periti italiani e inglesi – il quale disse, con un'affermazione un po' lapidaria, che l'80 per cento degli incidenti in mare avvengono per errore umano. Ebbene, la prima cosa che pensai fu che forse sarebbe stato il caso di chiedere al professor Faulkner quanti di questi incidenti avvengono a poche miglia dall'uscita da un porto, in una serata di mare calmo in cui c'era una perfetta visibilità. Peraltro, che vi fosse una perfetta visibilità ce lo dicono due soggetti: l'avvisatore marittimo, ovvero colui che controlla il traffico in uscita e in entrata dal porto, e soprattutto il pilota del porto Sgherri, che ha accompagnato fino alla diga foranea il Moby Prince per poi farlo andare in direzione di Olbia. Lo Sgherri riferisce anche di una battuta fatta dal comandante Chessa del tipo: «Guarda che bella serata, quante navi ci sono in rada stasera nel porto di Livorno». È quindi piuttosto improbabile

che, anche dopo una battuta di questo genere e dopo che lo stesso comandante aveva la piena consapevolezza delle navi presenti, il Moby Prince, senza un qualche motivo, sia potuto andare a collidere nei confronti dell'Agip Abruzzo. Questo a prescindere della questione nebbia da avvezione sulla quale si è dilungato il collega Bassano in occasione della sua audizione.

In effetti, Bassano ha ragione quando dice che durante il dibattimento ci fu una situazione conflittuale tra le parti civili. Questo è giusto e corretto se facciamo riferimento, da una parte, alla posizione che io chiamo Filastò – con riferimento al nome dell'avvocato che seguiva i familiari del comandante Chessa – e dall'altra alla posizione assunta da Bassano che rappresentava varie famiglie, tra cui quella di Loris Rispoli. In realtà però, di fronte a questa situazione conflittuale, io devo dire che concordo pienamente con quello che vi ha detto Bassano in ordine alla seconda ipotesi che era stata fatta, cioè di un Moby Prince che torna indietro per una bomba. Ci sono troppe cose che non tornano e soprattutto non c'erano i tempi perché noi sappiamo che alle 22,15 il traghetto esce dalla diga foranea, dalla diga della Vegliaia, e dieci minuti dopo avviene l'impatto; quindi, quest'idea del Moby Prince che torna indietro e che nel frattempo – non si sa bene perché – l'Agip Abruzzo modifica la propria posizione per cui presta la fiancata destra verso il largo è una tesi che non ho condiviso.

Il nostro consulente aveva sviluppato la tesi – era anch'essa pur sempre un'ipotesi, purtroppo certezze non ci sono, però si basava su taluni elementi – come accennato prima dall'avvocato Galasso, secondo cui dopo l'uscita dalla diga potesse essere successo un qualcosa che avesse imposto un cambiamento della rotta.

La rotta per Olbia, come ha ricordato anche il pilota Sgherri, è la 195, quella che dal porto di Livorno va verso Olbia.

Sempre Sgherri ricorda di avere visto uno sbuffo del fumaiolo che caratterizza il cosiddetto «finito» in macchina, e cioè quando ad un certo punto il traghetto si mette in assetto di crociera ad una velocità costante; normalmente quello è il momento in cui si passa dal manuale all'automatico, che in genere coincide, appunto, con questa situazione. Eppure, il timone è stato trovato in manuale. Per timone intendo un ordine impartito dalla plancia, che era in manuale. Questo deve avere, in qualche modo, una sua spiegazione. L'ingegnere Mignogna ipotizzò, sulla base dell'inchiesta fatta anche dalla Capitaneria e dalla richiesta fatta dalla polizia giudiziaria, che vi fosse un ostacolo sulla rotta in direzione di Olbia e che questo ostacolo potesse essere rappresentato dal peschereccio Domenico Emma che stava effettuando una pesca a circuizione, un tipo di pesca fatto con barche poste intorno al peschereccio madre, che delineano una zona abbastanza ampia.

Questa idea si basava anche sulle dichiarazioni rese da una parte del personale del Domenico Emma, che diceva che erano sotto Castel Sonino, posizione compatibile con la rotta per Olbia.

Questo avrebbe imposto al timoniere di riprendere il comando manuale, effettuare una deviazione a dritta, per poi – e qui sarebbe nato il problema – effettuare una manovra di correzione a sinistra, perché a bordo del Moby Prince sapevano benissimo – certamente il comandante lo sapeva – dove si trovava l'Agip Abruzzo. Come diceva il collega Galasso, secondo l'ipotesi ricostruttiva che era stata fatta, considerando la rotta 195, il Moby Prince, in condizioni normali, sarebbe transitato a circa 350-400 metri, se tutto fosse andato per il verso giusto; quindi deve essere successo qualcosa.

Per quanto riguarda l'idea della nebbia, non voglio negare in assoluto che si possa essere formato un fenomeno cosiddetto di nebbia di avvezione, che, tra l'altro, gli esperti di meteorologia stimano come possibilità intorno al 5 per cento, ma sarebbe dovuto essere un fenomeno circoscritto solo all'Agip Abruzzo. Ma anche ammettendo questo, la rotta che il traghetto aveva assunto non prevedeva certo di andare incontro all'Agip Abruzzo, quindi qualcosa deve essere successo.

Questo qualcosa, secondo il nostro perito (ma poi dirò di più), era legato a un problema di avaria al timone; non era una convinzione fideistica, ma si basava su degli elementi. Uno è stato ricordato: il fatto che il timone si trovasse in manuale. Ma vi è di più, come rilevarono i consulenti in occasione dei cosiddetti accertamenti tecnici non ripetibili, che – come sa chi di voi è avvocato – vengono svolti in fase di indagini in contraddittorio tra gli indagati, le parti offese e i tecnici del pubblico ministero. Uno di questi accertamenti tecnici non ripetibili ha riguardato l'ispezione della timoneria. È stato trovato il trasformatore della pompa di dritta, una delle pompe che regolavano il movimento del timone, bruciato: c'erano tre dei quattro fusibili bruciati. Questo è un dato di fatto.

A questo elemento se ne aggiunge un altro. Ovviamente tutte le navi sono dotate di sistemi di allarme. Se il timone ha un'avaria e non funziona a seguito del comando dato dalla plancia, ci sono dei sistemi di allarme, di due tipi: un allarme acustico e un allarme visivo. Quello visivo è quello che consente al personale che sta in macchina di vedere una luce rossa intermittente accesa; qualora non fosse stata vista questa luce intermittente, vi sarebbe stato anche un allarme acustico, talmente forte da poter essere sentito anche in sala macchine. È possibile che, a fronte di un'avaria del genere, nessuno abbia sentito o visto in macchina questo allarme? Certamente, se lo avessero visto, avrebbero messo le macchine indietro e, per lo meno, l'impatto non sarebbe stato così deflagrante come è stato. Forse addirittura potevano evitare la collisione.

Qui veniamo a un punto. Questo allarme è collegato con il VHF di bordo e con la stazione RT, il radiotelegrafo di bordo. Voi certamente saprete che il «*may day*» lanciato dal Moby Prince è stato ascoltato dopo una plurima pulitura da parte di esperti sul canale 16, il canale d'emergenza; solo allora si è potuto sentire una flebile voce: «*May day. May day. Moby Prince, siamo in collisione*»; tanto che il povero Spartano, il marinaio di leva in servizio quel giorno, non l'ha sentito.

Stante questo collegamento, è anche possibile, ipotizzabile e giustificabile che l'allarme di bordo non abbia funzionato, in un contesto nel quale – ripeto – è stato trovato un trasformatore della pompa di dritta che non funzionava.

Del resto, durante il processo sono emersi anche altri elementi inquietanti, che certamente non potevano, poi, avere un effetto diretto, considerati gli imputati. I periti del tribunale – non i consulenti del pubblico ministero – sempre degli inglesi, quindi persone esterne, sulla cui autorevolezza e indipendenza credo si possa dire poco, hanno detto che lo *sprinkler* di bordo non funzionava e non sarebbe stato in grado di funzionare. Lo *sprinkler* è l'antincendio, che parte quando vi è un incidente e del fuoco a bordo. I periti hanno detto che questo impianto non era in grado di funzionare. Hanno detto anche di più, per la verità: hanno detto che probabilmente, se avesse funzionato, i tempi di sopravvivenza a bordo sarebbero raddoppiati.

Io ho cercato di dire queste cose in sede di discussione e in un'altra rara occasione in cui ho avuto modo di parlare, ma è finita lì. D'altronde questo è un processo che nasce monco fin dall'inizio, dove troppo frettolosamente sono uscite dall'indagine due figure. Non vogliamo parlare del comandante dall'Agip Abruzzo? Vi sarebbe da parlare anche di lui e della sua posizione, certamente. Ma perché la posizione dell'armatore è uscita subito dall'indagine? Quantomeno meritava il vaglio dibattimentale, per quello che poi è emerso.

In un contesto in cui, addirittura, l'antincendio non funzionava, è possibilissimo che anche l'impianto del timone non funzionasse. Al di là di questi collegamenti ipotetici, ci sono i fatti, che sono rappresentati dal trasformatore bruciato e dai fusibili bruciati.

Vi è poi tutta la questione relativa all'organizzazione dei soccorsi, rispetto alla quale ricordo l'imbarazzo – se non sbaglio – del Checcacci, uno degli imputati, cioè l'ufficiale di guardia in servizio quella sera, a fronte delle domande che gli facemmo io e altri.

Chiesi se, nel momento in cui il comandante Superina diceva che una nave gli era andata addosso (poi è diventata una bettolina, ma intanto disse che un natante gli era andato addosso), si erano messi alla ricerca di quel natante.

Io posso capire che il Superina, dal suo punto di vista egoistico, tentava di concentrare i soccorsi sull'AGIP Abruzzo, dicendo che aveva a bordo il *crude oil* altamente infiammabile e invitando ad andare da lui; egli diede la posizione e probabilmente poteva anche essere quella effettiva, perché aveva interesse che i soccorsi arrivassero sottobordo.

Quando però chiesi se la capitaneria di porto non aveva pensato all'altra nave, egli non seppe cosa rispondere. Io ricordo l'imbarazzo; non sapeva cosa rispondere. Eppure, al di là del *mayday* che non era stato ascoltato, di fronte a uno che riferisce che una nave gli era andata addosso, la prima cosa che si fa è andare a cercare l'avvisatore marittimo, che segue il traffico in entrata e in uscita, e chiedergli cosa è uscito o cosa doveva entrare in porto a Livorno. Non è stato fatto niente.

Il Moby Prince è stato trovato dopo oltre un'ora dalla barca degli ormeggiatori che l'avevano preso di loro iniziativa, senza ricevere nessun ordine. Tra l'altro, il comandante Albanese si era piazzato sul rimorchiatore. Cosa ci stesse a fare lui, che semmai doveva coordinare i soccorsi dalla capitaneria, cosa si fosse imbarcato a fare sul rimorchiatore è un'altra delle cose incomprensibili. Lo hanno ritrovato loro e sono stati loro a dire a Bertrand di buttarsi giù.

Tra l'altro, egli ricorda che poco prima c'erano altre persone vive. Ricordo che in proposito c'è stato anche uno scontro tra i consulenti del pm e il nostro consulente, il professor Fiori del Policlinico Gemelli di Roma, che è un esperto di DNA.

Ricordo in particolare che il dottor Bargagna, uno dei consulenti del pubblico ministero, con un'affermazione apodittica disse che in mezz'ora erano morti tutti. Mi chiedo come facesse a dirlo se dopo un'ora era stato trovato uno e sarebbe bastato trovarne un altro per rendere responsabili coloro che dovevano occuparsi dell'organizzazione dei soccorsi. Tra l'altro, il professor Fiori fece riferimento al fatto che per alcuni passeggeri (certamente non per tutti, si parla di 140 persone dislocate in varie parti del traghetto) i tempi di sopravvivenza a bordo potevano essere addirittura stimabili in due ore e in quel lasso di tempo si poteva salvare qualcun altro. Tra l'altro, ricordo che una delle ragioni portate a fondamento del ragionamento del professor Fiori si richiamava anche a ciò che era stato rilevato sui corpi delle persone, che avevano assunto un tasso di fumi tale per cui dovevano averli respirati necessariamente per più di un'ora e queste persone erano tutte lì che aspettavano di essere salvate. Ieri ho incontrato un amico che faceva parte del *pool* dei medici legali cui fu affidato il compito molto triste di verificare tutti i corpi; lui mi ha ricordato come nel salone De Luxe del Moby Prince, che era uno dei luoghi di ritrovo in caso di incidenti, ci fossero tutte queste persone ammassate, tutti questi corpi bruciati che avevano atteso qualcuno che potesse soccorrerli. Tutto questo non è accaduto e ripeto che la cosa più sconcertante è che anche durante il processo sia l'ufficiale di guardia che il comandante in seconda della capitaneria di porto Cedro non sapevano cosa rispondere, perché in realtà se lo erano dimenticati. Non so, è una cosa che grida vendetta e che certamente non giustifica una sentenza di assoluzione.

D'altronde, avviandomi alla conclusione, secondo me questo processo nasce male prima ancora dell'uscita di scena dell'armatore e del comandante, nasce male con la nomina dei consulenti. Il dottor De Franco, il pubblico ministero al quale venne affidata l'indagine, mi disse che quei consulenti se li era ritrovati nominati dal procuratore dell'epoca, il dottor Costanzo, e se li era dovuti tenere. Antonino Costanzo era il procuratore della Repubblica nel 1991, fu lui a nominare i consulenti e passò tutto al dottor De Franco. Con tutto il rispetto per queste persone, perché le conosco anche personalmente (peraltro una non c'è più), va però detto che normalmente si occupavano di incidenti stradali; venivano cioè nominati soprattutto per incidenti sulla strada, nell'ambito di procedimenti civili e penali, mentre una vicenda del genere avrebbe giustificato delle competenze

diverse e maggiori. Forse potrei sbagliarmi, ma addirittura non so nemmeno se uno di questi ingegneri avesse la specializzazione in ingegneria navale; probabilmente l'ingegnere Puleo ne era in possesso, ma l'ingegner Gristina non credo. Si tratta quindi di un processo nato male e poi proseguito e finito anche peggio subito con questa uscita di scena. Mi fermo qui; se ci delle domande sono a disposizione.

URAS (*Misto-SEL*). Signor Presidente, avvocati, sin dall'inizio io mi sono concentrato sulla parte dell'attività della Commissione relativa ai soccorsi. Vi rivolgo la mia prima domanda in quanto avvocati e quindi esperti in materia processuale. Oggi la prima cosa che succede quando si verifica una sciagura è che si vanno a cercare le responsabilità della parte pubblica: un sindaco viene subito indagato se una calamità naturale ha prodotto il crollo di un ponte, il dissesto di una strada e così via.

In questo caso la parte pubblica responsabile dell'attività di soccorso viene fatta salva sin dall'inizio del procedimento. E, quando dico parte pubblica, mi riferisco a tutta la parte pubblica. La prima domanda quindi è questa: come mai? Vi siete fatti un'idea?

La seconda questione riguarda la dinamica dei soccorsi o, meglio, la dinamica dei non soccorsi. Ci sono 140 persone che stanno dentro un traghetto; appare veramente poco verosimile che non si sapesse che il traghetto era stato investito della disgrazia. Anzi, lo sanno per certo, perché ci sono le comunicazioni di SOS, perché ci sono le attività di avvistamento e perché c'è il recupero del naufrago. Passi la prima ora, anche la prima ora e mezza; ma in tutte le ore successive non c'è stato un solo tentativo di soccorso. C'è stata quindi una grande omissione di soccorso. Secondo voi, anche dal punto di vista dell'accertamento delle responsabilità, è giustificabile questa assenza dei soccorsi con l'affermazione, peraltro non verificata, anzi verificata successivamente al contrario, che erano tutti morti?

La terza questione riguarda il dibattimento e come si è sviluppato il processo. Il contesto nel quale avviene l'incidente è il porto di Livorno, dove, che io sappia, c'è anche una scuola militare italiana per allievi ufficiali di complemento con il grado di guardiamarina, che venivano a suo tempo attribuiti alle Capitanerie di porto. C'è una presenza militare significativa a Pisa, che si trova a poca distanza, con mezzi aerei che possono vedere ed intervenire dall'alto, a fini di soccorso e con attività di salvataggio di vario genere; c'è inoltre una base americana a poca distanza. C'è un insieme di autorità e di mezzi che possono essere utilizzati a fini di soccorso e che invece non furono minimamente coinvolti. Addirittura escono fuori con una medaglia negativa i marittimi che sono nella rada o che sono dentro il porto. Noi abbiamo un'opinione dei marittimi e dei Vigili del fuoco assolutamente positiva e sappiamo che il soccorso in mare è una cosa che muove i sentimenti più profondi di quella categoria. Cosa dire dei Vigili del fuoco, che sono additati da tutti internazionalmente come degli eroi, pronti a rischiare la propria vita per salvare quella degli altri?

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, credo che con le audizioni di oggi siamo entrati nel vivo della vicenda, senza togliere nulla a chi ha preceduto l'avvocato Galasso e l'avvocato Neri; questa mattina abbiamo finalmente preso la vicenda per quello che è. L'avvocato Galasso traccia un quadro a mio avviso credibile, ripreso poi anche dall'avvocato Neri; le indagini sono iniziate male e sono proseguite peggio. Tutto parte dalla storia della nebbia. Avvocato Galasso, come ho avuto modo di dire più volte, questa la storia della nebbia fin dal primo momento a me ha dato fastidio e l'ho considerata come un'invenzione per non andare ad acclarare quello che era accaduto. La nebbia in quella zona non c'è. Poi ci si è inventati addirittura che c'era una nuvola proprio dov'era la Moby Prince. Insomma – uso un termine improprio – è un po' ridicola la versione che è stata data. Lei, avvocato Galasso, traccia anche un quadro poco lusinghiero sul pubblico ministero De Franco.

Io vorrei brevemente rivolgere tre domande ai nostri ospiti. La prima riguarda una storia che i giornali hanno sempre sfumato, la storia del signor *Ciro Di Lauro*, un marinaio che non è stato processato. Capisco che non sia stato processato lui, perché non ha effettuato quel sabotaggio; tuttavia, non era comunque processabile chi gli ha chiesto di effettuare il sabotaggio? Non sono un operatore del diritto, ma mi sembra che questa sia una cosa ovvia. Secondo voi, era o no processabile chi aveva chiesto di commettere un reato? Chi si rifiuta di commetterlo, ovviamente, non deve essere processato, ma chi lo chiede mi sembra che debba esserlo.

Passo alla seconda questione, relativa alle rilevazioni satellitari, su cui non so se la Commissione riuscirà ad ottenere qualcosa. La risposta degli Stati Uniti, che è stata ripetuta anche oggi, fu che l'Italia è un Paese amico. Mi verrebbe da dire che è una risposta ridicola; basta leggere i giornali di questa mattina, dove si parla delle intercettazioni che ci sarebbero state da parte dagli americani. Insomma, questo Paese sarà pure amico, ma vuole sapere cosa facciamo; sarà pure amico, ma vuole sapere se anche noi siamo suoi amici (questa comunque è solo una mia considerazione). In base nella vostra esperienza e dopo aver seguito la vicenda come avvocati di parte civile, ritenete che oggi sia ancora possibile avere queste rilevazioni satellitari, a distanza di così tanto tempo?

Un'altra domanda. Il filmato della videocamera si interrompe a seguito di un'esplosione e lei, avvocato Galasso, ha detto che qualcuno minimizzò. Possiamo sapere chi ha minimizzato? Sono stati forse gli inquirenti? C'è poi una forte critica sulla nomina dei consulenti, di cui ha parlato anche l'avvocato Neri stamattina. Noi viviamo in una zona dove ci sono molti consulenti di livello in questo settore; non voglio ora offendere i consulenti che sono stati nominati, ma vorrei tuttavia far notare che erano tutti consulenti che si occupavano di altre cose. Non ce n'è uno che si occupava di disastri marittimi; eppure, tra Livorno e Genova, ci sono ottimi consulenti che potevano svolgere questo ruolo. Allora, secondo voi, c'è stata fin dal primo momento la volontà di tenere sotto traccia tutta questa tragedia? Fin dal primo momento si è cercato di tenerla sotto traccia, quasi come se occuparsi di questo rappresentasse un fatto

noioso per la procura. So di dire parole pesanti, ma ho ancora davanti agli occhi il momento in cui il traghetto venne portato in porto e un gruppo di parlamentari andò a visitarlo. Io ne facevo parte e ricordo ancora queste figure tutte bruciate, i corpi che erano lì; francamente in tutti questi anni non ho mai smesso di pensarci.

Meritavano se non altro un atteggiamento più professionale – uso un termine forse improprio – perché fin dal primo momento non si è voluto questo scandalo; si è tenuto sotto traccia tutto per non disturbare qualcuno. Ebbene, ora noi dovremmo come Commissione – se questo è vero, se anche voi avallate questa tesi – capire chi non si voleva disturbare per cui non si è trovata la verità.

CAPPELLETTI (*M5S*). Signor Presidente, ringrazio anzitutto gli avvocati. Vorrei fare una sola domanda con una premessa.

Certo, questa è una vicenda particolarmente complessa, un disastro veramente difficile da affrontare perché sono tante e tali le questioni collegate che si fa veramente fatica a metterle tutte insieme; però di una cosa c'è certezza: non sappiamo ancora cosa sia successo, non c'è stata nessuna prova di verità, quindi non abbiamo ancora avuto giustizia. A tal proposito sottoscrivo in pieno quella frase che è stata ricordata, secondo cui la verità (e quindi la giustizia) non si prescrive; credo che questo debba essere l'obiettivo di tutta la Commissione.

Mi ha colpito molto l'episodio di *Ciro Di Lauro*, nostromo del *Moby Prince*, miracolato, che di sua iniziativa va a conferire con l'avvocato di parte civile dichiarando di essere stato incaricato di effettuare un sabotaggio. Noi sappiamo che di sabotaggi ne sono stati fatti; sappiamo che la scatola nera – quella che registra i movimenti delle eliche – non è stata ritrovata. Sappiamo che questo sabotaggio nello specifico non sarebbe intervenuto, ma vorrei capire – e arrivo alla mia domanda – chi ha incaricato *Ciro di Lauro* di fare questi sabotaggi e a quale scopo. Perché andare a sabotare il timone del relitto *Moby Prince*? C'erano motivi assicurativi e come sarebbero stati modificati nel caso in cui questo sabotaggio fosse stato portato a termine?

Rispetto al pagamento dei danni, e quindi all'intervento delle assicurazioni, mi pare di aver capito che siano state le assicurazioni che fanno capo a *SNAM*, e quindi ad *Agip Abruzzo*, a corrispondere dei risarcimenti danni, per quanto esigui. Questo significa, quindi, che c'è stata un'assunzione implicita di responsabilità da parte dell'assicurazione dell'*Agip Abruzzo* e quindi non da parte della *Navarma*?

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Signor Presidente, gentili avvocati, vorrei chiedere all'avvocato *Galasso* un chiarimento sulla figura del sostituto procuratore *De Franco*, che, secondo quanto ha detto, operava in modo diligente. Considerato come sono andati i fatti, la percezione che ho io è che comunque si tratti di una figura che è stata abbandonata all'interno delle indagini.

C'è una moltitudine di soggetti coinvolti – non vado a elencarli; penso siano chiari a tutti – che sono parte attiva di questo disastro. Ebbene, mi sembra strano che chiunque di loro si sia mosso per nascondere la verità in maniera autonoma; qual è il filo conduttore? Perché ci sono questi cambi di versione anche delle testimonianze? Cito quella del comandante Superina perché confondere il Moby Prince con una bettolina è uno sforzo notevole. Perché lo stesso comandante Superina non ha fatto attenzione a portare via il libro di bordo che poteva essere una prova rilevante? Poi, chiedo una concausa rilevante che è emersa durante questi lavori è la presenza di navi militari che facevano attività di carico e scarico di armamenti: avete approfondito quali erano, nel corso del dibattito, le norme internazionali che eventualmente disponevano un blocco della navigazione? Potete escludere *a priori* o è mai stato escluso *a priori* che l'Agip Abruzzo potesse essere in movimento anziché ferma?

MUSSINI (*Misto*). Anzitutto ringrazio gli avvocati.

La prima domanda che vi faccio è se avete un'idea – se eventualmente avete sentito in ragione della vostra professione e del vostro intervento – di cosa abbia fatto il comandante Albanese nei tempi in cui è stato fuori con la motovedetta; se avete avuto modo di sentire il vigile del fuoco Pippan, che era su quella motovedetta; se avete avuto modo di intercettare commenti e osservazioni da parte del pilota della stessa motovedetta.

L'altra domanda è relativa alla questione del Mayday del Moby Prince. Visto che i tempi della collisione sono abbastanza ristretti, chiedo se è stata fatta una verifica del momento cronologico esatto del lancio del Mayday e se quindi questo possa essere stato fatto prima della collisione, data l'ipotesi di un sabotaggio o di un'esplosione, ovvero se il Mayday potesse essere legato non tanto alla collisione con l'Agip Abruzzo quanto ad un'esplosione interna.

Da notizie recentissime sembrerebbe ci sia stato uno studio ulteriore della documentazione dei canali su cui viaggiava l'indicazione di soccorso e parrebbe ci siano nuove informazioni su comunicazioni da parte del Moby Prince. Vi chiedo se siate o meno al corrente di accertamenti, notizie, indagini ulteriori e recentissime su questo.

PAGLINI (*M5S*). Anzitutto ringrazio gli avvocati.

Vorrei chiedervi se avete avuto modo di leggere l'ultima richiesta di archiviazione del 5 maggio del 2010 della procura di Livorno ed eventualmente conoscere quali sono state le vostre considerazioni. Ve lo chiedo perché tutto quello che non è stato chiaro e chiarito, compresa l'ultima richiesta di archiviazione, forse per noi è veramente il fulcro della questione.

Quando l'avvocato Galasso ha detto che il procuratore capo Antonino Costanzo aveva suggerito – se non ricordo male – alcuni tecnici, allora ho messo insieme più elementi che ho appuntato.

Vi chiedo se avete avuto mai modo di collegare gli iscritti alla massoneria in questa storia, visto che Antonino Costanzo è massone, il consu-

lente di De Franco di nome Gristina è massone, il comandante Albanese è massone, anche Ceccherini, comandante dei Vigili del fuoco, è massone. Siccome, spesso e volentieri, anche nelle audizioni precedenti, si è percepita una sorta di coreografia, di coordinamento di qualcosa che non fosse molto chiaro, vi chiedo se avete mai avuto modo di approfondire questo aspetto.

FILIPPI (*PD*). Signor Presidente, anch'io ho apprezzato moltissimo l'audizione di oggi, cui do molto valore. Rispetto a due ipotesi estreme sulla dinamica degli eventi in cui le deposizioni precedenti ci avevano collocato (un'ipotesi minimalista rispetto alla casualità dell'incidente e alla consequenzialità dei fatti e, viceversa, un'altra ipotesi sicuramente più suggestiva e intrigante), mi sembra che le deposizioni di oggi affrontino alcuni temi già evidenziati ma si collochino in una dimensione mediana. Pertanto, ritengo che il contributo odierno sia stata molto interessante.

Ho alcune brevi domande. La prima è delicata e spinosa e riguarda l'entità dei risarcimenti: se su questo aspetto, anche successivamente, potete darci elementi più precisi. A quanto sono ammontati, da parte di chi sono stati erogati e quale impatto hanno determinato (l'avete accennato) sul dibattito e sulle dinamiche processuali?

In secondo luogo, avete parlato di un processo quasi sommario, soprattutto per l'inadeguatezza delle consulenze. Uno dei consulenti però – non so se si tratta della persona cui mi riferisco – non era proprio di passaggio. Mi riferisco alla consulenza del professor Bargagna: se è quello che conosco, è un eminente professore universitario, che di fatto fornisce una relazione tecnica che è il pilastro centrale dei dati processuali. Mi riferisco, ovviamente, alla vita a bordo e all'esame di sopravvivenza effettuato direttamente sulle vittime. Qual è il vostro giudizio rispetto alle nomine dei consulenti? Erano consulenti appositamente scelti o di prassi? Perché anche questo elemento incide.

Terza domanda. Indubbiamente anche noi abbiamo avvertito, come sensazione, una copertura delle principali responsabilità dei soggetti. Mi riferisco, ovviamente, all'Agip Abruzzo, all'armatore e, dal mio punto di vista, in maniera estremamente singolare, alla Capitaneria di porto, in particolar modo al comandante, rispetto ad una palese insufficienza dei soccorsi. Riguardo a questa copertura, che anche voi ci avete rappresentato, nelle dinamiche processuali, che idea vi siete fatti, come la motivate? Quali sono, secondo voi, le cause che hanno portato ad un atteggiamento che ha consentito una deresponsabilizzazione dei soggetti?

Il quarto aspetto riguarda la presenza delle altre navi (militari, statunitensi) in rada, in una zona del porto – va detto – diversa rispetto alla zona della collisione. Fateci capire bene: secondo voi, è stato un elemento di concausa o un elemento estraneo rispetto alle dinamiche della collisione effettiva?

Infine, indubbiamente a bordo della nave vi è una presenza di esplosivo. Al di là dell'evento che possa essersi verificato prima o dopo la collisione – e ovviamente questo elemento non è di per sé banale – chi può

aver avuto l'interesse a collocare un esplosivo a bordo della nave? Avete, da questo punto di vista, maturato delle ipotesi rispetto al momento specifico della situazione e all'attività che l'armatore stesso svolgeva?

GRANAIOLA (PD). Signor Presidente, in parte le domande che volevo fare le ha già poste il senatore Filippi. Vorrei, però, insistere sulla questione delle consulenze. Come avvocati di parte, avevate nominato altri consulenti? Nelle relazioni che ci fornirete avremo traccia anche di queste ulteriori consulenze?

Fu accertato se il trasformatore della pompa bruciata poteva essere bruciato a seguito dell'incidente e dell'incendio, oppure poteva essere stato oggetto di sabotaggio?

Ultima domanda. Il *pool* dei medici legali di allora è ancora rintracciabile? Uno mi sembra che sia deceduto, ma gli altri sono reperibili?

FLORIS (FI-PdL XVII). Signor Presidente, la mia domanda riguarda soprattutto la parte delle assicurazioni. Che io sappia, le assicurazioni non pagano mai volentieri in un disastro. In questo caso, se non sono state accertate le responsabilità da parte dell'Agip Abruzzo, come ha fatto questa assicurazione a pagare o a sostenere la gran parte delle remunerazioni per le vittime della parte civile?

PRESIDENTE. Le domande sono tante. Vi chiedo la cortesia, da parte della Commissione, di avere le risposte per iscritto successivamente.

GALASSO. Signor Presidente, provo a rispondere offrendo alcune valutazioni.

Per quanto riguarda il pubblico ministero, dottor De Franco, sono stato abituato a vedere nei magistrati inquirenti, in vicende di questa dimensione e di questo livello (dalla strage di Ustica ai tanti processi per mafia che ho seguito, sempre come parte civile), un atteggiamento molto agguerrito, mai rassegnato, rispetto ai possibili incidenti di un percorso istruttorio. Ho trovato – se mi è consentita questa espressione – il dottor De Franco mediamente diligente ma pronto alla rassegnazione rispetto alle iniziative che avrebbe potuto prendere nel corso dell'istruzione e successivamente.

Per quanto riguarda la vicenda delle responsabilità e della copertura – altro punto delicato – credo che, come in altre occasioni (ecco perché questo va iscritto tra i cosiddetti misteri d'Italia), vi sia un miscuglio, un *mix* di incuria, indifferenza, incompetenza, interesse economico, che determina una situazione convergente che va verso l'impunità. Chi è stato incompetente, chi è stato negligente, chi ha un interesse economico da difendere (e non ho bisogno di fare i riferimenti specifici in questo caso), chi ha una responsabilità istituzionale in questa vicenda concorre a creare un clima nel quale ciascuno, poi, determina un elemento di copertura vantaggioso per tutti gli altri: si determina un sistema quando ci sono interessi di questa portata. Non dimentichiamo, infatti, che nel momento in cui accade

che l'Agip Abruzzo viene investita e prende fuoco e che il Moby Prince riporta al porto di Livorno 140 salme è semplice immaginare che il responsabile della Navarma e il responsabile dell'Agip Abruzzo abbiano ragione di temere che possa essere iniziata un'indagine nei loro confronti sul versante penale e, conseguentemente, refluenta sul versante civile.

A mio parere, questa è la ragione – come dirà meglio il collega Neri – per la quale le compagnie di assicurazione riunite dell'Agip Abruzzo hanno pagato: sapevano che sarebbe potuta iniziare immediatamente dopo un'azione di risarcimento danni sul versante civile, tanto più che l'ufficiale in terza Rolla era stato prosciolto per prescrizione, non perché immune da responsabilità, ed era un dipendente dell'Agip Abruzzo.

È indubbio che ci sia stata dunque una traccia che ha guidato verso una soluzione comoda rappresentata – lo ripeto – dalla nebbia. Consentitemi la battuta sciocca, ma la nebbia è stata proprio immaginata per far calare la nebbia sulle responsabilità che sarebbero state di semplice ed immediata percezione, se le indagini fossero state sviluppate per il verso giusto.

Una vicenda di questo genere, così come tante altre, non può essere gestita in maniera provinciale e lo dico per la nomina dei consulenti, per l'andamento delle vicende. Il dottor De Franco poteva essere coadiuvato da altri due o tre magistrati della procura o qualcuno poteva essere applicato – come si usa dire in questi casi – per esempio dalla procura generale di Firenze. C'è stata una sottovalutazione, una minimizzazione di questa vicenda che ha fatto il gioco di coloro che avevano un interesse assolutamente evidente e – consentitemi la parola – spietato nell'impedire che si arrivasse all'accertamento della responsabilità non solo e non tanto sul piano penale, quanto poi per le conseguenze sul versante civile.

Certamente, rispetto a questa rassegnazione non c'è dubbio che si sarebbe dovuto andare avanti dopo l'archiviazione o meglio il proscioglimento che riguardava *Ciro Di Lauro* e l'ispettore della Navarma che si è occupato di questa vicenda (mi pare si chiamasse *D'Orsi*), a quanto ci ha riferito all'epoca *Ciro Di Lauro*. Pertanto, il riferimento a chi potesse essere interessato a un sabotaggio di questo genere era assolutamente evidente. Anche in questo caso non è successo nulla. Decine e decine di tracce di tipo probatorio sono state fatte cadere l'una dopo l'altra affinché si arrivasse comodamente alla soluzione finale, che è consistita in un risarcimento neanche particolarmente consistente nei confronti della stragrande maggioranza dei familiari delle vittime, in un proscioglimento per prescrizione nei confronti dell'unico che in sede di appello è stato ritenuto responsabile, ancora una volta con riferimento alla nebbia, cioè per non aver attivato la sirena che indicava la presenza della nebbia e la mia convinzione è che la sirena non è stata attivata perché la nebbia non c'era.

Sono assolutamente convinto che ci sono due o tre punti che andrebbero ulteriormente approfonditi e che invece sono stati ignorati, trascurati rispetto a questa vicenda. Il primo riguarda la presenza di navi americane. Io non so rispondere alla domanda se la loro presenza era una concausa, ma certamente queste navi, come risulta, hanno ignorato volutamente

quello che accadeva. Non so per quale ragione lo abbiano fatto, ma probabilmente avrebbero potuto partecipare alle operazioni di soccorso. Se si chiede se queste navi o chi presiedeva alla loro gestione avrebbe potuto dare indicazioni con gli strumenti satellitari, la mia risposta è che era possibile farlo e non è stato fatto.

Vi è poi la vicenda relativa all'esplosivo in quella stanzetta. Su questo sono molto più perplesso del collega Neri, con cui ne avevamo già parlato più volte. Non mi sentirei sicuro, perché uno dei pochi consulenti all'altezza dei compiti di questa faccenda era il dottor Massari della polizia e quando mi dice che c'erano tracce di Semtex e di altro materiale esplosivo, io non posso dire che non c'era perché era stato il gas. Non mi sentirei sicuro in una vicenda di questo tipo. Vorrei capire per quale ragione Massari arriva a una conclusione così grave, così importante.

In terzo luogo vorrei capire quali sono state effettivamente le responsabilità più gravi di chi dirigeva la Capitaneria di porto di Livorno. Infatti, quello relativo ai soccorsi è veramente l'aspetto più doloroso, quello per cui chi ha vissuto la vicenda, sia pure soltanto fino al primo grado, non dorme la notte pensando che anche due, tre o quattro persone oltre al mozzo si sarebbero potute salvare. Non è stato fatto nulla. Vorrei rispondere dicendo che il Moby Prince non è stato identificato. Mi chiedo come sia possibile che in una capitaneria di porto, in un servizio di questo genere in cui mancava un vero e proprio piano di soccorsi (come è immaginabile che sia), non ci si renda conto che una nave ha investito l'AGIP Abruzzo, determinando un incendio che sta preoccupando talmente il capitano Superina da indurlo a dire qualcosa del tipo: venite qua, venite qua, non facciamo che vi mettete a cercare la nave. Tralasciando cosa significa moralmente una cosa del genere, comunque questa preoccupazione del comandante Superina è stata registrata. Non ci si chiede chi era partito dieci minuti prima dal porto; non si sa chi c'era, se la bettolina, forse la nave; non si sa. Inoltre si è dovuto aspettare non so quanto per trovare finalmente il traghetto; lo hanno trovato i soccorritori che non avevano gli strumenti tecnici per poter verificare quello che era successo e quale natante aveva investito l'AGIP Abruzzo.

Ripeto che purtroppo, come in molti altri casi per l'esperienza che ho avuto in queste vicende, io trovo un sistema di impunità che si determina quando ci sono interessi che coincidono. Mi riferisco agli interessi di chi non sa fare il suo mestiere e si rende conto di non averlo fatto, di chi ha da tutelare funzioni pubbliche che ha svolto malamente, come il comandante della Capitaneria di porto, di chi ha un interesse economico, come la compagnia Navarma e il responsabile della compagnia e si è visto cosa è successo dopo. Mi riferisco agli interessi di chi ha la responsabilità, come l'AGIP Abruzzo o la SNAM, di aver tenuto una nave in un cono in cui probabilmente non doveva stare. Questa convergenza di interessi, messa di fronte a una magistratura che considera questa vicenda come un qualsiasi incidente stradale che si determini, fa venire qualche dubbio sulla presenza contemporanea di personaggi appartenenti alla massoneria, circostanza di cui io non ero a conoscenza.

NERI. Le domande sono state tante, io me ne sono appuntate alcune alle quali cercherò di rispondere. Per quanto riguarda l'entità dei risarcimenti, a distanza di così tanto tempo non ricordo quali fossero le cifre, anche perché variavano a seconda del grado di parentela del congiunto, cioè la moglie aveva un risarcimento maggiore del fratello o del figlio.

Quello che ricordo è che a pagare fu un *pool* di compagnie assicurative, non fu solo la compagnia di assicurazioni dell'Agip Abruzzo o della Moby Prince. Credo che si costituirono entrambe in un *pool*; sia gli assicuratori di SNAM che gli assicuratori di Navarma si misero insieme (non so che tipo di accordo fecero) e furono loro, come *pool*, ad offrire questi risarcimenti. D'altronde, come ha già detto l'avvocato Galasso, molte di queste famiglie (soprattutto le famiglie trapanesi) si trovarono in grosse difficoltà economiche, perché era gente che aveva nel marittimo l'unica fonte reddituale e quindi, oltre al dolore, c'era anche una preoccupazione economica.

Per quanto riguarda la domanda relativa al trasformatore, che è stata posta dalla senatrice Granaiola, faccio notare che nella sala agghiaccio timone l'incendio non c'è stato. Il trasformatore di dritta non funzionava più non perché è risultato bruciato, ma per una causa indipendente dall'incendio, perché lì l'incendio non c'è proprio stato.

Per quanto riguarda i tracciati, ricordo che il dottor De Franco mi disse di essere andato addirittura da Andreotti e di aver parlato con lui perché intervenisse sul Governo statunitense per avere i tracciati (questo poi ve lo potrà dire meglio il dottor De Franco). La risposta che mi fu data, però, fu che non c'era alcuna possibilità di averli. Anche se siamo nel 1991 e quindi la tecnologia era diversa da quella di oggi, è inipotizzabile che gli americani non tracciassero la situazione, oltretutto in un momento in cui c'erano delle navi che stavano scaricando materiale bellico proveniente dalla Guerra in Iraq. È evidente che non li hanno voluti dare. Ora, non so fino a che punto ci sia stato questo intervento pressante. Sicuramente la procura li ha chiesti, questo va detto; poi però non so quanto il Governo italiano dell'epoca si sia adoperato effettivamente per averli.

Per quanto riguarda la questione dell'esplosivo Semtex, io non ho certezze, ma ho solo registrato che c'erano due posizioni diverse fra quello che diceva Massari e quello che diceva la commissione Mariperman, composta da esperti di esplosivo; avevano dato infatti delle letture diverse. Nell'ambito di queste letture, perché comunque questo Semtex è stato trovato, qualcuno ha ipotizzato – riporto quello che è stato detto, senza dargli credito o meno – che poteva trattarsi di un traffico clandestino di materiale esplosivo tra il continente e la Sardegna, approfittando dei traghetti che facevano la rotta tra la Sardegna e il continente. Questa è una delle spiegazioni che sono state date.

C'è infine la questione dei medici legali, posta dal senatore Filippi. Il professor Bargagna, ordinario di medicina legale all'università di Pisa, per noi toscani era una persona di un certo livello; però lo era anche il professor Fiori. In questo scontro fra le due posizioni, c'è un fatto che co-

munque smentiva il professor Bargagna, il quale ha detto che dopo mezz'ora erano tutti morti: dopo un'ora infatti c'era una persona viva e questa persona in un'audizione ha detto che, poco prima di essere salvato, aveva visto altre persone vive. Al di là di tutto, questo è un dato fattuale ineliminabile.

Un'ultima osservazione sul piano dei soccorsi, ricollegandomi alla prima domanda del senatore Uras, che riguardava la responsabilità della parte pubblica. Il comandante Albanese non venne neppure indagato dal dottor De Franco, secondo il criterio che la responsabilità penale è diversa da responsabilità di altro tipo. Quella sera il comandante Albanese era andato a La Spezia e non era presente. Poi però è arrivato e a quel punto si è collocato in un posto (sopra un rimorchiatore) che non era quello che doveva assumere, anche se bisogna vedere in quel momento quante persone fossero ancora vive. Comunque all'epoca, nel 1991, mancava un piano dei soccorsi per il porto di Livorno (non so quale sia adesso la situazione), cioè mancavano delle regole alle quali si potesse fare riferimento in caso di incidente o di collisione. Questo spiega anche perché presso la Capitaneria di porto non hanno capito più niente e sono entrati nel pallone. Ora, è vero che comunque dovevano andare alla ricerca delle navi coinvolte nell'incidente; però probabilmente, anche per dei militari, sarebbe stato meglio se ci fosse stato un piano di soccorso con l'indicazione chiara delle cose da fare. E questo a me non risulta che ci fosse.

PRESIDENTE. Ringraziamo l'avvocato Galasso e l'avvocato Neri per il loro contributo, chiedendo loro di aiutarci ancora nel prossimo periodo, inviandoci le risposte alle domande cui non abbiano fatto in tempo a rispondere ed eventuali altre note o documenti che ritengano utili.

Comunicazioni del Presidente e determinazione sul regime di classificazione degli atti finora acquisiti

Prima di concludere i lavori, comunico che tutti gli atti finora acquisiti dalla Commissione sono stati classificati come documenti liberi, salvo uno, relativo alla scorsa audizione e costituito dal rapporto dell'ammiraglio della Guardia costiera Francese all'allora ministro della Marina mercantile Facchiano, consegnato il 16 febbraio dal giornalista Alberto Testa. Specifico che si tratta di un documento che è stato consegnato formalmente al ministro Facchiano, ma che poi non è stato assunto nel processo per la morte anticipata dell'ammiraglio Francese. Propongo di classificarlo come documento libero, così come considererei di acquisire come libero anche il documento consegnato oggi dall'avvocato Galasso.

MUSSINI (*Misto*). Signor Presidente, prima di decidere se rendere pubblici o secretare questi documenti, forse dovremmo leggerli.

Se sta nelle regole che ci siamo dati, va benissimo. Se invece è una valutazione che lei ci sottopone, vorrei sapere su cosa siamo chiamati a decidere per divulgarla o meno.

PRESIDENTE. Noi consideriamo liberi quei documenti che sono già stati messi a disposizione dei commissari per il loro carattere del tutto pubblico (pagine di giornale che sono state consegnate, fotografie, eccetera).

Il rapporto dell'ammiraglio della Guardia costiera Francese è citato esplicitamente e già fa parte degli archivi dell'Associazione delle vittime. Da questo punto di vista è semplicemente un po' più delicato perché non è stato reso pubblico se non limitatamente, però mi sembrerebbe strano decretarne la segretezza. Direi che è un passaggio formale, che è giusto fare, perché si tratta di un documento che non ha fatto parte degli atti processuali; tuttavia, è già pubblico, quindi gli ho dato un'importanza leggermente diversa.

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). È già stato pubblicato dai giornali.

PRESIDENTE. Infatti potevamo anche non esplicitarlo ma abbiamo voluto dare un'importanza particolare a questo tema.

La seduta termina alle ore 13,10.

ALLEGATO 1

DOCUMENTAZIONE CONSEGNATA IN SEDE DI AUDIZIONE

Mittente	Argomento
Associazioni Vittime: Ass.ne «140» presieduta da Loris Rispoli; Ass.ne «10 Aprile» di Angelo Chessa.	«Documento di approfondimento a supporto dell'inizio lavori» – Dicembre 2015 – Dossier consegnato in audizione, nella seduta del 17.12.2015 , dalle associazioni delle vittime.
Ass.ne «10 Aprile»	Lettera di presentazione Associazione 10 Aprile 10 dicembre 2015 statuto Associazione 140
Ing. Giovanni MOTTA , responsabile della Direzione Sicurezza e Ambiente dell' Autorità portuale di Livorno .	Documentazione consegnata in sede di audizione dall'Ing. Giovanni MOTTA, nella seduta del 26 gennaio 2016 .
Giornalisti: Piero Mannironi de «La Nuova Sardegna» e Alberto Testa de «L'Unione sarda»	Documentazione consegnata in sede di audizione nella seduta del 16 febbraio 2016 . Lettera comandante Francese a ministro Facchiano
Avvocati: Bruno NERI e Alfredo GALASSO , legali di parte civile	Documentazione consegnata in sede di audizione dall'avvocato Alfredo GALASSO nella seduta del 23 febbraio 2016 .

ALLEGATO 2

DOCUMENTAZIONE TRASMESSA ALLA COMMISSIONE

Mittente	Argomento
Manfredi Lucibello	Filmato in DVD di Manfredi Lucibello – « <i>Centoquaranta – La strage dimenticata</i> » proiettato nella seduta del 14 gennaio 2016.
Istituto Pia Società Figlie di San Paolo	<i>Publicazione sul disastro del traghetto Moby Prince</i>
Editore EPC	Documentazione tecnica , contenuta nella Rivista «Antincendio» del dicembre 1991.
Tribunale Penale di Livorno – SEZ. 1 – Sentenza N. 179 REG. SEN. N. 66/95 RG N. 542/91 NR	sentenza primo grado Moby Prince Sent. in data 31/10/1998 – depositata in data 21/01/1998
Corte d'appello di Firenze Sentenza N. 305/98 Reg. Gen. N. 542/91	Sentenza di secondo grado Moby Prince Sent. in data 05/02/1999 –
PALERMO Avv. Carlo , legale della famiglia Chessa	Richiesta di riapertura del procedimento penale relativo alla sciagura del Moby Prince avvenuta il 10 aprile 1991, al Procuratore della Repubblica di Livorno, dott. Antonio Giaconi.

