



Senato della Repubblica

---

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 16

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

AUDIZIONE DEL GIORNALISTA FRANCESCO SANNA  
E DEL DOTTOR GABRIELE BARDAZZA, PERITO  
DELLA FAMIGLIA CHESSA

18<sup>a</sup> seduta: martedì 12 aprile 2016

Presidenza del Presidente LAI

**I N D I C E****Comunicazioni del Presidente**

PRESIDENTE ..... Pag. 3 |

**Sulla pubblicità dei lavori**

PRESIDENTE ..... Pag. 4 |

**Audizione del giornalista Francesco Sanna  
e del dottor Gabriele Bardazza, perito della famiglia Chessa**

PRESIDENTE ..... Pag. 10, 23, 25 e <i>passim</i>	<i>BARDAZZA</i> ..... Pag. 4, 10, 23
BATTISTA ( <i>Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE</i> ) ..... 24, 42	<i>SANNA</i> ..... 24, 25
FILIPPI ( <i>PD</i> ) ..... 42	
MATTEOLI ( <i>FI-PdL XVII</i> ) ..... 24	
MUSSINI ( <i>Misto</i> ) ..... 24	
PAGLINI ( <i>M5S</i> ) ..... 24, 42	

---

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

*Intervengono il giornalista Francesco Sanna e il dottor Gabriele Bardazza, perito della famiglia Chessa.*

*La seduta inizia alle ore 11.*

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

PRESIDENTE. Prima di iniziare i nostri lavori, voglio esprimere le mie condoglianze per la notizia, che è appena arrivata, della scomparsa del fondatore del Movimento 5 Stelle Gianroberto Casaleggio.

Osservare un minuto di silenzio può essere un modo giusto per esprimere i nostri sentimenti.

*(Il Presidente, e con lui la Commissione, si leva in piedi per osservare un minuto di silenzio).*

Prima di dare la parola agli auditi, voglio riferire molto brevemente della missione che la Commissione ha svolto domenica 10 aprile a Livorno, esprimendo, a nome anche dei componenti che hanno partecipato, alcune sensazioni. Se ci sarà l'occasione, potremo anche consentire a chiunque ha partecipato alla missione di parlarne.

A nome di tutti, però, sento di poter esprimere il sentimento di grande fiducia che la città di Livorno trasmette a questa Commissione.

La sensazione che noi abbiamo ricevuto è che nella città di Livorno ci sia, nei confronti del lavoro che stiamo facendo, attenzione e soprattutto fiducia. Quella fiducia che i cittadini vogliono sempre riporre nelle istituzioni quando sentono che le istituzioni stanno compiendo ogni sforzo per essere al servizio dei cittadini e, in questo caso, anche al servizio della verità.

Oltretutto, chiunque era lì ha rilevato una sensibilità altissima e una grande partecipazione da parte della città, sia nel momento emozionante della mattina, quando un'opera d'arte è stata dedicata alle vittime della strage del *Moby Prince*; sia quando, nel pomeriggio, in Consiglio comunale, hanno parlato i familiari delle vittime del *Moby Prince* e i familiari di vittime di altre stragi delle quali non sono stati ancora trovati né i colpevoli né la verità.

Da loro si è levato un grido molto alto, del quale dobbiamo farci rappresentanti, anche perché le procedure giudiziarie non lascino impuniti quei reati che hanno portato alla morte di persone e al dolore di tante famiglie. Mi riferisco in particolare alla strage di Viareggio del 2009, anche se in quella sede era ricompreso un sentimento più generale, che guardava

a questa Commissione come quella che può aprire le strade ad un'attenzione diversa verso questi eventi tragici.

Ovviamente, noi abbiamo rappresentato tutto il lavoro della Commissione. A tal proposito, io ringrazio davvero i colleghi che hanno potuto partecipare. So che molti altri avrebbero voluto partecipare ma non hanno potuto. So, però, che con il cuore e con la mente erano con noi.

Ho ritenuto giusto che l'intera Commissione fosse consapevole della giornata molto emozionante che abbiamo vissuto, durante la quale abbiamo anche potuto compiere un sopralluogo alla torre dell'avvisatore, all'orario esatto in cui 25 anni fa partiva il *Moby Prince*. Tale visita ci ha dato una percezione molto concreta di quanto avvenuto 25 anni fa proprio in quel momento e di ciò che 25 anni fa poteva essere visto da quella posizione. Pertanto, le audizioni che svolgeremo, anche all'avvisatore in servizio allora, potranno essere rafforzate da questa esperienza comune.

#### *SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI*

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

Agli auditi e ai commissari ricordo che, qualora lo ritengano, possono chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video ed eventualmente anche la secretazione dell'audizione o di parte di essa. Ovviamente, ai sensi dell'articolo 13 del Regolamento, preciso che è la Commissione che decide su un'eventuale richiesta in questo senso.

D'accordo con gli auditi, inizieremo l'audizione con il dottor Bardazza, che svolgerà la sua relazione. Poi daremo subito la parola al dottor Sanna, per poi porre le domande a entrambi.

#### **Audizione del giornalista Francesco Sanna ed il dottor Gabriele Bardazza, perito della famiglia Chessa**

**BARDAZZA.** Sono Gabriele Bardazza e lavoro presso lo studio di ingegneria forense Bardazza a Milano.

Nel 2010 siamo stati contattati da Angelo Chessa, figlio di Ugo Chessa, comandante del traghetto *Moby Prince*, subito dopo il deposito da parte dei pubblici ministeri della richiesta di archiviazione dell'inchiesta *bis* del 2006-2010.

Da lì, abbiamo cominciato ad occuparci di questo caso. Sostanzialmente, il nostro lavoro per molti anni (ormai è da sei anni che lavoriamo su questo caso) è stato quello di raccogliere il materiale. Abbiamo fatto una serie di accessi agli atti presso la Procura della Repubblica di Livorno. Abbiamo acquisito tutta la documentazione allegata alla richiesta di archiviazione: sono 17 filze, davvero un grande quantitativo di materiale.

Abbiamo iniziato un lavoro di messa in ordine e sistematizzazione dei fatti e dei documenti tecnici che all'interno di questa documentazione sono presenti. Ci tengo a rappresentarvi che non sono state fatte nuove elaborazioni rispetto ai dati contenuti nelle relazioni tecniche.

Abbiamo fatto una riflessione lunga, anche con gli altri colleghi che ci hanno aiutato in questo percorso, su che livello di informazione darvi oggi.

I dati tecnici, infatti, sono tantissimi e possono essere declinati in forme diverse fino ad arrivare a livelli di dettaglio estremi per ogni singolo argomento. Considerate che abbiamo deciso di fare una presentazione dei temi che fosse la più generale possibile, utilizzando come traccia l'articolo 1 della delibera istitutiva della Commissione d'inchiesta, avendo anche seguito le audizioni fatte finora e cercando di fissare alcuni punti che crediamo possano esservi utili anche nel prosieguo di questo lavoro; ovviamente restiamo a disposizione.

Questa vicenda è complessa e, come ha ricordato il presidente Lai, ha toccato famiglie che in questi anni hanno manifestato molta rabbia; una rabbia che spesso non aiuta a comprendere fatti tecnici che invece, se considerati da una posizione di terzietà, consentono di conoscere verità che sono già presenti: molti dei misteri (come sono stati definiti dalla stampa) della vicenda Moby Prince in realtà trovano una spiegazione molto semplice e lineare all'interno delle stesse carte.

I temi che ho deciso di presentarvi in maniera molto rapida in questa prima audizione sono rappresentati nella prima *slide* che vi mostro e sono: le condizioni meteorologiche, in particolare il fenomeno della nebbia; la posizione della petroliera al momento della collisione, l'orientamento della petroliera (e cercherò di farvi capire perché è importante per la ricostruzione); la rotta conseguente in uscita del traghetto verso Livorno; farò una considerazione molto rapida circa il lavoro che la Commissione è chiamata a svolgere nell'acquisizione di informazioni radar. Essendo anche io presente a Livorno, so che il Presidente ha già dei contatti con il Governo degli Stati Uniti; tuttavia, ancor prima di questo, ci sono elementi che si trovano addirittura a Livorno e forse varrebbe la pena che la Commissione se ne interessasse, visto che ciò rientra tra le sue attività specifiche. Svolgerò altresì una considerazione su uno specifico impianto di sicurezza a bordo che per un certo numero di anni ha dato origine anche a contrapposizioni all'interno delle associazioni dei familiari: mi riferisco cioè all'impianto *sprinkler*, che è direttamente legato ai tempi di sopravvivenza a bordo.

Quest'ultimo sarà il tema che affronterò successivamente in maniera molto informativa, cercando cioè di fornirvi una serie d'informazioni documentali in modo che voi possiate fare le vostre considerazioni. Affronterò il tema dei soccorsi, perché ho notato che sta molto a cuore a questa Commissione, e mi permetterò molto umilmente di dare una chiave di lettura dal punto di vista della catena di comando e degli aspetti giuridici che sono stati forse tralasciati durante le fasi d'indagine, per via del passaggio relativo ai tempi di sopravvivenza: non avendo quel dato, infatti, i soccorsi

non sono mai stati analizzati. Seguirà una serie di considerazioni circa la petroliera AGIP Abruzzo, uno dei due mezzi coinvolti nella collisione, che però sostanzialmente non è stato oggetto di attenzione e quindi sottoposto a nessun tipo di verifica; vedremo un aspetto particolare di queste verifiche, che forse potrebbe essere d'interesse della Commissione. Infine, ho lasciato per ultimo il tema più generale dei depistaggi e degli occultamenti che in tanti anni hanno caratterizzato non solo il traghetto Moby Prince, ma questa vicenda. Cercherò di procedere speditamente.

Come vedete, le inchieste, le indagini e le attività di accertamento tecnico sono state tante e sono rappresentate nella *slide* che vi sto mostrando: contestualmente ci sono state l'inchiesta sommaria della capitaneria di porto, un'inchiesta formale della Marina mercantile fatta nel 1993 con una consulenza approfondita da parte del Registro italiano navale (RINA), che è l'ente certificatore italiano; dal 1991 al 1994 ci sono state le indagini della Procura di Livorno; dal 1995 al 1997 c'è stato il primo processo che ha avuto al suo interno un'altra commissione di consulenti, di periti, del giudice Lamberti; dal 1998 al 1999 c'è stato un successivo processo d'appello presso la corte d'appello di Firenze. Su questo elemento non abbiamo fatto un accesso agli atti presso la corte d'appello, ma riteniamo che non siano stati fatti accertamenti tecnici specifici durante questa fase. Poi c'è stata l'inchiesta più lunga che ha interessato la vicenda del Moby Prince, quella denominata *inchiesta-bis*, durata dal 2006 al 2010 e conclusasi con l'accoglimento della richiesta di archiviazione proposta dal *pool* dei magistrati della Procura di Livorno a dicembre 2010. L'ultimo documento scritto dalla magistratura di cui disponiamo è questa richiesta di archiviazione, che è stata la traccia utilizzata dalle associazioni dei familiari quando vi hanno portato in audizione quel primo documento (ho avuto modo di vederlo) in cui sono stati sostanzialmente fissati i sette punti che in qualche misura addossano la responsabilità quasi esclusiva, a parte la concausa della nebbia, al comando del traghetto Moby Prince o meglio alla condotta del traghetto da parte del comando nave.

Devo dirvi che, dopo aver letto le 156 pagine di questo che è stato il primo documento di cui mi sono occupato, ho avuto un sentimento un po' contrastante perché, non avendo avuto nessun elemento tecnico, leggendo solo questa richiesta di archiviazione sembrerebbe veramente che non ci sia più nulla da accertare, che sia tutto assolutamente chiaro e che null'altro debba essere investigato. In realtà, se oggi siamo qui, se questa Commissione si è insediata e se voi state lavorando, evidentemente è perché nelle certezze declinate all'interno della richiesta di archiviazione c'è qualche fallacia.

Il primo tema di cui mi occupo è la cosiddetta questione nebbia. Ho avuto modo di ascoltare le audizioni precedenti e vi riporto una serie di fatti tecnici che sono dati oggettivi che potete rivedere oggi come li ho visti io che non sono stato testimone del fatto nel 1991. Il primo è il video D'Alesio. Per brevità ho deciso di saltare la proposizione di questi video, perché ciò sarebbe proprio di una fase di approfondimento successivo: in questa vicenda, infatti, possiamo fare moltissimi gradi di approfondimento

e possiamo arrivare a parlare dei potenziometri della sala macchine del traghetto Moby Prince, ma credo che in questa prima fase non sia il caso. Nell'immediatezza c'è il video D'Alesio, registrato da Nello D'Alesio dalla terrazza di casa ad Antignano (chi è del luogo sa che si trova esattamente di fronte a dove è avvenuta la collisione); di notte egli si accorge che sta succedendo qualcosa in rada, quindi esce con la sua videocamera e riprende una scena. Non vi racconto quali sono gli elementi di questa scena, perché ritengo che la Commissione una volta che vedrà questo video si farà un'idea su dove stava il traghetto rispetto alla petroliera (davanti o dietro) e sulla presenza della nebbia in quel momento. Vi è poi la testimonianza diretta del pilota di un aereo Alitalia in atterraggio su Pisa che chiama la torre. A questo proposito troveremo anche un aggancio ai depistaggi e agli occultamenti, perché queste comunicazioni non vengono ritrovate. Sono tutte questioni rispetto alle quali, come vedete, quando se ne affronta una, c'è sempre un filo che tende alla dispersione e a condurre da un'altra parte. In questo momento mi fermo.

Un'altra questione importante e che spesso viene sottovalutata è che nessuno dei membri dell'equipaggio della petroliera AGIP Abruzzo nell'immediato riferisce che c'è nebbia. Ci sono le comunicazioni che avrete sicuramente visto riportate su alcune testate giornalistiche del marconista che dice: «Livorno ci vede e ci vede con gli occhi; siamo a 2,7 miglia, uscite fuori e ci trovate». Vi è però anche una frase che ho riportato in questa presentazione in cui a un certo punto lo stesso marconista Recanatini dice: «ma come non ci trovate? Ma che, c'è nebbia?». Lo dice in forma interrogativa. Dopo di che ci sono molte altre testimonianze secondo le quali quella sera un fenomeno o la nebbia c'era. Quindi prendendo queste testimonianze, considerando dove e quante sono, ritenendole tutte spontanee e genuine (poi ce ne sono alcune più competenti e altre meno), va detto che comunque riportano un fenomeno: anche voi avete avuto testimonianze di auditi venuti a dirvi che l'avevano vista o meno e che erano sicuri in un senso e nell'altro.

Io non sono stato testimone del fatto, ma questo è un punto abbastanza centrale, perché, se si toglie la nebbia, una parte della ricostruzione cade. Bisogna capire però cos'è questa nebbia e oggi forse è possibile comprenderlo. Ci sono dei documenti che sono stati già all'attenzione e che sono all'interno delle carte della Procura della Repubblica. Tra questi, c'è il registro dell'avvisatore marittimo, che credo audirete la settimana prossima. L'avvisatore marittimo alle 22,27, ovvero nel momento della collisione del Moby Prince, segna sul registro la collisione del Moby Prince e riporta le condimeteo alle ore 22,27, scrivendo: «Cielo sereno, mare calmo, vento da Sud (160°) 2/3 nodi, visibilità 5/6 miglia». Una visibilità di 5/6 miglia vuol dire una visibilità di circa 10 chilometri. Questo scrive l'avvisatore alle ore 22,27, in una posizione privilegiata, da cui vede la rada (voi siete stati sulla torretta dell'avvisatore).

Successivamente ci sono anche altri elementi tecnici che possono ancora oggi consentirci di dire se quella sera c'era la possibilità che si verificasse la nebbia oppure no. Uno di questi si trova nella relazione dei

consulenti tecnici dei pubblici ministeri. Faccio un inciso: a parte un solo dettaglio che segnalerò più avanti, i documenti cui faccio riferimento sono solo consulenze tecniche dei pubblici ministeri e perizie dei periti del giudice, non consulenze tecniche di parte. Questo perché, anche per una forma di terzietà istituzionale che ha ricordato il Presidente più volte, mi sembrava doveroso che in questa fase questo passaggio fosse declinato in questa maniera. Poi, *ad adiuvandum*, ci sono anche i documenti dei consulenti di parte; ma in questa fase non li trovate. Nella relazione dei consulenti tecnici del Pm, che viene depositata nel 1994, vengono individuati e indicati i valori di temperatura dell'aria e dell'acqua di mare e la temperatura di rugiada. Questi tre parametri fisici ci possono aiutare a capire se quella sera c'era la possibilità o meno di formazione della nebbia. I consulenti scrivono tra virgolette, riferendosi alla relazione microclimatica redatta dalla Capitaneria di porto (volume 4 dell'inchiesta sommaria): «...con tali valori, applicando il metodo prognostico, risulterebbe teoricamente possibile il verificarsi della nebbia di avvezione; l'estrema vicinanza dei tre valori porterebbe a ritenere, qualora si fosse generata,» – quindi già con una formula dubitativa – «una sua formazione non in maniera compatta ma sotto forma di banchi». Quindi nel 1994 abbiamo questa indicazione. Ma questi tre dati, che rappresentano le condizioni microclimatiche ancora oggi valutabili, possono o non possono generare una nebbia? Questa è la domanda alla quale, secondo me, la Commissione dovrebbe cercare di dare una risposta definitiva. Nel 1995 l'ispettore Groselle fece un supplemento di indagine per il Pm Cardi, chiedendo all'istituto «Giancarlo Vallauri» di Livorno se avevano disponibilità di dati radar e meteo. Oltre alla risposta, che poi vedremo più avanti, vengono forniti i tracciati barometrici (quindi, insieme ai tre valori di prima, si aggiunge anche la pressione barometrica di quella sera in rada) e il tracciato della direzione e dell'intensità del vento misurato presso l'Accademia navale. Da questi dati risulta che il vento soffiava da Sud, con una velocità di 2/3 nodi. Quindi abbiamo una serie di informazioni coerenti e concordanti sulla base di documenti oggettivi; mi riferisco, cioè, a quello che sta nelle carte.

Aggiorniamo questa condizione al 2009, quando questo stesso tema viene affrontato in modo più ampio da una relazione tecnica collegiale, che viene conferita a due ammiragli (l'ammiraglio Rosati e l'ammiraglio Borsa) da parte del collegio dei pubblici ministeri del tribunale di Livorno, in occasione dell'inchiesta *bis*. È una relazione che abbraccia ed esamina vari aspetti e molti punti. I due ammiragli, nel capitolo «Il vento», scrivono: «...per cui riteniamo che la direzione del vento nella zona di ancoraggio dell'Agip Abruzzo fosse da Sud verso Nord». Quindi, ancora una volta, c'è un'informazione coerente che dice che il vento proveniva da Sud. Queste condizioni – come abbiamo detto – sembrerebbero quanto meno escludere la possibilità che ci potesse essere nebbia. Da tecnico, potrei affermare che quella sera non c'erano le condizioni perché si verificasse una nebbia.

Però abbiamo un sacco di testimonianze che invece ci riferiscono della nebbia. Enrico Fedrighini vi ha rappresentato qui in audizione un discrimine temporale, georeferenziando le posizioni di avvistamento e indicando il dato cronologico di quando avvengono: si potrebbe discriminare che tutte le testimonianze che riferiscono che non c'è la nebbia vengono fornite prima, mentre quelle secondo cui c'è la nebbia vengono fornite dopo. Su questo punto nel processo, tra il 1995 e il 1997, si è discusso a lungo, perché qui insorgeva anche la responsabilità penale di Valentino Rolla, che era imputato in quel momento a processo. Sembrava che la nebbia fosse arrivata proprio in quel mentre, cioè in quel lasso temporale. Si sarebbe trattato quindi di una nebbia un po' particolare, che capita solo sulla petroliera e solo in un momento particolare, con una serie di coincidenze.

Con lo studio di ingegneria forense con cui abbiamo collaborato stavamo lavorando ancora prima di ottenere queste informazioni. Sottolineo che abbiamo ottenuto l'accesso agli atti nel dicembre 2010 ed abbiamo avuto solo tre giorni di tempo per proporre una relazione davanti al Gip. Qualcuno di voi potrebbe obiettare: perché queste cose non le avete dette al Gip? L'ultimo accesso agli atti, dati alla mano, l'abbiamo fatto il 17 dicembre 2010 e l'udienza davanti al gip era fissata per il 21 dicembre 2010 (cito a memoria). Quando farete un accesso agli atti, vi renderete conto delle dimensioni di questo volume di carta; in quei tre giorni non credo di essere riuscito neanche a sfogliarlo tutto, non certo a leggerlo né tanto meno a capirlo. Questo è il motivo per cui, nella sede istituzionale deputata, non siamo riusciti ad obiettare nulla o quasi.

All'interno di quella relazione degli ammiragli Rosati e Borsa troviamo la stessa identica ipotesi di lavoro sulla quale stavamo cercando di lavorare, ovvero che quella non fosse nebbia. Ora vi sintetizzo e vi semplifico il concetto; poi lascerò questi documenti agli atti della Commissione. Ci terrei a leggervi l'*incipit* della proposizione che fanno nel 2009 i consulenti del pubblico ministero: «Nell'arco degli anni sono state avanzate numerose ipotesi riguardanti lo svolgimento dei fatti che hanno portato allo speronamento dell'Agip Abruzzo da parte del Moby Prince, tutte suffragate da ragionamenti che hanno la loro logicità, ma evidentemente non suffragate da prove certe. Da quanto espresso ci riesce difficile portare a conoscenza una ulteriore ipotesi priva di fatti documentari certi, ma per onestà intellettuale riteniamo corretto farlo essendo sufficientemente convinti della correttezza tecnica dell'ipotesi stessa. L'ipotesi chiarirebbe inoltre molte testimonianze dal contenuto poco decifrabile se non con l'insorgere dell'evento che spiegheremo di seguito».

Aggiungo di mio che molte delle testimonianze dal significato poco decifrabile, con questa ipotesi, diventano tutte le testimonianze dal significato poco decifrabile, comprese quelle che dicono che c'era nebbia e quelle che dicono che non c'era; con questa ipotesi vanno insieme. Sul fatto che tale ipotesi sia priva di riscontri documentari certi, è vero che oggi non abbiamo più la petroliera e non abbiamo più il traghetto, ma forse qualche indizio o qualche spunto investigativo (considerando che i

reati tutti abbondantemente prescritti dal punto di vista penale) o comunque una traccia da seguire la possono lasciare ancora oggi alla Commissione. Questo fenomeno è un incidente al generatore di vapore della petroliera. C'è un allegato 4 in questa relazione, in cui si fanno addirittura i conti e si verifica che in soli 10 minuti di guasto quel tipo di impianto avrebbe potuto emettere l'equivalente di 74.000 m di vapore.

Provo a spiegarvelo in lingua corrente e in quattro parole. La petroliera non è una nave e basta; è una fabbrica che galleggia. Questa fabbrica ha necessità di produrre in gran quantità energia e calore, che serve a mantenere il carico in temperatura. Questo sistema, che produce energia e vapore, si chiama appunto generatore di vapore. Si tratta di un enorme caldaia che scalda l'acqua e la trasforma in vapore; il vapore fa girare prima una turbina e poi circola all'interno di tubulature che tengono in caldo il carico. Una semplice fuoriuscita, un semplice guasto, ovvero la foratura di una di queste tubolature, avrebbe generato in dieci minuti (non mi addentro nei dati tecnici, ma vi lascio la relazione del 2009 dei consulenti tecnici del pubblico ministero) una quantità di vapore pari a 74.000 metri cubi, l'equivalente – lo scrivono anche per dare la percezione di che cosa siano 74.000 metri cubi – di 120 villette a due piani da 100 metri quadrati per piano, praticamente un paese (120 villette sono un quartiere grande di un paese). Si sarebbe scatenato anche un altro effetto: i sistemi elettrici della petroliera, riconoscendo ad un certo punto il guasto, si sarebbero spenti.

Quindi tutta la serie di testimonianze che vi sono sui bagliori rossi sono spiegati qua dentro, gli stessi bagliori che vedono Thermes e Olivieri. Immagino che ad un certo punto audirete anche Paolo Thermes e Roger Olivieri, perché la loro è una testimonianza sulla nebbia che giornalmisticamente era venuta fuori – come immagino avrete avuto modo di vedere – e a sentenza loro diventano «testimoni della nebbia». Eppure loro dicono che la nebbia non c'era, ma c'era un fenomeno sulla petroliera, come fosse un'acqua nebulizzata, come fosse il tentativo di spegnimento di un incendio prima della collisione. Questo avviene prima della collisione. In realtà probabilmente non è un tentativo di spegnimento di un incendio, ma è semplicemente la conseguenza di questo guasto.

**PRESIDENTE.** Quindi i bagliori sarebbero dovuti al sistema elettrico che si spegne e si accende.

**BARDAZZA.** Leggo dalla relazione: «Contemporaneamente si attivava la combustione all'interno della camera di combustione a causa della presenza massiccia di vapore che riduceva il corretto miscelamento del combustibile con l'aria comburente. L'incombusto seguiva le condotte di scarico mescolandosi con il vapore e completava la sua combustione all'uscita del fumaiolo ritrovando l'ossigeno necessario, producendo modeste ed intermittenti lingue di fuoco. Il vapore all'uscita del fumaiolo saturava l'aria esterna producendo una quantità di nebbia valutata in 74.000 metri cubi, come da calcoli in allegato 4».

Ritengo che la Commissione debba valutare questa condizione, perché altrimenti diventa complicato valutare se ci fosse o non ci fosse nebbia. Il senatore Filippi diceva di essere combattuto, di trovarsi di volta in volta di fronte ad auditi che dicono cose differenti. Allora diventa un atto di fede. Esistono invece gli strumenti perché questo non sia un atto di fede, ma si possa capire se c'era o non c'era nebbia.

Passo ad un secondo argomento: la posizione della petroliera al momento della collisione. Anche questo è uno di quei misteri che forse mistero non è. L'inchiesta sommaria fissa il punto come quello rilevato dalla nave **Libra**.

L'opposizione, nell'ultima pagina del volume 2, che è lo stralcio che trovate a destra, indica due posizioni che vengono ritenute credibili dalla Capitaneria: quella rilevata dall'accademia navale, che è la posizione 1, e quella rilevata da nave **Libra**, una nave dell'esercito che era presente sui luoghi il giorno 12 aprile. La collisione avviene il 10 aprile sera, la posizione viene rilevata da nave **Libra** il giorno 12. Questo ci fornisce un elemento pacifico: tutti hanno considerato quella posizione in cui si trovava la mattina dopo e addirittura il 12 aprile come la posizione in cui è avvenuta la collisione. Questo è un dato che bisogna ricordare.

Questo che vedete tratteggiato nell'immagine proiettata è il limite del divieto di ancoraggio che era presente fuori dal porto di Livorno. Questa è la rappresentazione cartografica, oggi su Google Earth, della situazione del 1991. Questa che vedete è la carta nautica originaria del 1991 che è stata già referenziata e che consente questa rappresentazione. In questo stanno le nuove tecnologie che abbiamo applicato, trattandosi semplicemente di strumenti per la rappresentazione grafica di informazioni che diversamente risulterebbero difficili da comprendere.

Nella sentenza del 1997, dopo aver declinato molte posizioni differenti e aver riportato le informazioni di molti consulenti tecnici (la maggior parte dei quali, per la verità, indicavano la posizione all'interno del cono di divieto di ancoraggio, ma tutte con notazioni differenti e di difficile comprensione: coordinate, posizioni di avvistamento da terra o da mare), scrivono che la posizione della petroliera, quella rilevata dall'unità dei soccorsi, è: 43° 29'.8 Nord e 10° 15'.3 Est. Questa posizione, non declinata da nessuno su una carta nautica, si trova all'interno del divieto di ancoraggio. La sentenza ci dice che la petroliera si trovava all'interno del cono di divieto.

Nel 2009 i pubblici ministeri tornano sulla questione con i loro consulenti tecnici e riformulano il quesito su dove fosse avvenuta la collisione agli stessi ammiragli Rosati e Borsa. Gli ammiragli prendono i 14 punti dell'inchiesta formale del 1993 (quindi non quelli della sentenza del 1997), prendono solo quella tabellina, la ridisegnano e la riproiettano in questa posizione: come vedete, ci sono una serie di punti (la gran parte, alcuni sono all'esterno) che sono all'interno dell'area del divieto. I due ammiragli chiosano facendo sostanzialmente una media geometrica, ovvero disegnano un rettangolo, tirano le due direttrici e identificano un ul-

teriore punto come la media di tutti i punti, indicandolo appena fuori il divieto di ancoraggio.

Ritenevo fosse difficile oggi capire quale fosse effettivamente la posizione della petroliera. Angelo Chessa mi ha chiesto più volte dove fosse avvenuta quella collisione. Vedendo declinate tutte quelle posizioni andare a sceglierne una piuttosto che un'altra diventava per noi dello studio uno sforzo abbastanza grande, un atto di fede, e da tecnici gli atti di fede tendiamo a non farli.

Abbiamo a disposizione delle immagini (questa che vedete proiettata è uno stralcio di un'immagine video RAI ripresa con un elicottero dell'esercito la mattina alle ore 7 dell'11 aprile) in cui viene ripresa la petroliera Agip Abruzzo. Se su questa immagine vengono ripresi tre punti cospicui a terra e la posizione della petroliera, non possiamo sapere esattamente quale sia questa distanza, ma possiamo conoscere questa direzione semplicemente tracciando una retta (si tratterebbe altrimenti di fare calcoli di trigonometria, ma in questo caso è una retta, quindi non c'è bisogno). Questa retta è materializzata sulla carta e ci fa vedere che nella direzione, qualunque distanza si abbia, la petroliera è tutta all'interno del divieto di ancoraggio.

Introduciamo ora un piccolo argomento, ma è solo un elemento in più che alimenta la rabbia dei familiari delle vittime che qualcuno di voi ha avuto modo di incontrare. Avete visto come, nell'immagine precedente, la capitaneria di porto nell'inchiesta sommaria posiziona la petroliera fuori dal divieto di ancoraggio e pesca.

Il comandante Sergio Albanese, fin dalla sera dell'incidente, nelle prime dichiarazioni, afferma che la posizione della petroliera era regolarissima (lo dice più di una volta). Nelle carte in procura (quando farete l'accesso agli atti lo troverete) c'è il brogliaccio della motovedetta CP 232 della capitaneria di porto che alle ore 2,05 segna la posizione della petroliera declinando le coordinate LORAN: queste sono all'interno del divieto di ancoraggio previsto dalla norma. Questo che vi faccio vedere ora è invece un elemento «nuovo»: si tratta di una consulenza tecnica di parte – l'unica di cui vi mostrerò una traccia – ed è del comandante Vatteroni, che la conferma durante il dibattimento in Aula il 30 maggio 1995. La redazione di questa relazione è del 25 aprile 1991 quando, con uno dei primissimi GPS (oggi quasi tutti i telefonini hanno un sistema di localizzazione ma stiamo parlando del 1991 e allora si trattava di uno strumento che bisognava procurarsi) del quale è riportata anche la descrizione, e con il supporto degli strumenti tradizionali di rilevamento (quindi con un teodolite), il comandante fa tutta una serie di rilevamenti e accerta che la posizione della petroliera, dell'ancora e quant'altro è all'interno dell'area in cui vige il divieto di ancoraggio e pesca. Ne dà quindi comunicazione, con il fax che vi mostro, ad uno degli avvocati di parte civile. Noi abbiamo il fax originale perché l'archivio del comandante Vatteroni ci è stato donato nel marzo 2015, dopo la morte del comandante avvenuta lo scorso anno. Noi abbiamo chiesto di poter incontrare il comandante quando era già anziano ma non abbiamo avuto la possibilità di conoscerlo. I suoi figli, però,

hanno deciso di donare all'associazione l'archivio del padre, un uomo estremamente preciso e ordinato, un grafomane che aveva annotato tutta una serie di appunti che ci hanno aiutato tantissimo. Tra le altre, quindi, ci ha lasciato questa informazione che è condivisa dal comandante Maranzano (che quindi è perfettamente consapevole di questo fatto) dello studio Ansaldo di Genova, che era uno dei consulenti tecnici della Navarma.

Di questa vicenda, cioè del fatto – vero – che la petroliera era in divieto di sosta e che avrebbe dato origine ad una sanzione amministrativa e nient'altro, credo che vi abbia parlato Roffi durante l'ultima audizione. Si tratta forse di una disattenzione del comandante Superina che non era poi così strettamente necessario tenere coperta. Vi chiedo di tenere a mente anche questo elemento perché è uno dei tanti che poi, se messi in ordine e organizzati sistematicamente, vi consente di raccontare con i documenti gran parte di questa storia.

Passo ad un altro argomento importante, cioè l'orientamento della prua della petroliera. Immagino che alcuni di voi, esattamente come me, abbiano avuto delle difficoltà relativamente alla questione dell'orientamento della prua, a Nord o a Sud, che non è di immediata comprensione.

Lo scenario della ricostruzione ufficiale è il seguente: la petroliera si trova con la prua rivolta verso Nord, il traghetto esce seguendo la rotta 191 o 195 e collide dritto per dritto contro la murata destra della petroliera (i rilievi non sono in scala perché non sarei riuscito a rendere la dimensione delle navi che sarebbero risultate essere due puntini) centrando il laterale di destra 7 e generando l'incendio. Questa è la ricostruzione ufficiale: la petroliera è ferma all'ancora con la prua rivolta verso Nord, il Moby Prince non la vede perché è avvolta dalla nebbia e ci sbatte contro. La ricostruzione ufficiale, però, riporta una direzione del vento contraria a quella più probabile che abbiamo visto essere proveniente da Sud. Aggiungo che le petroliere si orientano non solo in base al vento ma anche sulla direttrice della corrente. Per la precisione si orientano sulla direzione risultante dalla velocità del vento e la direzione della corrente.

Inoltre, tale versione è contraria a quella di tutta una serie di testimonianze di cui potrete farvi testimoni voi stessi. Quando guarderete i video, se li guarderete, ma anche solo ascoltando le testimonianze, ve ne accorgete. È lo stesso ammiraglio Albanese che dice che ad un certo punto l'imboccatura del porto era piena di fumo, non nebbia in questo caso, ma fumo. Se il vento fosse venuto da Nord e l'incendio si fosse trovato in questa posizione, i soccorritori sarebbero arrivati da sopravvento e avrebbero trovato immediatamente la petroliera senza alcun tipo di imbarazzo. In realtà, siccome il vento veniva dai quadranti meridionali (per semplicità diciamo Sud, poi si potrà precisare quanti gradi da Sud ma si trattava di correnti meridionali), nel momento in cui uscivano dal porto, i soccorritori si trovavano davanti una gran massa di fumo, nebbia e quant'altro che gli veniva incontro con tutte le difficoltà relative ad individuare prima la petroliera e poi il Moby Prince.

Ora vi mostro un atlante delle correnti superficiali italiane della marina mercantile. Le correnti sono più o meno *standard*, nel senso che

hanno un andamento stagionale. Certo non cambiano esattamente il primo del mese ma hanno un andamento che più o meno è sempre lo stesso. Nella figura che vi mostro si vede benissimo che in corrispondenza del mese di aprile e della rada del porto di Livorno, si ha una debole corrente con direzione da Sud verso Nord. Questa è una ulteriore testimonianza che anche la corrente avrebbe portato la petroliera ad orientarsi con la prua verso Sud. Siccome un dato inconfutabile è che la petroliera è stata colpita dal Moby Prince sulla destra, il Moby Prince l'ha colpita con la prua e aveva le pale del timone in acqua rivolte verso destra. Ciò significa che una turbativa sulla navigazione del traghetto c'è stata. Questa poi è stata declinata anche con dei tempi: il comandante stava rientrando in porto, aveva messo in sicurezza i passeggeri, li aveva già radunati nel salone Deluxe e la decelerazione, al momento della collisione, non ha prodotto alcun tipo di infortunio sui passeggeri, il bar di prua era pieno di persone. Tutte queste informazioni sono però prive di un riscontro oggettivo. I dati certi sono i seguenti: la petroliera ragionevolmente aveva la prua rivolta verso i quadranti meridionali e il Moby Prince, o per un guasto ai timoni o per una manovra di svio, aveva le pale del timone in acqua rivolte verso destra. Entrambi questi particolari sono importanti e li riprenderemo anche se non oggi ma, come vedete, ogni singolo argomento rimanda ad ulteriori passaggi.

Tra i documenti che ho portato c'è anche la testimonianza del comandante Superina, il comandante della petroliera, che ad un certo punto dice con la sua voce: «stiamo suonando, stiamo suonando ma difficilmente ci sentite perché abbiamo la prua a Sud». In questa posizione i mezzi di soccorso, i Vigili del fuoco e i rimorchiatori gli chiedono di suonare e lui però, avendo le trombe della petroliera girate sulla parte proriera, dice che non lo sentono perché ha la prua girata verso Sud.

Io spero che in questa sede si riescano a comprendere questi aspetti perché in sede giudiziaria, avendo letto tutte le udienze, posso dirvi che con le domande degli avvocati, le obiezioni e le contro-domande, difficilmente si sarebbe potuto capire qualcosa. Oggettivamente è una modalità che non ha consentito l'accertamento della verità anche perché i consulenti tecnici delle parti avevano tutti ipotesi differenti e non si capiva nemmeno se differissero di tanto o di poco.

A questo punto vi è un aspetto di cui siete stati anche parzialmente testimoni quando vi siete recati con la Capitaneria di porto nel punto della collisione. Si impone la versione secondo la quale la collisione è avvenuta al di fuori del triangolo di divieto, il che implicherebbe che la rotta debba essere una e una sola, appunto quella di collisione che viene individuata come rotta 191, una rotta quasi suicida da parte del comandante Chessa, tant'è che questo passaggio gli viene anche imputato in una richiesta di archiviazione del 2010, come dire che ha commesso un'imprudenza che forse può essere definita anche più di un'imprudenza.

In realtà, voi avete un teste qualificato, l'avvisatore, che ha indicato qual era, secondo lui, la rotta di uscita del *Moby Prince*. Voi lo avrete qui in audizione e glielo chiederete.

Egli ha riferito nelle informazioni testimoniali che la nave era uscita a 200-210 e che quella era la prassi. Quando i traghetti uscivano, attraverso la Meloria, attendevano in questa posizione che la rada fosse tutta sgombra. Poi vedremo che la rada non era affatto sgombra, ma c'erano un sacco di altre navi ancorate.

Come potete evincere da questa mia rappresentazione, questa rotta di 191 gradi, per collidere sul punto di nave *Libra*, quindi dall'uscita dal porto di Livorno, avrebbe portato la petroliera ad uno sfioro di Punta Polveraia all'isola d'Elba in piena notte, con la necessità di rifare un punto nave e un passaggio radente sulle secche dell'isola di Pianosa che è sprovvista di faro.

Se chiedete a un qualunque navigatore diportista, egli vi dirà che passare di notte da Pianosa che, per definizione, ha una superficie piatta, non è illuminata e non si vede per niente, sarebbe un comportamento assolutamente irresponsabile.

È del tutto evidente che le questioni sono diverse. Rimanendo a Livorno, in rada, io vi parlo delle richieste da me presentate al Consolato degli Stati Uniti d'America. Ci siamo infatti tutti interrogati su come sia stato possibile che gli Stati Uniti, con la base di *Camp Darby* e la presenza di navi militarizzate piene di armi, non esercitassero alcuna forma di controllo sui loro interessi. La stessa domanda potrebbe essere rivolta anche alle autorità militari.

La risposta che il 30 aprile 1991 l'Istituto per le telecomunicazioni e l'elettronica «Giancarlo Vallauri» di Livorno dà al pubblico ministero De Franco è la seguente: «In esito a quanto richiesto [i tracciati radar], con la lettera in riferimento, si comunica che il nostro Istituto non dispone di tracciati radar relativi agli episodi in oggetto accaduti la sera del 10 aprile.

Inoltre, si comunica che nessun apparato radar dell'Istituto era in funzione dopo le ore 18,30, risultando a quell'ora l'Istituto chiuso».

L'Istituto Vallauri oggi è in una struttura di controllo militare definita. Sul sito *Internet* potete vedere di cosa si occupa, anche se gli apparati probabilmente non sono gli stessi. A Livorno, comunque, c'era un sistema di controllo *radar* che si asserisce essersi disattivato alle ore 18,30, perché erano finiti i turni di lavoro.

Io faccio solo notare che, da diverse testimonianze, risulta che c'era la guardia rinforzata e che in Accademia navale c'era un momento di particolare allerta, susseguente alla fine della prima guerra del Golfo e, a maggior ragione, a causa del carico di navi militarizzate americane presenti in rada, di cui le nostre autorità erano state informate.

Esiste anche la documentazione in cui il Dipartimento della difesa comunica che queste navi sono tre. Poi il Dipartimento si è corretto, dicendo che erano cinque e, infine, si è scoperto che in realtà erano sette. Un suggerimento che faccio alla Commissione, quindi, è di andare a verificare questa risposta, che è arrivata il 30 aprile 1991.

Affronto ora la questione dal punto di vista dei familiari, ma per riportarvi alle questioni centrali. Queste considerazioni sono probabilmente possibili oggi con le lenti della storia, che ci consentono di posizionare

queste informazioni correttamente. Questa storia è stata infatti raccontata in maniera molto diversa, anche con degli spazi di confusione. Se ci si attiene ai documenti, a quanto contenuto nelle carte della Procura della Repubblica, molte delle risposte che già avete le ritrovate là.

Quanto alle dotazioni di sicurezza a bordo del *Moby Prince*, io parlerò di un elemento specifico, che ha dato origine a diverse contrapposizioni. Chi proviene da Livorno, come il senatore Filippi, sa perfettamente che questo è stato un elemento molto divisivo per quanto riguarda i rapporti tra due le associazioni in un certo momento storico del processo. In realtà, la storia può aiutare anche in questo caso a stabilire una parola di verità, non fosse altro perché questo è un punto rilevante anche rispetto al tema della sopravvivenza a bordo.

L'impianto *sprinkler* è l'impianto antincendio automatico presente a bordo del traghetto. È composto da ampolline contenenti un liquido tarato a una certa temperatura. Raggiunta questa temperatura, l'ampollina aumenta di volume, si rompe e da lì fuoriesce un fluido, prima sotto forma di aria e poi di acqua. Ne ho spiegato il funzionamento tecnico, perché mi servirà per collegarmi poi alla richiesta di archiviazione.

Quell'impianto è stato oggetto di attenzione dai consulenti tecnici dei pubblici ministeri e dai consulenti tecnici delle parti, che sono saliti sul traghetto in un arco di tempo che va dal 1991 al 1994, fino a quando si è andati al processo. I periti del RINA nel 1993 hanno fatto la consulenza tecnica per l'inchiesta formale del Ministero della Marina mercantile. Una fotografia, scattata da uno dei consulenti, riprende il quadro dei compressori ad aria impostato sul comando manuale.

Si è quindi discusso se quell'impianto fosse stato efficace nel controllare quel tipo di incendio. Se il RINA, che è l'ente che aveva certificato quel sistema, avesse trovato quell'impianto disattivato, avrebbe avuto tutto l'interesse a dire che l'impianto funzionava (in quanto loro lo avevano certificato) e che non era colpa del RINA se era stato spento. In realtà, il RINA nella sua relazione parla di inefficacia. Quindi, quel sistema non ha fornito alcun tipo di aiuto per quel tipo di incendio a bordo del traghetto.

Vi è una serie di ulteriori elementi, che ora non vi declino, quali le casse di compenso, e degli aspetti tecnici che indicano che quel sistema è entrato in funzione. Vi è la testimonianza del superstite, Alessio Bertrand, che a un certo punto si bagna con una manichetta. Egli, infatti, sopravvive perché a un certo punto riesce a bagnarsi.

Quando questo aspetto dell'impianto *sprinkler* disattivato arriva all'opinione pubblica? Nel 1997, sei anni dopo la collisione, quando il collegio dei periti del giudice, nel corso di un accesso a bordo il 21 gennaio 1997, scoprì che l'impianto dell'acqua spruzzata del *garage* effettivamente non era mai entrato in funzione, in quanto era un impianto manuale e non automatico.

Esattamente come nei casi recenti della *Norman Atlantic* e del traghetto «Sorrento», questi impianti devo essere attivati fisicamente da una persona e non sono automatici come lo *sprinkler*. I periti scrivono:

«secondo quanto agli atti [atti dei quali non sono riuscito a trovare traccia] anche la valvola di presa a mare dell'impianto *sprinkler* era in posizione di chiusura e l'elettropompa era in posizione di comando manuale e non automatico».

Alla fine di questo ragionamento, i consulenti, nonostante riportino atti che io non sono riuscito a trovare, affermano: «per quanto ora detto, si ritiene di poter affermare che l'intero impianto *sprinkler* non sia mai entrato in funzione durante l'incendio. Se fosse entrato in funzione, probabilmente la sopravvivenza a bordo avrebbe potuto durare il doppio».

Sul traghetto vi darò ora una serie di informazioni assolutamente vive. Io ho avuto la netta impressione che sia passato a voi un concetto secondo il quale il traghetto fosse ridotto a una enorme palla di fuoco dove non c'erano spazi per la sopravvivenza e dove nessun intervento di soccorso, neanche con elicottero, poteva essere posto in essere.

L'immagine che vi mostro ora è quella di un *water* di plastica che, a parte un po' di fuliggine, è integro; come sono integri i cartoni e gli scatoloni dietro il locale cambusa. Ci sono dunque degli spazi dove l'incendio non è mai arrivato. Ci sono luoghi che hanno mantenuto condizioni di vivibilità.

Non si sono bruciati i tovaglioli di carta, che tra l'altro sono contenuti in confezioni di plastica. Qui non parliamo di temperature che hanno bruciato la cellulosa dei tovaglioli. Qui parliamo di plastica delle confezioni di tovaglioli che non si è lesionata.

Poi ci sono queste immagini che erano già state portate all'attenzione della magistratura (e questo mi serve per introdurvi come la vicenda sia stata declinata in ambito giudiziario). Queste fotografie, in una delle quali si vede un perito, sono state scattate a fine luglio del 1991, quindi a diversi mesi dall'evento. Sugli automezzi inquadrati sono presenti delle manate; si tratta evidentemente di una serie di manate e, quando sono state viste dai familiari delle vittime, hanno notato che in quell'area non erano stati trovati cadaveri. Queste fotografie ci racconterebbero una storia, cioè che c'era stato un incendio, il sistema di acqua spruzzata qui non era mai entrato in funzione, perché doveva essere attivato manualmente; c'era stato un incendio che aveva coinvolto l'altra parte del garage; da questa parte era arrivata solo la fuliggine, quella che si vede sotto la macchina che si trova nel lato di dritta (queste sono nel lato sinistro del garage). C'era stato l'incendio; si era depositata la fuliggine; erano tornate condizioni di vivibilità, perché lì non sono stati trovati morti, qualcuno si stava muovendo a tentoni nel buio e aveva avuto modo di lasciare queste impronte. Quando queste considerazioni sono state fatte al giudice, ha detto qualcosa. Sullo stato di conservazione del relitto vi avranno riferito sicuramente altri (c'erano palloni da calcio e qualcos'altro); al momento in cui sono state scattate queste fotografie, visto che era passato diverso tempo, non sappiamo chi può aver lasciato quelle impronte; questa storia è molto suggestiva, ma non sapendo chi e in che momento le ha lasciate, la storia resta lì. Così è stato per anni fino al 2010, quando il nipote di un Vigile del fuoco pubblica su «YouTube» materiale documentale del centro di do-

cumentazione dei Vigili del fuoco di Livorno, tra cui il primo accesso fatto dai Vigili del fuoco (che non è agli atti, ma non c'è dubbio che sia questo), in cui salendo a bordo vengono ripresi questi stessi luoghi e le manate sono già presenti, anche se ancora non è salito nessuno. C'è anche materiale più dettagliato. Possiamo anche andare oltre e verificare quanto tempo è passato perché questa macchina potesse bruciare e raffreddarsi fino a raggiungere condizioni tali per cui chi ha lasciato questa impronta non ci ha lasciato la mano attaccata come su una griglia e se ne è andato. In Inghilterra sono stati condotti degli studi sugli incendi in spazi confinati, come i garage delle auto. Quanto alla sopravvivenza, non stiamo parlando di qualche minuto in più rispetto ai 20-30 che sono asseriti, ma di gente (non sappiamo quanti) che è rimasta viva a bordo per ore e ore.

Quella che vedete ora è una foto che riprende il traghetto Moby Prince mentre viene trascinato a rimorchio verso il porto. In tutte queste immagini non c'è un solo rimorchiatore che butta acqua sul traghetto. Sono le ore 7 del mattino e in maniera assolutamente incomprensibile c'è già una sostanziale certezza. Mi sono sempre posto nella posizione di cercare di considerare nel modo più limpido e lineare possibile il comportamento di chi era lì, ma mi chiedo perché non si buttava acqua e non si saliva a bordo. Probabilmente, poiché non comunicavano più via radio, c'era già la convinzione che non ci fosse più nulla da fare. Tuttavia, rispetto a questa situazione ho un video (mi dispiace di non riuscire a farvelo vedere) che è andato in onda, ma sostanzialmente è un inedito. Si tratta di un video di «Studio aperto» dell'11 aprile 1991 che mostra un giornalista salire a bordo; ci sono i Vigili del fuoco che stanno operando, ci sono ancora i cadaveri della squadra antincendio presenti a poppa e, dopo aver fatto una breve intervista ai Vigili del fuoco, il giornalista fa un giro per la nave con il suo operatore. Indossa scarpe normali, un bel giubbotto con gli alamari, non ha nessun dispositivo di protezione e chiede ai Vigili del fuoco intervistati se sono entrati nel traghetto; loro rispondono che erano entrati ma non avevano trovato nessuno. Non entra negli spazi confinati del traghetto, ma i Vigili del fuoco dichiarano di esservi entrati e di non aver trovato nessuno.

Passiamo ora a trattare l'ottavo punto. Come vedete, sto cercando di darvi una prospettiva generale per cercare di darvi una visione d'insieme, poi ognuno di questi temi (e ce ne sono anche altri) si può approfondire e siamo a disposizione in qualsiasi modo riteniate di farlo.

Il tema dei soccorsi mi è particolarmente caro, perché ho notato che nelle precedenti audizioni ha suscitato enormi interrogativi: perché non ci sono stati soccorsi? Perché non si è fatto nulla? Io provo a inquadrare questo aspetto da un punto di vista diverso. Il soccorso in mare, ancor prima di essere un fatto tecnico-operativo, è un'affermazione di autorità. Provo a spiegarmi meglio. Per le sue caratteristiche, il soccorso in mare non coinvolge solo un'istituzione, come ad esempio la Capitaneria di porto, ma spesso, come nel caso Moby Prince, operano Guardia di finanza, Vigili del fuoco, Carabinieri e ancor più frequentemente dei privati, come in questo caso i rimorchiatori e gli ormeggiatori.

Il decreto della Marina mercantile del 1° giugno 1978 (poi c'è un successivo recepimento, con provvedimenti di attuazione, della Convenzione di Amburgo; questo però sarebbe un tema di giurisprudenza, mentre intendo darvi solo una suggestione) afferma che sono le capitanerie di porto ad assumere il comando del soccorso in mare. Il silenzio del comandante Albanese, ancor prima del suo dire che assentiva perché chi stava operando faceva bene, è stata una mancanza perché non ha affermato chi stava comandando, chi in quel momento aveva in capo le operazioni di soccorso.

In una delle scorse audizioni ho sentito un intervento del senatore Uras che riferiva circa un fatto quasi aberrante; si chiedeva chi aveva pagato il soccorso, come ci si era comportati, se era una questione di soldi. Nella documentazione dei pagamenti che abbiamo raccolto ci sono tutti i mandati di liquidazione e in quel momento tutte le spese erano liquidate dalla Prefettura: da quelle per i funerali, ai familiari, alle ambulanze dei soccorsi, tutte transitavano attraverso la Prefettura. La ditta Neri ha operato in maniera sostanziosa, perché erano coinvolti quattro suoi rimorchiatori (ha fatto un lavoro enorme), e per quanto riguarda il rimborso da parte del soccorso pubblico non abbiamo trovato alcunché. Secondo me, questo è un altro tema che la Commissione potrebbe cercare di dirimere; potrebbe cioè cercare di capire se il soccorso è stato pubblico o, come parrebbe, vigevano le regole del soccorso privato. E non mi sto riferendo ai Vigili del fuoco o al personale a bordo della motovedetta, che hanno fatto al meglio quello che ritenevano in quel momento di fare.

Il problema è proprio che l'assenza di coordinamento dei soccorsi ha fatto sì che ognuno abbia operato al meglio di quello che riteneva e che il risultato sia quest'aberrazione di cui oggi vi trovate a dover dare un giudizio.

Le questioni concernenti l'AGIP Abruzzo rappresentano un altro tema su cui la Commissione può focalizzare la propria attenzione. Quella che vedete a destra è l'immagine dell'impianto antincendio di una petroliera; nello specifico si tratta dell'AGIP Campania, gemella dell'AGIP Abruzzo. È del tutto intuitivo che il sistema antincendio di una petroliera ne trasformi il ponte in una specie di fontana: è un luogo estremamente pericoloso, a rischio di incendio e di esplosione, e nella foto vedete un'esercitazione che mostra come avremmo dovuto attenderci di trovare il sistema antincendio della petroliera.

Questa è una fotografia (ma ce ne sono tante altre) in cui, a parte l'acqua che viene buttata dai rimorchiatori, nessun sistema antincendio della petroliera sembra essere in funzione. Vi ricordo l'ipotesi fatta dai consulenti tecnici: anche questo potrebbe essere spiegato come una conseguenza della carenza di energia, che non ha consentito alle pompe degli impianti di funzionare. Nella notte la petroliera è completamente al buio. Ha un impianto di illuminazione da 250.000 watt (una sorta di stadio di calcio completamente illuminato) ed era illuminata al momento della collisione, come asseriscono i membri dell'equipaggio, ma così non appare mai. In verità vi dico che questa potrebbe essere stata una scelta de-

liberata da parte del comandante che, nel momento in cui ha un incendio da controllare, la prima cosa che fa è spegnere le luci. Ma di questo non ne riferisce mai, sebbene sarebbe stato un atto assolutamente meritorio quello di spegnere le luci per controllare l'incendio; invece questa storia, che avrebbe potuto essere meritoria, non viene declinata. È un fatto che la petroliera sia al buio di notte e che gli impianti non funzionino tutti i giorni successivi.

La petroliera ha una storia un po' particolare. Il 17 maggio 1991 comincia l'allibo, ovvero viene trasferito il carico su un'altra petroliera della flotta, l'Agip Piemonte. Si tratta delle restanti 78.000 tonnellate, contro le 82.000 tonnellate presenti a bordo prima della collisione; di fatto, nell'incendio è andato perso il contenuto della *tank 7* e del serbatoio del combustibile di propulsione. Il 7 giugno vengono fatti salire a bordo i consulenti tecnici del pubblico ministero con i periti (una delegazione di circa venti persone). Stanno a bordo a turno: il primo viaggio di arrivo, con il primo viaggio di rientro, comincia dopo venti minuti, come da verbale. Non viene esperito nessun controllo, ma vengono fatte alcune fotografie; noi peraltro siamo riusciti ad entrare in possesso di un rullino di foto, scattate dal comandante Vatteroni. Altre fotografie, a parte una foto della plancia, non ce ne sono. Dunque viene trasferito il carico, il 7 giugno salgono i consulenti e il 10 luglio viene dissequestrata, tre mesi dopo la collisione. Il pubblico ministero De Franco ha detto, a questo proposito, che nessuna delle parti si era opposta; ma nessuna delle parti aveva avuto alcun documento tecnico relativo, ad esempio, all'accertamento della quantità, della qualità e delle condizioni del carico. Dopodiché viene venduta il 17 ottobre ad una società inglese e il 22 ottobre, con due rimorchiatori, parte prima alla volta dell'India, dove cambia nome e cambia ancora proprietario, e poi finisce in Pakistan per essere demolita. Siamo nel 1991: viene dissequestrata il 10 luglio 1991 e se ne va il 22 ottobre 1991. Soltanto nella primavera del 1992 i familiari – anche qui la storia ci aiuta a vedere se troviamo un porto sicuro dove arrivare – vengono a sapere da una rivista di settore (la rivista «Antincendio», con un numero monografico del dicembre 1991) che c'era uno sportellino, nello specifico il *butterworth* della cisterna 6, aperto e quindi non inertizzato. Le cisterne di carico di una petroliera devono avere al loro interno un gas inertizzante, altrimenti si generano dei vapori estremamente infiammabili ed esplosivi. Tanto più una cisterna è vuota, tanto più è pericolosa. Una cisterna di carico piena fino al tappo è molto meno pericolosa, per assurdo, di una cisterna che ha solo poco contenuto.

Vi ho portato un estratto di questa documentazione, di cui oggi si trovano solo le copie di legge, che sono qui a Roma. Nel 2009 un consulente tecnico della Procura è stato incaricato di dare una spiegazione del significato tecnico di questa situazione; la sua risposta è stata che il significato tecnico di aver aperto questo passo d'uomo è stato quello di consentire il travaso di acque di sentina non nella cisterna *slot 7*, adibita a questo preciso scopo, ma dentro una cisterna dove, secondo i documenti di carico della petroliera, c'erano 16.000 litri di greggio vero. 16 metri cubi di pro-

dotto, nella cisterna di una petroliera, sono pochissima cosa; ma sono comunque l'equivalente di due di quei mezzi che vediamo per le strade che riforniscono i distributori. È poca cosa rispetto al carico di una petroliera, ma sono comunque 16.000 litri di prodotto che avrebbero poi dovuto essere sbarcati a terra e smaltiti correttamente, con relativa spesa di soldi.

Nei documenti di carico della petroliera ci sono dei fatti, che io vi rappresento; anche questo è un tema estremamente complesso ed io sono a vostra disposizione, come ritenete. Secondo l'avvisatore marittimo del porto di Genova e secondo la Lloyd's List, la petroliera il 31 marzo esce dal porto di Genova.

Sulla base dei documenti di carico forniti dalla SNAM per questo specifico caso, la nave parte da Sidi Kerir, il 5 aprile, con 82.000 tonnellate di greggio a bordo, e la sera del 9 aprile, alle 22,30, è in rada nel porto di Livorno. Credo che nel documento che vi è stato lasciato dai familiari delle vittime ci sia la richiesta di fare un'ulteriore raccolta di informazioni presso il Lloyd's List Intelligence, che è un settore dei Lloyd's che si occupa di monitorare i trasporti marittimi in tutto il mondo. È un giornale molto antico (viene pubblicato dal 1906), oggi edito in formato digitale, ed è uno strumento utilizzato per controllare tutti i meccanismi delle riassicurazioni. Siccome i Lloyd's, in qualche misura, riassicurano tutte le altre assicurazioni, hanno tutto un sistema di controlli con cui vengono raccolte tutte queste informazioni (per evitare di essere truffati non da un privato, ma da un'altra assicurazione). Queste informazioni però ci raccontano che la petroliera avrebbe dovuto viaggiare ad una velocità che non ha molto senso. La velocità che poteva fare la petroliera è di circa 15 nodi. In tutti gli altri spostamenti tra Sidi Kerir e Livorno ci mette mediamente dagli 11 ai 14 giorni, a seconda delle condizioni meteo marine. Se fosse andata a 10 nodi, che è una velocità assolutamente rilevante per una petroliera con 82.000 tonnellate di carico (probabilmente andava molto più piano), avrebbe compiuto questo viaggio in 6,6 giorni. Ho utilizzato un sistema «*Sea route and distance*» per rendervelo graficamente; possono essere fatti ulteriori approfondimenti, ma questo è il dato. Se il 5 mattina è a Sidi Kerir, è curioso che il 9 sera sia già a Livorno. È un qualcosa che a noi ha consentito di fare ulteriori accertamenti e ulteriori approfondimenti; a voi, in questa fase, do solo questa informazione.

L'ultimo tema che vorrei affrontare, presente anche nella vostra delibera istitutiva, riguarda le manomissioni che sono state perpetrate a bordo del traghetto Moby Prince e che sono documentate da video. Ci sono i video del prima, in cui mancano dei pezzi, e ci sono i video del dopo, in cui i pezzi sono stati montati; in alcuni c'è anche il commento dei consulenti, che notano questa cosa. Ci sono delle sparizioni a bordo del traghetto: mi riferisco ai registratori delle eliche Kamewa e all'orologio nella sala macchine. C'è tutta una serie di questioni relative ad alcune prescrizioni del RINA concernenti alcune sostituzioni a bordo del traghetto, che avrebbero comportato ingenti ed onerose spese per l'armatore del traghetto. Mi riferisco alla sostituzione del mozzo. Ci sono una serie di riparazioni, che riguardano sempre l'impianto di propulsione che, nelle fotografie fatte in

bacino, risultano essere quanto meno delle riparazioni poco professionali – passatemi il termine – quasi come se fossero state fatte in corsa.

C'è poi il tema che riguarda l'esplosione avvenuta nel locale di prua, con il discrimine se si sia trattato di un'esplosione da gas o da solido. Oggi non abbiamo più gli elementi tecnici per replicare quel tipo di indagini, ma vi anticipo una suggestione logica, anche su quell'aspetto: unicamente sulla base delle dichiarazioni rese dall'unico «condannato» (per modo di dire: condannato in appello e contestualmente prescritto), Valentino Rolla, il quale dichiara che al momento della collisione il traghetto gli va incontro con i fari sul ponte di manovra accesi, la Procura della Repubblica di Livorno nel 2010 giunge alla conclusione che il traghetto, trovandosi immediatamente con la plancia nel banco di nebbia, non ha trovato niente di meglio da fare che accendere i fari sul ponte di manovra per autoaccecarsi: una sorta di manovra suicida che nessuno avrebbe potuto pensare di fare.

In corrispondenza del punto in cui i fari sul ponte di manovra illuminano c'è uno squarcio lungo quattro metri e mezzo che è lo squarcio derivante dall'esplosione; potrebbe anche essere una semplice concausalità, ma – vi ripeto – mettendo a sistema quei documenti e ordinando cronologicamente queste informazioni si può trovare una spiegazione più approfondita del significato di quell'esplosione.

Dopo di che, ma ve ne parlerà il dottor Sanna nella successiva illustrazione, c'è la questione assicurativa sui risarcimenti (credo che da sola possa essere oggetto di un'audizione intera) che vi rappresenterà lo scenario in cui questa vicenda si è declinata.

Come ultima questione, ma non ultima per importanza, questa storia ci è raccontata per la gran parte perché abbiamo a disposizione le registrazioni del canale 16; non solo del canale 16, ma anche dall'altra frequenza, la 2182 kHz. Uno dei lavori che abbiamo fatto è stato separare le due registrazioni dalle audiocassette su cui erano fisicamente i due canali, il 16 e il 2182 (perché inizialmente in un orecchio si sentiva un canale e nell'altro orecchio l'altro canale, con oggettive difficoltà di percezione), trasformarli in più agevoli strumenti tecnologici, non altro che in *file* da poter ascoltare su un lettore o su un telefonino.

Voi sapete che queste registrazioni sono state effettuate da Livorno Radio su un bobinone, ovvero un nastro audio che registrava 12 piste (lo sappiamo dalle perizie audio che sono state fatte). Da questo bobinone sono state trasferite solo la frequenza 2182 a onde medio-corte e il canale 16. Del contenuto delle altre piste non abbiamo alcun tipo di informazione. Non sappiamo se sia stato registrato qualcosa o meno.

Vi do un'ulteriore informazione: i periti Fonit Cetra del giudice nel 1997, con una frasetta che vuol dire poco ma è suggestiva, dicendo «sulle altre piste non ci sono comunicazioni che riguardano la collisione», lasciano intendere che altre comunicazioni ci sono, ma non sappiamo a quale frequenza siano riferite o che cosa riguardino.

Sappiamo che molti degli elementi che potrebbero chiarire gran parte di questa vicenda stanno su altre frequenze: quello che dice il comandante

Superina sul canale 13 (lo sentirete, probabilmente la sua voce è stata registrata) e quello che dice l'avvisatore Ricci sul canale 10, quando parla con la capitaneria di porto immediatamente dopo la collisione. È un passaggio che vi invito ad ascoltare. Avevo chiesto ad alcuni giornali, per questo venticinquesimo anniversario dalla tragedia, di smetterla una volta per tutte di fare dei copia-incolla, perché poi non si capisce mai cosa è avvenuto.

Avviene la collisione, c'è il *mayday* del Moby Prince inascoltato, c'è il comandante Superina che per quattro volte chiama «capitaneria, capitaneria» senza spiegare nulla. L'avvisatore Ricci chiama la capitaneria di porto, si capisce dall'enfasi che usa che sta per raccontare qualcosa, non lo racconta sul canale 16, ma lo racconta sul canale 10, perché lo trasferiscono sul canale 10 e noi qui lo sentiamo immediatamente dopo che finisce la comunicazione sul 16. Giancarlo Savelli, l'operatore di Livorno Radio che aveva l'ascolto multiplo sugli altri canali, interviene sul canale 16 (è passato un minuto e 40 secondi dalla collisione) e dice: «Moby Prince da Livorno mi ricevi?» Da quel momento in poi, finché il traghetto Moby Prince non verrà trovato, apparentemente nessuno sa che è coinvolto.

Dico «apparentemente» perché in realtà (poi il dottor Francesco Sanna entrerà nel dettaglio su questo) c'è tutta una serie di elementi oggettivi da considerare. Ad esempio, il comandante D'Ambrosio, comandante di un altro traghetto della flotta Navarma, il Moby Vincent, è in banchina, in calata dentro il porto, e deve partire la mattina dopo; a un certo punto, ben prima che trovino il Moby Prince, chiede autorizzazione ad uscire con il suo traghetto. C'è un soccorso in atto e lui chiede di uscire.

Personalmente sono andato a trovarlo, è un uomo che ha più di 80 anni e non sta tanto bene in salute, e gli ho chiesto: comandante, lei a un certo punto, alle 23,15, chiede di uscire con il traghetto e la capitaneria le nega l'autorizzazione. Nessuno sembrerebbe chiedergli nulla, ma la spiegazione anche qui è molto semplice, non c'è nessun mistero. Sulla questione di quando è stato trovato il Moby Prince, il comandante D'Ambrosio non ha seguito il processo, ma per lui era il Moby Prince. Quando lo ha saputo lui, lo sapevano tutti. Non ha fissato gli elementi per una scansione temporale. Lui me lo ha detto: c'erano i nostri colleghi, c'era un sacco di gente, c'era bisogno di un mezzo grande per portare soccorso e, quindi, ho chiesto di uscire con il traghetto.

PRESIDENTE. Sono le 23,15.

*BARDAZZA.* Dopo lo riferirò con maggiore precisione il dottor Sanna.

Ho fatto una premessa: cerco di stare in superficie, perché nel momento in cui si abbassa la testa e si cerca di andare nel dettaglio, allora si rischiano di perdere gli elementi più oggettivi, i riscontri più terzi, quelli che credo che servano a voi e che sono di una terzietà istituzionale,

perché altrimenti ricominciamo con la storia che chiunque viene qui racconta una versione.

PAGLINI (*M5S*). Signor Presidente, faccio questo intervento sull'ordine dei lavori anche in virtù della qualità della testimonianza che abbiamo appena ascoltato, così ricca di dettagli tecnici e così approfondita. È durata anche un tempo piuttosto lungo, perché siamo già ad un'ora e mezza di audizione.

Sappiamo tutti che dopo una certa soglia può anche calare l'attenzione, pertanto le propongo, se siamo tutti d'accordo, di proseguire a caldo con tutto quello che ci ha detto il dottor Bardazza, ponendogli eventuali quesiti, e di rinviare l'audizione del dottor Sanna ad altra seduta, ritenendo che anch'egli abbia altrettanto materiale da esporre. Altrimenti si rischia, dinanzi a tutta questa preziosità, di andare a sminuire anche le domande che siamo portati a fare, perché ritengo che abbiamo sentito cose molto importanti. Propongo, vista la valenza di queste audizioni, di dividerle, altrimenti si rischia di mettere troppo tutto insieme.

MUSSINI (*Misto*). Signor Presidente, concordo con la collega Paglini che quanto ci è stato detto oggi meriti un approfondimento e uno studio particolari, ma forse sarebbe opportuno prenderci qualche minuto di pausa, ascoltare il dottor Sanna e poi riconvocare entrambi per le domande, in maniera tale da poter esaminare anche il materiale informativo che penso lasceranno alla Commissione.

Ho bisogno di studiarlo pezzo per pezzo, così come ho fatto per qualcuno degli altri auditi, e meditare sulle possibili domande, anche per parlarne tra di noi e cercare di mettere in fila una serie di quesiti che siano più articolati, a copertura di alcuni elementi, e rivolgerli in un'altra seduta, se i nostri preziosi auditi si dichiarano disponibili a tornare.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Signor Presidente, vorrei sapere se il dottor Sanna può fare una stima di quanto lunga sarà la sua presentazione.

SANNA. Un'ora.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Proporrei di proseguire la seduta com'era in calendario, come è successo altre volte, e poi, nel caso in cui non ci fosse il tempo per porre i quesiti, acquisire la disponibilità degli auditi ad essere riconvocati un altro giorno.

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Se non ho capito male, mi pare che i due nostri cortesi auditi abbiano fatto un lavoro in sintonia. Preferirei semmai rinviare le domande ad una riunione successiva, ma completare le audizioni oggi. Avremmo quindi svolto un'audizione completa che ci consentirà di studiare anche le eventuali domande che vorremo fare in un'audizione successiva.

PRESIDENTE. Sospendo la seduta per cinque minuti, per poi dare la parola al dottor Sanna per la sua illustrazione.

*Sospesa alle ore 12,40, è ripresa alle ore 12,45.*

*(I lavori, sospesi alle ore 12,40 sono ripresi alle ore 12,45)*

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori.

Passo ora la parola al dottor Francesco Sanna per lo svolgimento della seconda audizione prevista all'ordine del giorno.

SANNA. Signor Presidente, come ha intuito il senatore Matteoli, il dottor Gabriele Bardazza ha usato la prima persona plurale perché a seguito della richiesta di archiviazione, un gruppo di persone, di privati cittadini, si è unito per cercare di dare a questa vicenda le risposte che venivano chieste dai familiari delle vittime. Per la prima volta nella storia di questa vicenda, quindi, si è creato un coordinamento tra le figure che stavano cercando di accertare la verità storica su quanto è avvenuto.

Ora, in estrema sintesi e in premessa vorrei fornirvi un elemento emotivo. Oggi siamo molto «tecnici» ma volevo darvi un elemento emotivo perché noi abbiamo iniziato a fare ciò che abbiamo fatto dopo che la magistratura italiana, istituzione per la quale nutro un grande rispetto come per tutte le altre, il 5 maggio 2010 scrive queste parole nella sua richiesta di archiviazione: «nessuna delle ipotesi alternative vagliate è in grado di assumere una qualche parvenza di idoneità concausale, né di credibilità» e inoltre aggiunge questa chiosa: «la morte prematura e improvvisa è umanamente inaccettabile quando la causa appare banale e assurda ma individuare ad ogni costo, e senza sufficienti elementi probatori processualmente spendibili, determinismi e nessi causali eclatanti, clamorosi e di alto livello, oltre a dissipare preziose risorse avrebbe il solo effetto di riaprire ferite mai rimarginate, di creare illusione nei vivi, uccidere una seconda volta i morti e fare molte altre vittime innocenti e costituirebbe un pessimo esercizio del servizio Giustizia». Siamo nel 2010.

A distanza di sei anni siamo qui per parlarvi di qualcosa che contrasta con il racconto che è stato realizzato, racconto che non andava bene ai familiari delle vittime e che, come ha spiegato ampiamente il dottor Bardazza, non aveva riscontri tecnici a sostegno o quantomeno tali per cui anche questa chiosa potesse assumere un senso diverso.

Sono stati presentati due documenti: un *report* tecnico a supporto della richiesta di Commissione e il documento firmato dai due presidenti delle associazioni dei familiari delle vittime che sono la sintesi di questo lungo lavoro di ricostruzione, sono gli spunti di base che abbiamo voluto inserire nella relazione.

Il dottor Bardazza vi ha già parlato ampiamente, e secondo me in modo corretto senza entrare eccessivamente nei dettagli, dell'elemento relativo all'orientamento della prua.

Vorrei soltanto fornirvi, a supporto, due ulteriori piccoli elementi. Prima è stata citata la CP 232, cioè una delle due motovedette della Capitaneria che è intervenuta. Il comandante di questa motovedetta, Faiella, chiamato dalla Procura della Repubblica di Livorno, fa un disegno, che ora vi mostro, per descrivere cosa ha visto. Vedete dove depone la prua della petroliera e dove pone il traghetto rispetto alla costa. Perché vi faccio vedere questo disegno dopo tutto quello che ha già detto il dottor Bardazza? Perché la moda (la chiamo moda e scusatemi se banalizzo ma il mio ruolo è diverso da quello di Gabriele Bardazza) di far disegnare ai testimoni cosa hanno visto svanisce molto presto in questa vicenda. Infatti vi invito, quando sentirete Romeo Ricci, a chiedere qualcosa che nessuno gli ha mai chiesto, cioè se vi può disegnare cortesemente che cosa ha visto dalla torre dell'avvisatore.

Sul tema dell'orientamento della petroliera, l'ingegner Bardazza vi ha fornito diversi elementi, come quelli microclimatici, per farvi capire. Io ho letto tutta la documentazione in atti, anzi l'ho studiata e da nessuna parte compare un documento tecnico comprovante, soprattutto nella prima fase delle indagini, la direzione del vento, da dove venisse e, di conseguenza, dove poteva essere orientata la prua della petroliera.

Poi, andando a prendere il materiale del consulente di parte civile, ho avuto la possibilità di incontrare il comandante Vatteroni poco prima della morte per poi ricevere dai suoi figli il lascito di questo materiale. Allegato al verbale 17 delle riunioni dei consulenti tecnici, c'è questo documento che vi lascio. Si tratta di un documento dell'avvisatore marittimo di Livorno dove lui ha segnato con precisione la direzione del vento e gli orari. Questo documento non è agli atti processuali ma era parte – è incredibile – dei verbali dei consulenti tecnici, quindi noto a tutte le parti in causa.

La *slide* successiva mostra i quesiti della Commissione d'inchiesta. Io vi parlerò in particolare dei tempi di sopravvivenza, dell'informazione del coinvolgimento del Moby Prince nella collisione e dell'accordo assicurativo. Tratterò solo queste tre tematiche che riguardano gli elementi del vostro articolato. Ovviamente anch'io non scenderò nel minimo dettaglio, vista la situazione e il tempo a disposizione.

Parto da una citazione del comandante dei Vigili del fuoco di Livorno Fabrizio Ceccherini, datata 15 aprile 1991. Il comandante Ceccherini sa che la maggioranza dei corpi sono stati trovati in una determinata area del traghetto e quindi conosce già anche la collocazione di molte vittime e dice: «sono morti in pochi minuti, quattro o cinque al massimo... Abbiamo fatto veramente tutto il possibile». Quattro o cinque minuti al massimo significa che siamo prossimi ad un infarto collettivo di 140 persone, e lo dice il comandante dei Vigili del fuoco di Livorno cinque giorni dopo il disastro e dopo, ripeto, avere visto dove sono stati trovati i corpi.

Vi mostro ora alcune immagini e mi spiace se sono un po' crude ma la Commissione si occupa di questo. La prima immagine mostra i resti del comandante Ugo Chessa mentre la seconda il corpo integro di Gernard Baldauf. I due corpi sono stati recuperati lo stesso giorno, il 12 aprile (le date sono importanti). Quasi tutti i corpi delle vittime sono stati recu-

perati 36 ore dopo la collisione, quindi quello che voi vedete è il frutto delle conseguenze di una collisione avvenuta alle 22,25 del giorno 10 aprile ma i rilievi autoptici vengono effettuati su corpi recuperati almeno 36 dopo.

La tabella che vi mostro ora è parte della perizia e della relazione tecnica dei medici legali, diretta dal professor Bargagna, un luminare dell'epoca, che con la sua *equipe* si è occupato di fare i rilievi autoptici e, tra le altre indagini, fece eseguire anche gli esami tossicologici. Nella prima colonna della tabella è segnata la carbossiemoglobina mentre la seconda colonna riporta i cosiddetti cianuri. La carbossiemoglobina è un dato che dice quanto fumo è stato respirato da un corpo prima di arrivare alla morte mentre i cianuri ci dicono quanto questo fumo fosse tossico, cioè, ad esempio, *moquette* bruciata piuttosto che altre suppellettili. I dati di due corpi, uno quasi completamente combusto, quello del comandante Chessa, e l'altro integro di Gernard Baldauf riportano una carbossiemoglobina praticamente identica e una differenza sostanziale di cianuri. Il comandante Ugo Chessa è stato rinvenuto sul ponte imbarcazioni della nave, cioè sotto il ponte di comando, mentre Gernard Baldauf è stato trovato più o meno nella sala macchine, cioè nel punto più recondito di una nave e anche il più sicuro che ogni marittimo sa essere il punto privilegiato dove mettere in sicurezza qualcuno quando c'è un incendio di quel genere.

Gernard Baldauf era un passeggero straniero che, secondo la ricostruzione ufficiale attualmente sostenuta dalla procura di Livorno con la richiesta di archiviazione, in 20 minuti, mezz'ora al massimo, è riuscito ad arrivare in sala macchine e a morire, più o meno allo stesso modo del comandante Ugo Chessa, che è stato trovato in queste condizioni mostrate nella foto. Alessio Bertrand, il superstite, ha detto che era in questa posizione.

Il traghetto era composto di diversi ponti. In questo piccolo schema, molto intuitivo, io vi mostro come la quasi totalità dei corpi delle vittime trovate a bordo siano state rinvenute sul ponte di coperta. Per quanto riguarda il ponte imbarcazioni (il ponte esattamente superiore), in realtà alcune di queste persone sono state trovate nelle «sfuggite», cioè nelle scale che portano dal ponte di coperta, davanti al salone *de luxe*, al ponte superiore.

All'interno di una nave che ha una lunghezza di 131 metri, sviluppata su un numero di sette ponti, cioè sette piani dove si poteva stare, la stragrande maggioranza delle vittime è stata ritrovata in uno spazio molto ristretto.

Una persona è stata trovata nelle cabine dell'equipaggio. Vi sono delle foto, che posso lasciare alla Commissione, delle cabine equipaggio integre, con gli *sprinkler* non esplosi. Quindi, lì non si è neanche raggiunta la soglia che fa esplodere l'ampollina, che oscilla tra i 65 e i 71 gradi (a causa della regolamentazione SOLAS).

In sala macchine poi sono stati rinvenuti due corpi: quello di un passeggero, Gernard Baldauf, e quello di un membro dell'equipaggio, Gio-

vanni Abbattista. Questi, che era motorista della sala macchine, è stato ritrovato con la testa fracassata. Il motivo per cui vi illustro tutto questo è, *in primis*, farvi capire che la tesi dei 20 minuti e della mezzora male si coniuga con alcuni ritrovamenti: ad esempio, che questo passeggero sia riuscito ad arrivare in mezzora alla sala macchine. Date le caratteristiche della nave, però, questo locale era inaccessibile, a meno che non si trattasse di una persona dell'equipaggio, come appunto Giovanni Abbattista.

Ancora più importante, però, è capire che la scena del crimine (così io la definisco), che è costituita da un traghettino di 131 metri di lunghezza e composto da sette piani, è stata trattata come una stanza e considerata come un tutt'uno. Noi abbiamo, invece, 140 corpi che hanno avuto 140 storie, alcune inevitabilmente analoghe, ma altre non necessariamente identiche alle prime.

Quindi, nel momento in cui si uniscono le storie di tutti per arrivare a stabilire che il tempo di sopravvivenza va da 20 minuti ad un massimo di 30 minuti, si fa un torto a quello che noi abbiamo come dato tecnico.

Come si arriva a questa teoria dei 20-30 minuti? Questa che vi mostro adesso è la relazione del professor Bargagna, di cui vi dicevo, eseguita dai consulenti del pubblico ministero, i quali dicono che, sulla scorta dei dati circostanziali, si può parlare di un tempo di sopravvivenza di non più di mezzora. Il Bertrand, dopo circa 75 minuti, era il solo ancora in vita ed il motivo è che ha avuto la fortuna di capitare, a conclusione dei suoi spostamenti a bordo, in un particolare ristretto ambito della nave.

Questa è la perizia Bargagna, della quale io voglio sottolinearvi l'inizio: «sulla scorta dei dati circostanziali». Il dato circostanziale è la ricostruzione, fornita ai medici legali, dello scenario in cui queste persone sono morte. Quindi, è uno scenario in cui qualcuno parlava di fiamme altissime, in cui qualcuno parlava di condizioni e temperature che avevano raggiunto subito livelli altissimi. Questo scenario, che loro prendono per dato e sul quale non esprimono alcuna considerazione, li induce a pensare che le condizioni di vivibilità fossero tali per cui 139 persone a bordo siano morte in 20-30 minuti; che nello stesso arco di tempo sia morta anche una persona ritrovata in mare, ad un miglio e mezzo dall'ingresso in porto (tanto che qualcuno, ironizzando, ha detto che questa persona è morta nel saltare giù dalla nave); e, soprattutto, che il superstite sia riuscito, dopo 75 minuti, a tuffarsi dal ponte di coperta, a fare qualche bracciata, a salire a bordo, a non avere né un trauma né un bruciatura ed avere anche un livello di capacitazione tale (visto che in questo caso, per contro, si parla di livello di incapacitazione) da poter fare attività fisica, cioè nuotare e parlare.

Egli non è stato recuperato esanime. Come si evince anche dalle immagini di Bertrand che, all'arrivo in porto, si scaglia contro i giornalisti, era sì una persona in stato di *shock*, a prescindere, ma in forze.

Al processo le parti civili contrastano questa tesi. Il professor Angelo Fiori, insieme al professor Chiarotti, fa una relazione tecnica che contrasta con quella di Bargagna. Essi sostengono che, con questi tassi di carbossiemoglobina e di cianuri, è insostenibile stabilire dei tempi di sopravvivenza

di 20 minuti o mezzora al massimo. Il professor Chiarotti afferma che, secondo lui, si poteva parlare di due o tre ore.

Aggiungono poi un altro elemento tecnico dicendo che i consulenti del pubblico ministero erano arrivati a quella determinazione alterando la formula di Levin, che è la formula utilizzata per determinare la sopravvivenza all'interno degli appartamenti. La dottoressa Levin è una ricercatrice americana che ha elaborato questa formula che unisce i dati tossicologici legati alla carbossemoglobina con i cianuri, ricavando da questi un indicatore. Se quest'indicatore è superiore a un valore determinato si parla di condizioni mortali; se è al di sotto, siamo nella situazione inversa.

Il tossicologo dell'*équipe* del pubblico ministero altera questa formula, discrezionalmente e notevolmente, aumentando il denominatore. Questa alterazione crea un dibattito tra medici legali.

La tesi che le vittime fossero tutte morte in mezzora non convinceva neanche i pubblici ministeri, cioè coloro che avevano chiesto a questi tecnici di indicare entro quanto tempo ritenevano che fossero morte queste persone. Tant'è che la memoria a sostegno della richiesta di rinvio a giudizio segnala il fatto che, quantomeno il D'Antonio, cioè la persona che Bertrand afferma essere stata con lui fino quasi al momento del ritrovamento, deve essere sopravvissuto di più, perché il racconto di Bertrand lo include. Rispetto anche all'Esposito, ci si trova in difficoltà a sostenere che sia morto negli stessi tempi di chi è rimasto all'interno della nave.

Questa situazione arriva a processo e il collegio giudicante (del quale voi avete audito due dei tre componenti, le dottoresse D'Onofrio e Sammarco) non si affida a un consulente tecnico di ufficio medico legale terzo. Non fa fare, cioè, una perizia medico legale terza per dirimere la questione dei tempi di sopravvivenza, ma si affida a quattro ingegneri che parlano del fattore iniziale, che io vi ho segnalato, cioè del dato circostanziale.

Questi quattro ingegneri arrivano nel 1996, quando non c'era più la petroliera, con il traghetto che aveva subito manomissioni, ma avendo certo avuto il beneficio degli atti e dei documenti forniti. Cosa sostengono? All'interno degli spazi, tra i quali il volume *garage*, vi erano temperature che arrivavano ai 1000 gradi e, in altri ambienti, a 800 gradi. Essi, però, nella relazione scrivono che: «si ritiene di poter affermare che, per valori temporali superiori a 20 minuti, con lo scenario avutosi e precedentemente descritto, sia stata molto difficile e limitata la possibilità di ritrovare nicchie di vivibilità».

La sentenza prende per buono questo dato circostanziale e indica il tempo massimo di sopravvivenza in circa mezzora. L'inchiesta-*bis* realizzata tra il 2006 e il 2010 fa condurre perizie su tutto (o su molto), persino sui mitili attaccati a un relitto in fondo alla rada di Livorno, ma non fa fare la perizia medico-legale che darebbe una risposta finale sul tema della sopravvivenza.

L'invito che vi faccio è che la Commissione può chiedere definitivamente una perizia medico-legale terza, a un consulente indipendente autorevole che possa dirimere questo tema che è cruciale per la parte relativa

agli accordi assicurativi legati a questa vicenda. Come diceva Falcone, infatti, per capire qualcosa bisogna seguire i soldi e anche in questo caso bisogna farlo per capire qualcosa. Cosa ci fa credere che i tempi di sopravvivenza a bordo del Moby Prince siano stati superiori? Vi ho spiegato prima il piano di ritrovamento, quindi il fatto che evidentemente c'è stato un coordinamento; pertanto, il caos di cui parla Bertrand fa pensare: perché racconta di uno scenario caotico in cui c'è un fuggi fuggi generale? Di fatto quasi tutti i corpi vengono trovati nella parte finale di un percorso interno di soccorso. Si badi bene che non vengono trovati nella *master station* di quella nave, cioè nel punto di riunione intuitivo indicato dalla segnaletica interna delle navi (anche in quest'Aula saranno indicate le uscite di sicurezza), ma nel salone *de luxe*, che è un punto di estrema sicurezza finale con caratteristiche come la presenza delle porte tagliafuoco, che sono ancora più in grado di garantire la sopravvivenza. Il dottor Bardazza vi ha già parlato del video dei Vigili del fuoco che non è agli atti; in più, durante le audizioni avete sentito Florio Pacini, che ho avuto la possibilità di intervistare. Penso che la prima intervista di Florio Pacini sia stata pubblicata da «Il fatto quotidiano»; nel lungo *iter* della vicenda era stato sentito solo una volta da un altro giornalista e non era mai entrato così nel dettaglio del suo racconto. Florio Pacini ha parlato del tema delle macchine indietro, cioè del fatto che il Moby Prince dopo la collisione fosse andato in retromarcia. Tra gli elementi tecnici che ce lo possono spiegare c'è il fatto che il fumaiolo è l'unica zona che non ha perso vernice; poi va considerata la zona in cui è stato trovato Bertrand, che presenta addirittura i cavi d'ormeggio non bruciati; in questa zona le condizioni di vivibilità sarebbero garantite da questa tesi. In ogni caso, la sopravvivenza è andata avanti per ore, se non altro più di mezzora se non per ore; questo ce lo fa capire un insieme di elementi, come l'indagine tossicologica, la revisione delle condizioni circostanziali, cioè il tipo d'incendio.

Al riguardo, dopo vi farò vedere l'unico filmato che mostra il Moby Prince la notte del disastro; non viene mai utilizzato nei servizi televisivi RAI, benché sia nei loro archivi, dove io l'ho acquisito. Abbiamo inoltre le comunicazioni radio e un secondo *mayday* delle ore 22,44 che a processo viene smontato – per così dire – dalla perizia di Fonit Cetra che, alla voce che dice: «Moby Prince», attribuisce le parole: «Venite presto». Se vi capita di ascoltarla, credo che sia un contributo decisivo anche per capire il tipo di operazioni che sono state svolte rispetto a questa vicenda e il ritrovamento delle vittime secondo il piano di soccorso.

Un passaggio importante, che vorrei farvi capire subito e cui in parte il dottor Bardazza ha già accennato, è che in questa vicenda a un certo punto si parla per atti di fede; ci troviamo cioè nella difficoltà di avere testimonianze contrastanti con dati tecnici, che inducono a pensare qualcosa, ma nell'arrivare alle conclusioni rischiamo poi di viziare il percorso di accertamento. Quindi, anche in questa esposizione vi invito ad attenervi più ai documenti che ai ricordi. Voi avete audito una collega venuta a raccontarvi che la notte del disastro lei c'era e non c'era vento; io però vi ho

mostrato prima un documento secondo il quale questo dato è inoppugnabile; peraltro è segnalato anche il livello del vento. Ognuno può ricordare o meno qualcosa; anche i soccorritori ricordano scenari difficili da riscontrare vedendo il filmato del traghetto che vi mostrerò.

Il secondo argomento si rifà alla tesi ufficiale per cui non identificano il Moby Prince per 80 minuti. Come vi ha spiegato prima il collega, l'ultima persona che dice: «Moby Prince» sul canale 16 è Giancarlo Savelli di Livorno Radio. L'occasione successiva in cui le parole «Moby Prince» vengono pronunciate come identificazione del secondo mezzo coinvolto nell'incidente è delle ore 23,45 e 16 secondi, cioè dieci minuti dopo che un *incident control point* (ICP) della Capitaneria è davanti a questo traghetto, gli gira intorno e comunque non dà un'informazione netta dicendo che si tratta di un traghetto, questo ce lo dicono gli ormeggiatori. La storia di Savelli è importante; purtroppo non vorrei dire un'imprecisione, ma credo che non sia più in vita, altrimenti sarebbe stato importante audirlo, perché egli ha raccontato del contatto che c'è stato tra il Moby Prince e Livorno Radio per avere una telefonata commerciale.

In questa circostanza dicono che passano sul canale 61, dal Moby Prince un membro dell'equipaggio dà il numero di telefono 0789882169, lui fa il numero, che squilla diverse volte, non risponde nessuno, comunica all'addetto dell'equipaggio che non rispondono e nel verbale dell'interrogatorio fatto nell'inchiesta formale (quindi dal Ministero della marina mercantile) dice che gli è stato comunicato da questa persona che ha risposto che avrebbe avvertito il comandante e che, se avessero avuto necessità, avrebbero richiamato. Dovete sapere che durante la storia di questa vicenda a un certo punto emerge che questa doveva essere quella che viene chiamata la telefonata del pane. Non si è mai capito bene chi l'abbia tirata fuori, ma a un certo punto viene fuori che questo numero è inesistente, quindi Savelli verrebbe contraddetto perché dice di aver chiamato e che nessuno rispondeva; tuttavia, se composto con il prefisso di Livorno, quel numero dovrebbe consentire di arrivare a un fornaio livornese. È vero che non abbiamo modo di riscontrare se all'epoca quel numero era associato a qualcosa, ma ha un suo destinatario, è della zona di Cannigione: se andate a ricostruire come all'epoca venivano assegnati i numeri dalla Telecom, vedrete che è un numero di Cannigione. Oltre al fatto che c'è una comunicazione di cui si ritiene di dover dar conto al comandante, quindi è difficile che possa riguardare il pane, di tale comunicazione non sappiamo niente; poi però scopriamo che Fonit Cetra nel bobinone, che vi invito caldamente ad acquisire e a far riversare nella sua totalità (contiene 11 tracce e noi ne abbiamo solo 2, cioè il canale 16 e le onde medio-corte), nella perizia scrive che sono stati riscontrati altri due brevi interventi durante l'esame delle piste 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 10, ma si è dovuto constatare che non rappresentano materiale inerente ai fatti in oggetto e in un passaggio ancora precedente dicono che sono canali commerciali. Dovete sapere che il canale 61 è il canale commerciale, quindi se tra quelle tracce c'è anche quella della conversazione avvenuta tra Savelli e il

Moby Prince, noi abbiamo l'ultima comunicazione che probabilmente si è conclusa pochi secondi prima della collisione.

Si tratta quindi di un dato fondamentale e importante, che forse è lì, presso il tribunale di Livorno, e che nessuno finora ha riversato.

La tesi ufficiale dice che per 80 minuti il traghetto non è stato identificato. La domanda è: può sparire un traghetto per 80 minuti? La risposta agli atti è già negativa; abbiamo infatti alcune testimonianze agli atti in proposito. Berti Viviana (amatori CB della radiofonia) riferisce che, subito dopo l'incidente, viene fatta una chiamata da un amatore che dice che c'è una nave che sta andando a fuoco in porto; dopo poco, c'è una seconda chiamata in cui questa stessa figura dice che le navi che stanno bruciando in porto sono due. Il soggetto che recepisce questa informazione e che la comunica alla Capitaneria, ai Vigili del fuoco e ai Carabinieri purtroppo era un pregiudicato e quindi la sua testimonianza ha perso consistenza negli anni. Ma, attenendosi soltanto alla parte che è stata verificata dalla seconda testimone, di fatto ha ricevuto questa chiamata e ha cercato di spiegare alla Capitaneria e agli altri soggetti (Vigili del fuoco e Carabinieri) che c'erano due navi a fuoco e non una.

Secondo aspetto: chi è che l'ha saputo prima e che lo mette agli atti? Abbiamo il verbale d'udienza di Pasquale D'Orsi del 13 maggio 1996. Pasquale D'Orsi è il vice capo ispettore tecnico di Navarma, cioè della compagnia armatrice e racconta com'è andata. Egli era lì, perché alloggiava sul Moby Baby, e dice di aver visto la nave (il Moby Prince) «all'uscita del porto, dopodiché abbiamo proseguito e siamo andati sulla nave Moby Baby dove alloggiavamo. Il tempo di spogliarsi, pochi minuti, forse 10, forse 20, sento un vociare nel corridoio, nella cabina a fianco alla mia. Mi alzo, siccome ero ancora addormentato (...) Sento queste voci che chiamavano, mi affaccio ed era un ragazzo che avvisava il Sig. Starace» – cioè il suo capo, il capo ispettore tecnico di Navarma – «che c'era stato un qualcosa, uno scoppio o una collisione e lui disse: «Potrebbe esserci anche il Prince implicato»». Parliamo delle 22,40, quindi sedici minuti dopo la collisione. Il verbale prosegue: «P.M.: Glielo disse questo ragazzo? TESTE: Sì. Noi chiedemmo come mai e lui disse che l'aveva sentito nella zona del porto mediceo». Nessuno si è mai sentito in dovere di indagare su questo aspetto, cioè sull'informazione che il Moby Prince era coinvolto, e nessuno ha mai chiamato a deporre questa persona, che D'Orsi identifica in tale Antonino dell'elettrotecnica (lo dice in seguito). Altri testimoni dicono che non era lui, ma, a prescindere da questo aspetto, D'Orsi afferma e mette agli atti che alle 22,40 sapeva che il Moby Prince era coinvolto.

Ma non è il solo. Il dottor Bardazza ha accennato prima al comandante D'Ambrosio, il quale mette per iscritto quello che è successo e lo ribadisce il 9 giugno 2009: «Alle undici, undici e dieci (diciamo così) che stavo leggendo – un marinaio mi chiama e mi dice: "guarda; sta dicendo di un peschereccio; dicono che il Moby Prince è in fiamme!"». Quindi l'equipaggio lo sapeva già da prima e poi, verso le undici e dieci, è stato informato anche il comandante Mario D'Ambrosio.

Florio Pacini, che avete già audito, viene chiamato da Pasquale D'Orsi tra le 23 e le 23,30 – come risulta anche da una mia intervista – e arriva al porto intorno a mezzanotte. Dovete sapere che finora nessuno ha mai chiesto a Pasquale D'Orsi e alle altre persone perché non abbiano comunicato che il Moby Prince era implicato, visto che loro ne avevano avuto notizia e sentivano la radio, dove nessuno diceva di andare a soccorrere il Moby Prince. Non hanno mai comunicato questo alla Capitaneria di porto o quanto meno non sappiamo se l'hanno fatto, perché nessuno glielo ha mai chiesto e perché semmai.

Ci sono anche altri che dovevano o potevano sapere. In una piantina allegata all'inchiesta sommaria ho evidenziato le navi che sono state indicate dalla Capitaneria di porto come in rada a Livorno. Quasi tutte le navi parlano con il canale 16 e nessuna di queste comunicazioni sul canale 16, agli atti, esplicita il fatto che fosse coinvolto il traghetto. Accanto a questo c'è un altro elemento. Il dottor Bardazza accennava a questo tema e il Presidente ha fatto cenno, anche il 10 aprile, alla richiesta della documentazione all'ambasciata americana, come già fece la magistratura. È venuta fuori la storia famosa delle tre navi militarizzate americane in rada, che poi diventano cinque e poi sette. Com'è possibile?

In realtà questa informazione, che qualcuno giornalisticamente ha attribuito ad una sorta di piccolo *scoop*, era già contenuta agli atti. L'avvisatore Ricci mette in fila, nel registro dell'avvisatore, tutte le navi che vede in rada e che gli hanno comunicato di esserci; cerchia quelle che escono dalla rada, rientrano o se ne vanno e, nell'elenco delle navi, ce ne mette altre due, la Cape Flattery e la Cape Syros. La Cape Flattery è la nave che il capitano Gentile (che voi sentirete) segnala essere subito a Nord, appena uscito dall'imboccatura e dice che era quella che imbarcava armi. Poi precisa nel 2009 questa sua affermazione, specificando che intendeva dire che sapeva che quella nave imbarcava armi, perché di giorno scortava, come Guardia di finanza, le chiatte che portavano questi armamenti.

Però, a prescindere da questo, la Capitaneria non indica queste navi nella piantina e queste navi non comunicano agli atti che il Moby Prince è coinvolto. Ci sono però altre imbarcazioni che chiamano Livorno Radio.

Ho identificato io personalmente queste imbarcazioni, sentendo il canale 16 e facendo un lavoro di ricerca e di attribuzione dei *call sign*, cioè dei nomi in codice, delle navi che chiamano Livorno Radio. Tra le navi che chiamano Livorno Radio nei momenti vicini alla collisione c'è anzitutto una nave NATO, la NVD Alliance (DRMX è il nome in *call sign*), una nave specializzata in ricerche, ma che non viene agli atti mai coinvolta nella ricerca del secondo natante. C'è una nave cargo, l'AMER VED, che alle 22,41 (nemmeno venti minuti dopo la collisione) chiama Livorno Radio per fare una telefonata commerciale. Ci sono poi diverse altre navi, ma ce n'è una in particolare che ha dato un *call sign* falso e che comunica più volte. È presumibile pensare che queste navi fossero se non altro nel raggio di azione di Livorno Radio e potessero essere coinvolte nel soccorso.

È importante che voi sappiate – non posso rivelare la fonte, per protezione della fonte giornalistica – che tutte queste navi militarizzate americane avevano un registratore *radar* in funzione h24.

Queste non sono le sole che sapevano. Lo dice persino Mario Melis, primo ufficiale dell'Agip Napoli (l'altra petroliera della SNAM che si trovava lì vicino), il quale afferma: «Ero al *radar* di 3 cm (...) ho visto un secondo eco a poppavia dell'Agip Abruzzo (...) intorno alle 23.00 (...) sulla poppa dell'Agip Abruzzo con movimento verso sinistra e un cerchio su se stesso». Siccome le pale del timone del traghetto erano 30 gradi a dritta, l'unico modo per andare con un movimento verso sinistra e un cerchio su se stesso è andare a macchine indietro.

Il comandante di Cape Breton, che viene chiamato dai piloti del porto, con un inglese maccheronico, dice quanto segue. Questa è l'esatta trascrizione, che ho fatto realizzare da un madrelingua; una cosa strana, in questa vicenda, è che chi ha fatto le trascrizioni non si sia avvalso di madrelingua. Il comandante di Cape Breton, Michael Brown, dice esattamente questa frase, che vi leggo in traduzione: «Sì, questa è la Cape Breton, siamo circa un miglio a Nord Est della nave Agrippa, è il fuoco di quell'imbarcazione... È il fuoco che era in quell'imbarcazione che è stato contenuto». Quindi alle 22,44, diciannove minuti dopo la collisione, il fuoco sulla nave Agrippa (che, vista la distanza e visti gli atti, dovrebbe essere l'Agip Abruzzo) è stato contenuto. Peccato che finora chi ha tradotto questa parte l'ha tradotta male. Soprattutto nella fase iniziale, i primi consulenti hanno tradotto «*the vessel adrift*», cioè «alla deriva». Potete far fare anche voi una perizia fonica da questo punto di vista. Per un americano, per una persona di madrelingua inglese, chiudere una parola con la «a» è anomalo. Quindi pronuncia in maniera chiara Agrippa. Ma non è l'unico che parla in codice.

Questa è la famosa comunicazione «*This is Theresa*», cioè «questa è Teresa» su cui molto si è costruito. In realtà, grazie soprattutto al lavoro che è stato realizzato dall'*equipe* coordinata dall'ingegner Bardazza, si è potuto risalire al fatto che realisticamente la voce che dice «*This is Theresa*» è la stessa del comandante della Gallant II. Guardate la cronologia: alle 22,50 dice: «Questa è Teresa, per la nave (o le navi) nella rada di Livorno, sto andando via». Un minuto dopo dice: «America Cargo Vessel» (non esiste nessuna nave in rada che si chiama America) e poi aggiunge: «questo è il Gallant II, sto andando via». Quindi è la stessa comunicazione solo che si identifica chi è. L'America Cargo Vessel gli risponde e, in un inglese un po' maccheronico, dice: «*Do you receive bearing vessel position?* », cioè: «hai ricevuto le coordinate della nave?». E lui risponde «sto andando via, abbine cura. Ok?». Questo avviene subito dopo la collisione, come vedete dalle tempistiche, quindi realisticamente queste figure avevano avuto notizia del disastro, mentre la teoria ufficiale ci dice il contrario e cioè che nessuno ha saputo fino a quando Valli e Mattei non hanno detto che era coinvolta una nave, un traghetto, cioè il Moby Prince.

I nostri suggerimenti alla Commissione sono i seguenti: potete verificare il bobinone, verificare le chiamate commerciali, eventualmente del-

l'AMER VED e della NVD ALLIANCE, chiedere (chissà come mai nessuno l'ha mai chiesto in 25 anni) perché non sono state coinvolte nel soccorso e dov'erano dato che l'AMER VED non era nemmeno data in rada e poi chiedere a queste figure di Navarma se hanno comunicato alla Capitaneria quello che avevano scoperto e perché, nel caso, non l'hanno fatto.

Per rispondere all'interrogativo relativo a cosa fa il Moby Prince tra le 22,25 e le 23,45 vi mostro ora due filmati molto rapidi. Il primo riporta una dichiarazione di Biagio Rhum che dice: «La chiamata è arrivata alle 22,30. Sotto la petroliera siamo arrivati 20 minuti dopo e lì non si sapeva niente del traghetto perché il traghetto girava, è andato a marcia indietro e girava...». Biagio Rhum, comandante del rimorchiatore Neri, rilascia questa dichiarazione alla trasmissione «Samarcanda» di Michele Santoro (che potete acquisire), pochi giorni dopo l'evento.

Il secondo video, invece, è un video RAI che si può reperire nell'archivio RAI di Firenze dove io ho avuto modo di passare una notte e prendere visione di tutto il materiale che avevano. Questo video mostra il Moby Prince la notte dell'incidente. Vedete il fumo che va verso prua, si vedono i focolai nel ponte di comando e alcuni focolai in alcune altre aree. Non si vede nessun mezzo di soccorso che stia buttando acqua sul traghetto. Questa sarebbe la palla di fuoco che viene descritta da alcuni soccorritori. Questo è l'unico filmato che esiste realizzato la notte dell'incidente. Il fumo andava in una certa direzione, quindi forse c'era vento. Questa, invece è l'Agip Abruzzo, completamente spenta, con i rimorchiatori che mandano acqua. Vedete il fumo dove va? Va sulla verticale. Posso mostrarvelo di nuovo.

Perché vi segnalo l'elemento del fumo? Io non sono un tecnico (ed è necessario chiedere ad un tecnico) ma questa immagine ci dice che il fumo di questo traghetto va verso prua perché il vento lo sposta verso quella direzione e l'unico modo per avere un vento che va verso prua è andare a macchine indietro.

Questo si unisce al fatto che, come vedete in queste immagini che sono state girate prima che il traghetto venisse agganciato dal rimorchiatore, quindi sono precedenti alle tre del mattino ma non sappiamo che ore siano, nessun mezzo di soccorso sta innaffiando la Moby Prince con l'acqua. Lo dice persino il comandante Ceccherini durante il processo perché quando gli viene chiesto se avessero spingardato l'interno del traghetto la risposta è stata negativa: non avevano assolutamente spingardato anche perché una simile azione avrebbe potuto alterare la scena del crimine e magari danneggiare i corpi.

Per quanto riguarda la teoria delle macchine indietro, la racconta solo Pacini perché la deduce da questo filmato o altro? In realtà la raccontano anche alcuni testimoni oculari come due membri dell'equipaggio dell'Agip Abruzzo che dicono che hanno visto il traghetto indietreggiare e sfilarsi, ma lo dice in modo molto chiaro anche Mauro Dessì, un motorista della Guardia di finanza, che il 12 dicembre 2006 racconta ai magistrati dell'inchiesta *bis* che ad un certo punto hanno incrociato gli ormeggiatori,

Valli e Mattei (che avete incontrato) che gli dicono: «state attenti perché c'è il Moby Prince che gira su se stesso con le macchine indietro ed è completamente in fiamme. State attenti». Valli e Mattei non hanno mai deposto che il Moby Prince andasse a macchine indietro. Il PM chiede poi se il traghetto si muovesse con moto in direzione prua o in retromarcia e Mauro Dessì risponde: «no, io ricordo che la nave girava in senso antiorario, praticamente come se avesse avuto il timone completamente a dritta (a destra, dove è stato trovato) con una velocità, sì e no, di tre o quattro nodi». Mauro Dessì è attualmente di stanziamento ad Alghero. Io non ho avuto modo di parlarci ma il suo riserbo nei confronti dei giornalisti potrebbe essere superato dalla Commissione d'inchiesta.

Infine, ad un certo punto questo traghetto si ferma. Florio Pacini ve lo ha detto e lo dicono anche i soccorritori nel canale 16. Quindi il traghetto stava andando a macchine indietro, ad una velocità di quattro o cinque nodi, una velocità sostenibile anche da parte dei rimorchiatori che sono mezzi piccoli. Dicono i rimorchiatori di essere passati di prua al traghetto e con un mezzo come il loro passare di prua, se il traghetto andasse in avanti, sarebbe molto pericoloso perché la velocità degli ormeggiatori è più bassa. Se il traghetto va a macchine indietro, questo tipo di problema non c'è. Questa, comunque, è una deduzione tecnica che mi sono permesso di proporvi.

Per quanto riguarda la questione assicurativa, Falcone diceva: «seguì i soldi». Io ho avuto questa piccola ossessione, da quando mi sono legato a questa vicenda, avendo conosciuto tutti i familiari delle vittime e avendo contribuito, come dicono loro stessi, a riunirli e a farli camminare in una stessa direzione. Ho avuto un po' l'ossessione di capire chi ci ha guadagnato con questa strage, come lei giustamente l'ha definita, anche se sotto il profilo giuridico tale definizione può non essere corretta perché una strage, ve lo ricordo, è un evento intenzionale realizzato per nuocere danno a terzi ed è l'unico capo di imputazione che non è mai stato attribuito a questo incidente.

Ebbene, il 12 aprile 1991, quando la quasi totalità dei corpi non è ancora stata recuperata, esce sul «Tirreno» questa intervista a quello che diventerà uno dei primi legali dei familiari delle vittime che poi si defilerà. L'articolo si intitola: «Ai parenti delle vittime risarcimenti irrisori?». Egli spiega, due giorni dopo la tragedia, che, secondo l'articolo 275 del codice della navigazione, l'armatore può avvalersi della limitazione della responsabilità. I risarcimenti, dunque, ammonterebbero a due o tre miliardi al massimo, secondo la sua stima, a meno che, sempre secondo il codice della navigazione, non vengano rilevate gravi deficienze nell'apparato di sicurezza a bordo della nave.

Questo scenario consentirebbe di pagare risarcimenti per l'intero importo della nave che è stimato intorno agli 8 miliardi.

Il 14 aprile alcuni corpi erano stati recuperati, altri ancora non erano stati identificati, i familiari erano al *terminal*, ma le assicurazioni erano già al lavoro, con accurate verifiche sull'ancoraggio dell'Agip Abruzzo.

Chi compie queste verifiche? Chi, da subito, si interessa sulla posizione della petroliera? Se ne interessa Navarma. Vatteroni riporta che le tesi assicurative sono veramente riservate, ma che sembra accertato che i legali della Navarma intenderebbero verificare l'ancoraggio dell'Agip Abruzzo. Gli assicuratori della petroliera respingono le accuse e chiedono di entrare come creditori privilegiati. Questo vuol dire che chiedono di entrare nel pacchetto che dovrebbe dividersi gli otto miliardi.

Cosa notano gli assicuratori da subito? Luigi Vatteroni scrive: «ci siamo accorti delle manomissioni di bordo alle macchine del timone e al registratore KaMeWa». Il KaMeWa è il registratore delle eliche, che avrebbe spiegato, ad esempio, le macchine indietro. Quella della colonnina del timone in timoneria è una manomissione accertata dalla magistratura ed attribuita al nostromo del *Moby Prince*, Ciro Di Lauro, che non era a bordo la notte dell'incidente e che ha affermato di averlo fatto su mandato di Pasquale D'Orsi, che ha sempre smentito.

Loro però hanno compiuto una manomissione grossolana, che non si addice a dei marittimi, tentando di impostare una levetta dal comando manuale ad automatico. Non traggono, però, in inganno i periti perché quell'operazione deve essere ricevuta dall'impianto della timoneria, e i tecnici sono andati a verificare se sia stata ricevuta o meno. Quindi, è una manomissione stupida e strana, tra l'altro raccontata in maniera curiosa.

I tecnici da subito si chiedono dove fosse ancorata l'Agip Abruzzo e compilano una tabella, dove riportano la posizione indicata dal Superina sul VHF, la posizione indicata dai rimorchiatori, la posizione che dà la CP232 e il punto che sono andato a verificare io con il perito di Navarma. Sono tutti nella zona proibita, e nella tabella è riportato anche di quanti metri. A sostenere che la petroliera fosse in zona consentita sono la nave *Libra*, nave militare, il 12 aprile, e l'Accademia navale, il 16 aprile.

Cosa notano poi gli assicuratori? A questo punto subentra il tema, cui vi avevo accennato, degli *sprinkler*. La foto che vi mostro ora è stata acquisita da me tramite una persona che, avendo fatto uno spettacolo sulla *Moby Prince*, ha avuto modo di parlare con l'ingegner Ernesto Gristina, che è il perito indicato dal procuratore Antonino Costanzo al pubblico ministero De Franco come coordinatore tecnico: cioè l'ingegnere navale che doveva capire cosa fosse successo. Gristina ha scattato questa foto, che non ha datazione, dove vediamo il compressore degli *sprinkler* impostato sulla posizione manuale.

Facendo un salto temporale, arriviamo alla fase della richiesta di archiviazione. Cosa scrivono i magistrati di Livorno nel 2010? Essi sposano la tesi che lo *sprinkler* fosse disabilitato e citano addirittura il reato di dolo eventuale, attribuibile all'omissione o alla disattivazione dei sistemi di protezione antincendio all'interno della nave.

Non solo lo *sprinkler* era disabilitato, ma anche le valvole e l'acqua spruzzata erano tutte chiuse in *garage*. Tant'è che c'erano tracce di fuliggine e anche impronte di mani.

Questa foto non ha una datazione. Quando, però, durante il processo, quei quattro ingegneri raccontano che secondo loro lo *sprinkler* non era

mai entrato in funzione, essi citano gli atti. E lo fanno perché c'è una persona che ha detto che le valvole di presa a mare dello *sprinkler* erano chiuse. Questa persona è Pasquale D'Orsi, il quale ha affermato che, quando è stato condotto sulla nave a fare il sopralluogo, lui spiegava dove bisognava andare e si era accorto che la valvola di presa a mare era chiusa.

In realtà, l'impianto *sprinkler* conteneva in parte acqua dolce, e la cisterna acqua dolce è stata trovata vuota. Un'altra parte, invece, quando finiva l'acqua dolce, attraverso la presa a mare si riempiva di acqua di mare, per spruzzarla tramite l'impianto.

Quella che D'Orsi ha dichiarato di aver trovato chiusa è la valvola di presa a mare; quello che è stata fotografata come chiuso da Ernesto Gristina è il compressore della pompa.

Ricordate che Vincenzini affermò che, se non fossero stati riscontrati problemi alle dotazioni di sicurezza, i risarcimenti sarebbero stati pari a una cifra massima di 2-3 miliardi; altrimenti, il risarcimento sarebbe stato pari al valore integrale della nave, cioè circa 8 miliardi.

I pubblici ministeri della procura di Livorno nella richiesta di archiviazione del 2010 affermano di credere che l'impianto fosse disabilitato, ma di non poter sapere, perché dovevano essere fatti degli accertamenti, se questo fosse stato un *input* della compagnia armatrice o un'idea dell'equipaggio. Certo è strano che un equipaggio parta con le prese a mare chiuse o con l'impianto antincendio disabilitato, ma i pubblici ministeri hanno affermato che l'accertamento non potevano farlo loro nel 2010, ma che doveva essere fatto all'epoca.

Allora viene da chiedersi: come mai Gristina non riporta questo elemento nella sua relazione? Come mai il pubblico ministero non indaga da questo punto di vista? Come mai questo elemento, che ha una forte incidenza assicurativa, non emerge? Io mi sono dato una spiegazione, che poi vi illustrerò.

Cosa notano inoltre gli assicuratori? Durante il sopralluogo citato dal dottor Bardazza, nei soli 20 minuti in cui è stato consentito di accedere all'Agip Abruzzo, essi scattano alcune foto. Io ve ne mostro due. Nella prima vedete una manichetta innestata nella cisterna 7. La cisterna è completamente aperta e sta prelevando o inserendo qualcosa. Questa è la cisterna 7, quella di cui non abbiamo la foto della manichetta innestata e bruciata.

Vatteroni, però, che era una persona molto precisa scatta anche quest'altra foto, nella quale si vede una manichetta bruciata, lasciata in questo punto, e di cui non sappiamo niente.

Io non sono in grado di dire cosa sia questa manichetta. Un accertamento tecnico dell'epoca, però, e soprattutto gli occhi degli assicuratori, possono essersi soffermati su questi elementi.

È bene che voi abbiate presente che gli assicuratori sono presenti e vengono messi a verbale in tutte le testimonianze fornite in Capitaneria di porto e poi anche in procura nella prima fase di accertamento: sia gli assicuratori di Navarma che quelli di SNAM. Poi spariscono.

Non si capisce, poi, perché questo elemento non lo avesse posto all'attenzione inizialmente del pubblico ministero, che si mette a indagare sull'elemento esplosione nel 1992.

Come mi ha raccontato l'ispettore di polizia che entrò lì dentro, appena entrato egli si accorse di questo scenario. Quello che vedete ora è l'autocarro che era sopra la zona dove si è verificata l'esplosione e che è stato sbalzato in cielo e ha prodotto questo squarcio.

Appena entrato, l'ispettore di polizia ha visto questo e ha anche comunicato a un medico legale che era a bordo insieme a lui (perlomeno questo mi ha riferito) che lì c'era stata un'esplosione. Questo elemento non emerge se non nel 1992. Io cerco di darvi una spiegazione dandovi un altro elemento.

Quella che vedete nella *slide* è una parte delle società legate alla famiglia Onorato all'epoca dei fatti. In audizione De Franco vi ha raccontato che era rimasto stupito quando nell'intervista gli ho chiesto perché aveva indagato Achille Onorato e non Vincenzo, visto che l'armatore era quest'ultimo; lui ha detto che era risaputo che l'armatore fosse Achille Onorato. Da questo documento potete notare che Achille Onorato non aveva quote societarie di Navarma, né della società (sempre di proprietà della famiglia) che possedeva parte di Navarma, cioè la Moby Invest (questi sono i soci); all'epoca era semplicemente il coamministratore di Navarma e non firma la dichiarazione di armatore del Moby Prince, come lo stesso Vincenzo Onorato testimonia a processo il 21 gennaio 1996.

Ho predisposto una *slide* per farvi capire un'altra cosa che vi è stata raccontata, cioè la famosa strana ricapitalizzazione della Fion srl avvenuta il 3 dicembre 1991. Tra i giornalisti avete sentito Testa parlarvi di questo elemento; con molto rispetto, io credo che abbia avuto alcune imprecisioni, mentre per me è estremamente importante essere molto precisi quando si parla di questi argomenti. La società Fion srl viene registrata il 19 novembre 1990 (all'epoca le registrazioni delle creazioni d'impresa si facevano con un po' di ritardo); poco prima viene registrata con un capitale sociale di 200 milioni; i proprietari sono Navarma, Moby Invest e Onorato Vincenzo.

È importante considerare che questi dati sono successivi alla ricapitalizzazione. Appena nasce, questa società sottoscrive una polizza corpo sulla Moby Prince (come vi ha detto Testa), proteggendola da atti terroristici e atti di guerra e il 3 dicembre 1991 fa una ricapitalizzazione di 34 miliardi, rispetto alla quale qualcuno al processo è arrivato a fare osservazioni su tutti questi soldi. Quell'operazione però non è avvenuta con liquidi: stando agli atti, l'unico ad aver impiegato denaro liquido è Vincenzo Onorato, che ci ha messo 10 miliardi; tutto il resto avviene attraverso il conferimento da parte di Navarma di beni, tra cui navi e immobili, nonché di 1,7 miliardi di crediti per indennizzi assicurativi: uno riguarda un incaglio del Moby Prince (avvenuto il 29 settembre 1987) per 250 milioni; un altro (del 15 settembre 1990) è relativo al gruppo elettrogeno del Moby King per 250 milioni; un altro (del giugno 1991) al motore del Moby King per 400 milioni e un altro ancora per sosta forzata del

Moby Vincent per cattivo tempo (del marzo 1990) pari a 800 milioni. Ricordate che il valore di quella nave era di 8 miliardi; guardate le cifre assicurative che girano da questo punto di vista.

Nella *slide* successiva è indicato l'*iter* dei risarcimenti: dopo l'incidente, la prima fase dei risarcimenti avviene nel 1992. Vorrei che poneste grande attenzione su questo elemento, perché vi segnalo umilmente che da questa vicenda potete imparare una lezione e trasferirla nella contemporaneità: uno dei grandi buchi di questa vicenda è il ricatto cui, ancora oggi, sono sottoposti i familiari delle vittime. Nell'immediatezza dell'evento in cui famiglie intere avevano perso l'unica fonte di reddito, le compagnie assicurative hanno iniziato a cercare di chiudere degli accordi, anche un certo gruppo di legali spinge in questo senso. Questa prima fase dei risarcimenti viene chiusa addirittura un anno dopo, quindi poco dopo, e la stragrande maggioranza dei familiari non riesce ad arrivare a costituirsi parte civile al processo perché ha preso il risarcimento. Il primo atto di quietanza che firmano è identico a quello che vi sto mostrando con una sola variazione: non includeva l'Unione mediterranea di sicurtà e ora ve ne spiegherò la ragione. Nel 1992 il Pm inizia a indagare sulla questione bomba e Vincenzo Onorato esce a mezzo stampa sposando tale tesi; il collega Testa vi ha indicato un articolo apparso su «La Repubblica» e mai smentito in cui il legale dell'epoca di Navarma, Eduardo Morace (che poi è morto), sostenne che l'anno successivo alla collisione la società Navarma ricevette 20 miliardi dall'Unione mediterranea di sicurtà. Essendo l'assicurazione con cui Fion srl aveva sottoscritto il contratto per atti di guerra o terroristici, da qualche parte ci deve essere un pezzo di carta in cui questo assicuratore, prima di dare 20 miliardi a Fion srl, evidentemente si è accertato che quanto successo era un atto incluso nella sua polizza.

Questi documenti, benché Testa vi dica che sono stati acquisiti dal pubblico ministero, non risultano negli atti processuali: se fate un accesso agli atti in tribunale (come io e il dottor Bardazza abbiamo fatto), vedrete che questa documentazione non risulta. A processo ci vanno 16 famiglie su 140; arrivano fino alla sentenza e fino all'appello, in cui si stabilisce che la responsabilità in realtà è del comando nave, ma poi del terzo ufficiale che non ha azionato il segnale antinebbia **Prescritto più le attenuanti, in solido anche SNAM**. Cosa avviene in questo frangente? Come vi ha spiegato bene l'avvocato Bassano, il legale mi chiarì un principio sul tema della verità: egli mi disse che era un avvocato e che il suo compito era fare in modo che nel dibattimento chi era sul banco degli imputati venisse giudicato colpevole, per poi rivalersi in sede civile. Questo era il suo compito, non accertare la verità. Lui sul banco degli imputati aveva Spartano, Cedro, Checcacci e Rolla, l'appello consente di agire solo su Rolla, quindi ha lavorato su quello. Finito questo, ha fatto la causa civile, ma non è arrivata a conclusione perché hanno transato prima.

Questa che vedete ora nella *slide* è una delle quietanze della seconda fase di risarcimento: la quietanza include la Unione mediterranea di sicurtà. Tra le parti presenti in questa quietanza, a pagare è la società deno-

minata The standard steamship owners' protection & indemnity association delle Bermuda.

Io ho fatto richiesta di avere l'atto sulla base del quale loro hanno pagato un ammontare stimato tra i 50 e i 70 miliardi; infatti, l'entità totale del risarcimento, anche se Testa parlava di 70 miliardi (che è un'informazione uscita a mezzo stampa), secondo una mia stima è più basso e ammonta a 50 miliardi; comunque si tratta di un'entità molto superiore agli 8 miliardi che potevano essere erogati da questo assicuratore, che paga anche in nome e per conto della Navarma spa. Chi paga in questa vicenda è l'assicuratore della Navarma spa, benché qualcuno di SNAM, anche nelle deposizioni dell'inchiesta-*bis*, abbia sostenuto che SNAM abbia partecipato ai pagamenti. Ho avuto notizia del fatto che forse una famiglia ha fatto una causa civile a SNAM, ma vi faccio notare che agli atti non esiste una causa civile tra le parti, né una causa fatta da SNAM a Navarma, né una causa fatta da Navarma a SNAM, né una causa intentata da qualcuno contro la capitaneria di porto; c'erano dei mezzi – avete visto il filmato – che avevano un valore, quindi anche la capitaneria poteva essere inclusa.

Dalle informazioni che sono riuscito a raccogliere sembra essere avvenuto – ma si vede dal documento – un accordo. Dopo aver capito reciprocamente dove erano le falle dei sistemi, qualcuno si è seduto attorno a un tavolo, gli assicuratori si sono seduti attorno a un tavolo (questo qualcuno probabilmente includeva anche le compagnie), e queste figure hanno trovato un accordo.

Nell'ambito di questo accordo, chi paga è l'assicuratore di Navarma, cui ho chiesto questo atto. Mi è stato risposto che l'atto non mi può essere dato, perché è *confidential* (riservato). Io sono solo un privato cittadino, mentre voi, come Commissione di inchiesta, avete la possibilità di richiederlo. L'atto in funzione del quale l'assicuratore di Navarma ha pagato, dall'importo che poteva pagare, a 50-70 miliardi credo che sia un momento importante per accertare la verità su questa vicenda. Tra le figure assicurative coinvolte, The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association è quella che mi ha fornito la risposta e che ha saldato i conti, mentre Generali Assicurazioni spa (Unione Mediterranea di Sicurtà) è l'altro assicuratore citato nelle quietanze come l'assicuratore di Navarma.

Badate bene che l'Unione Mediterranea di Sicurtà non esiste più, in quanto è stata inglobata da Generali Assicurazioni, che è l'altro assicuratore di Navarma. Assuranceforeningen Skuld è l'assicuratore P&I di SNAM. Padana Assicurazioni spa viene infine attribuita, leggendo la quietanza, a SNAM.

La quietanza protegge tutti, perché dice: io ti do questi soldi, però tu non puoi più fare nessun atto nei confronti miei (cioè dell'assicuratore che paga), di Navarma, di SNAM e degli altri assicuratori. Essa include anche un altro elemento, perché dice: «...nonché di qualsiasi altro soggetto del cui operato fossero tenute a rispondere le parti suddette». Si riferisce a tutti, al personale e a qualsiasi altra figura.

Lo strumento della leva economica è il modo in cui si è evitato che 140 famiglie andassero ad un processo, che 140 famiglie pretendessero una verità e soprattutto è il modo in cui non si è mai ottenuta giustizia, perché di fatto, se dobbiamo seguire l'*iter* storico che vi ho fatto vedere, nella richiesta di archiviazione leggiamo che, secondo la procura di Livorno, quel traghetto – io non ne sono nemmeno tanto convinto – viaggiava con i dispositivi di sicurezza spenti e disabilitati.

Quindi credo che sia importante e centrale che anch'io vi rivolga quella precisazione che vi ha rivolto il dottor Bardazza. Questa è un'estrema sintesi di un lavoro enorme e molto lungo, che noi abbiamo realizzato a titolo gratuito. Per la prima volta in questa vicenda, chi ci si è avvicinato per trovare la verità non l'ha fatto per avere una carriera o per avere una retribuzione. Non so se sia un caso, ma forse vale la pena di segnalare. È molto importante che cogliate il fatto che questa è solo la punta di un insieme di elementi che abbiamo per poter definire questo.

PRESIDENTE. Propongo di concludere qui i lavori odierni della Commissione. Ce n'è abbastanza per riflettere. Abbiamo chiesto ai due auditi di lasciarci copia della loro documentazione, in modo che ci possiamo lavorare.

Ringrazio davvero molto sia il dottor Bardazza che il dottor Sanna e faccio loro i complimenti per il lavoro di approfondimento che hanno fatto e per l'appoggio che hanno avuto nel farlo. Li consideriamo convocati a breve per un ulteriore approfondimento.

FILIPPI (*PD*). Signor Presidente, vorrei chiederle di poter avere quanto prima il resoconto stenografico dell'audizione di oggi e il relativo filmato audio-video, perché indubbiamente il materiale fornito merita la dovuta considerazione.

PAGLINI (*M5S*). Signor Presidente, il senatore Filippi mi ha appena anticipato. Anche per me in questo caso è prioritario avere il resoconto stenografico e il video.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Signor Presidente, vorrei chiederle se è possibile convocare un Ufficio di Presidenza nel corso di questa settimana, per fare il punto della situazione a fronte degli elementi emersi durante l'audizione odierna.

PRESIDENTE. Richiesta accolta. Verificheremo entro un paio d'ore gli spazi che abbiamo per poterlo fare.

Chiederemo agli uffici di fare in modo che questa audizione sia privilegiata in termini di resoconto e di video. La documentazione consegnata dagli auditi sarà messa direttamente in teca da subito e già nel pomeriggio potrà essere visionata.

Martedì prossimo ascolteremo in audizione Romeo Ricci e nella stessa giornata abbiamo convocato anche il comandante Cannavina, da cui stiamo attendendo la conferma.

*I lavori terminano alle ore 14.*

