



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 60

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

AUDIZIONE DEL DOTTOR VINCENZO ONORATO

68^a seduta: giovedì 30 novembre 2017

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E

Audizione del dottor Vincenzo Onorato

| | | | |
|---|------------------------------|--------------------------|------------------------------|
| PRESIDENTE | Pag. 3, 4, 5 e <i>passim</i> | <i>ONORATO</i> | Pag. 3, 4, 5 e <i>passim</i> |
| BATTISTA (<i>Art.1-MDP</i>) | 15, 25 | | |
| CAPPELLETTI (<i>M5S</i>) | 22, 26 | | |
| COLLINA (<i>PD</i>) | 14 | | |
| FILIPPI (<i>PD</i>) | 16 | | |
| FLORIS (<i>FI-PdL XVII</i>) | 21 | | |
| GRANAIOLOLA (<i>Art. 1-MDP</i>) | 17 | | |
| MUSSINI (<i>Misto</i>) | 24 | | |
| PAGLINI (<i>M5S</i>) | 20, 23, 27 e <i>passim</i> | | |
| URAS (<i>Misto-CP-S</i>) | 14 | | |

Sigle dei Gruppi parlamentari: ALA-Alleanza Liberalpopolare Autonomie: ALA; Alternativa Popolare-Centristi per l'Europa-NCD: AP-CpE-NCD; Articolo 1 – Movimento democratico e progressista: Art.1-MDP; Federazione della Libertà (Idea-Popolo e Libertà, PLI): FL (Id-PL, PLI); Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Direzione Italia, Grande Sud, Popolari per l'Italia, Riscossa Italia: GAL (DI, GS, PpI, RI); 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-Campo Progressista-Sardegna: Misto-CP-S; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Federazione dei Verdi: Misto-FdV; Misto-Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: Misto-FdI-AN; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Lega per Salvini Premier: Misto-LpSP; 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; Misto-UDC: Misto-UDC.

Interviene il dottor Vincenzo Onorato. Sono presenti altresì, ai sensi dell'articolo 23 del Regolamento, il dottor Fabio Ignazio Scavone, il generale Angelo Senese, il dottor Dall'Olio, l'avvocato Zurru e il dottor Papparelli, collaboratori della Commissione.

I lavori hanno inizio alle ore 15,20.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del dottor Vincenzo Onorato

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del dottor Vincenzo Onorato. Avverto che della seduta odierna verranno redatti il Resoconto sommario e il Resoconto stenografico.

Comunico altresì che, ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del Regolamento interno, la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche attraverso l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e sul canale *web* del Senato. Do il benvenuto al dottor Vincenzo Onorato, che ringrazio per la disponibilità e per la presenza qui oggi.

Chiedo all'audito se ritenga che il suo intervento debba essere secreto e la stessa domanda rivolgo ai commissari. In ogni caso, l'audito e i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la secretazione dell'audizione o di parte di essa, qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non debbano essere divulgati. A norma dell'articolo 13 del Regolamento interno, è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

Come ho già detto, ascolteremo oggi il dottor Onorato, che all'epoca dei fatti aveva un ruolo all'interno della Navarma, la società che aveva in carico il traghetto Moby Prince, che era quindi sicuramente informato di tutto quello che avveniva in quei giorni e per questo ha collaborato nell'inchiesta successiva. Come d'accordo, rivolgerò alcune domande al dottor Onorato, lasciando poi la parola ai colleghi per ulteriori approfondimenti.

Ringraziando ancora l'audito, a lui chiedo di cominciare raccontandoci come ha avviato la propria attività armatoriale e quali compiti svolgeva all'interno della società Navarma nel periodo in cui si è verificato il tragico evento di cui la nostra Commissione da ormai più di 20 mesi si sta occupando, cercando di approfondire le cause di quanto accaduto.

ONORATO. Buongiorno a lei, signor Presidente, e a tutti i membri della Commissione.

Comincio col dire che non voglio che le mie dichiarazioni vengano segretate. Per quanto riguarda la mia attività, mi sono imbarcato come mozzo nel 1970, a 13 anni, su una nave merci di mio padre e ho fatto la carriera prima a bordo – d'estate, perché d'inverno studiavo – e poi sulle navi. In quel periodo la Navarma, che era ed è ancora una società familiare, aveva una struttura un po' atipica, con un consiglio di amministrazione composto da due persone, cioè da me e da mio padre. A quel tempo giravo sulle navi e vivevo praticamente a contatto con i miei equipaggi, molto di più di quello che sfortunatamente posso fare oggi.

PRESIDENTE. Può dirci che cosa ricorda del giorno dell'evento, del periodo che anticipa l'evento tragico e dei giorni immediatamente successivi?

ONORATO. Due o tre giorni prima dell'incidente ero stato a bordo del traghetto. I membri dell'equipaggio più giovani avevano più o meno la mia stessa età (all'epoca avevo 33 anni) ed ero inoltre amico del comandante Chessa. Il traghetto aveva appena finito il ciclo di manutenzione invernale e ricordo che il comandante Chessa si lamentò con me perché erano state cambiate parti delle *moquette* della nave, ma avevano sbagliato ad incollare i battiscopa che, in alcuni punti della nave, si erano già scollati.

Vi racconto questo perché tre-quattro giorni dopo non c'era più niente: la nave era bruciata ed erano tutti morti. Questo è stato il primo impatto con l'evento, senza dimenticare che alcuni dei ragazzi che lavoravano a bordo del traghetto – ricordo, in particolare, Angelo Massa e Tagliamonte – erano miei coetanei, con i quali ci vedevamo spesso. Io navigavo con loro, con cui passavo molto spesso del tempo. All'epoca la Moby aveva due navi (Moby Blu e Moby Prince) e molti di quei ragazzi, tra cui quelli che ho citato, erano inizialmente imbarcati sul Moby Blu, perché il Moby Prince è arrivato negli anni successivi. Avevamo costituito insieme una squadra di calcio, con la quale facevamo dei tornei, per cui c'era una vita un po' in comune.

Dal punto di vista personale, l'incidente è stato chiaramente uno *shock* notevole: stiamo parlando di un evento difficile da concepire emotivamente. Ripeto, quattro giorni prima si parlava del battiscopa staccato e incollato male e quattro giorni dopo la nave non c'era più.

PRESIDENTE. Vorrei sapere se fossero previste delle riparazioni successive della nave: in particolare, ricorda se le manutenzioni che c'erano state riguardavano solo le parti interne del traghetto o erano previsti dei lavori più strutturali?

ONORATO. Ogni nave durante il periodo invernale ha circa un mese o un mese e mezzo di sosta – in alcuni casi anche due – per l'attività di manutenzione, sia in relazione ai problemi verificatisi durante l'impiego, legati magari all'usura, sia per altri lavori. Per quanto mi ricordo, il

Moby Prince aveva appena terminato il ciclo dei lavori e rientrava quindi in linea dopo la sosta invernale.

PRESIDENTE. Da chi è stato informato dell'incidente e verso che ora? Quando ha saputo dell'incidente quella sera? Le ricordo che l'incidente è avvenuto alle 22,25.

ONORATO. Devo fare una premessa: io sono uno di quelli che gli inglesi definiscono *night person*, nel senso che sono uno che va a dormire molto tardi la notte. È difficile che spenga la luce senza leggere almeno fino all'una di notte. Io stavo dormendo. Mi arrivò una telefonata del comandante Boi, che all'epoca era il comandante di armamento della compagnia, cioè colui che dirigeva la flotta. Mi disse che vi era stato un incidente, una bettolina aveva urtato una petroliera e che il Moby Prince non rispondeva all'appello e poteva essere dunque coinvolto. Mi chiese quindi di andare. Io mi trovavo a casa mia, a Milano, per cui mi misi in auto e partii.

PRESIDENTE. Si ricorda che ora era quando fu avvisato dal comandante Boi?

ONORATO. Era tardi. Quando imboccai la Cisa – da Milano bisogna percorrere prima la A1, poi prendere la Cisa e quindi scendere giù – albeggiava e io andavo forte.

PRESIDENTE. Invece suo padre, che era a Livorno, sapeva già dell'evento? Era stato avvisato prima di lei?

ONORATO. Mio padre non era a Livorno, ma all'Isola d'Elba. Io vivevo a Milano e mio padre all'Isola d'Elba. Arrivò dopo di me, perché la prima nave da Portoferraio partiva alle 6 del mattino.

PRESIDENTE. Mentre viaggiava lei era in contatto telefonico con la Capitaneria e con la compagnia? Verso che ora ha saputo che era coinvolto proprio il Moby Prince?

ONORATO. Ero in auto. Mi chiamò Boi e mi disse che sembrava confermato il coinvolgimento del Moby Prince, ma era molto tardi, era notte, prima dell'alba: era più o meno l'alba.

PRESIDENTE. Quindi era in auto.

ONORATO. Sì.

PRESIDENTE. Proprio sul tema dell'avvertimento, la Commissione ha avuto modo di approfondire il fatto che, tra il momento in cui c'è stato l'impatto a quello in cui il Moby Prince è stato riconosciuto, è passata circa un'ora e venti minuti. Ci è sembrato particolarmente strano che

non sia stata avviata da subito la ricerca del Moby Prince e che la compagnia non abbia comunicato alla Capitaneria che mancava il Moby Prince all'appello. Lei come si spiega il fatto che sia passata un'ora e mezza, quindi un tempo piuttosto lungo, prima di arrivare a questo riconoscimento?

ONORATO. C'è da dire, innanzitutto, che noi non seguivamo allora – ed è così anche oggi – le navi minuto per minuto. La nave era partita. Una volta che la nave è partita, il contatto radio e le comunicazioni non erano con l'armatore o con la compagnia, ma con la Capitaneria di porto.

PRESIDENTE. È normale quindi non avere informazioni dopo che la nave è partita?

ONORATO. Sì. La nave era partita.

PRESIDENTE. A noi interessa ora focalizzare l'attenzione sulle fasi successive all'incidente, perché ci sono delle questioni che abbiamo bisogno di approfondire.

Innanzitutto, la nave era stata assicurata contro danni da azioni di guerra e abbiamo ritrovato dei dati dai quali risulta che sulle navi della Moby erano stati imbarcati anche degli agenti di sicurezza nei tempi precedenti e immediatamente successivi, come si rileva da alcune carte. Vorrei capire se questa attenzione alla sicurezza e la scelta di assicurare la nave contro azioni di guerra erano dovute a minacce, ad attentati o ad altre questioni che la compagnia aveva avuto oppure c'erano altre motivazioni?

ONORATO. Tutte le navi sono assicurate per rischi ordinari e per rischi di guerra, è una prassi. Per rischio di guerra non si intende solo un'azione militare, ma anche la possibilità che una persona qualsiasi salga a bordo con della benzina e dia fuoco alla nave: anche questa è un'azione di guerra. Si tratta quindi di una prassi assicurativa assolutamente normale e ordinaria.

Per quanto riguarda la presenza di agenti di sicurezza a bordo, ciò è avvenuto dopo il disastro del Moby Prince ma non immediatamente dopo. La sicurezza a bordo delle navi è intervenuta – abbiamo chiamato degli agenti israeliani a tener cura delle navi – dopo che venne fuori la perizia Massari su una presunta bomba a bordo.

PRESIDENTE. Proprio in ordine alla possibile presenza di una bomba a bordo, c'è stato un periodo in cui lei sembrava molto convinto che ci fosse stato un attentato. Ha ancora quell'opinione oppure no?

ONORATO. Negli anni, tutti mi hanno chiesto che cosa può essere accaduto a bordo del Moby Prince. Posso dirvi oggi quello che ho sempre risposto, cioè posso dirvi quello che non è accaduto.

L'errore umano è – perdonatemi – una tragica menzogna sorta la mattina stessa del disastro. Io ho avuto il privilegio di navigare con il comandante Ugo Chessa, un sardo vecchia maniera e un grandissimo comandante, che non dava spazio ad alcuno e ad alcuna distrazione.

Ho fatto posti di manovra con il comandante Chessa, in entrata e in uscita dai porti: sono fatti tecnici ma, per uno che fa questo mestiere, sono la chiave di lettura di quello che è successo. Il comandante Chessa, all'uscita dal porto, all'ufficiale che lo rilevava al comando – quando la nave era alla via, come tutti i comandanti lasciava il comando al secondo – chiedeva il rilevamento ottico visivo e sul *radar* delle navi alla fonda: se le faceva ripetere, dopodiché alla via lasciava il comando della nave.

È inconcepibile per me parlare di distrazione o di errore umano: è totalmente da escludere. Ricordo con affetto un episodio. Con il comandante Chessa ci davamo del tu in privato e del lei in pubblico. Come ho detto anche prima, avevo degli amici a bordo della nave, in particolare Tagliamonte e Massa. Quando stavo a bordo, perché molto spesso navigavo con loro, salivo sul ponte. Una volta c'era Angelo Massa al timone; io salii e mi misi a chiacchierare con lui. Chessa davanti a tutti mi disse: «Signor Onorato, se lei viene sul ponte di comando a fare casino, sono costretto a sbatterla fuori». Questo era Ugo Chessa. L'errore umano? È da escludere.

Guasto tecnico: quando la spiegazione dell'errore umano sembrava svanita, è uscita fuori la storia del guasto tecnico, il timone rotto.

Dopo due anni, nave completamente distrutta, ferma senza manutenzione si sono fatte prove di funzionalità del timone, è venuto fuori che il timone funzionava ancora.

Parliamo di due anni dopo l'incidente, quando la nave era solo un relitto bruciato, era entrata acqua nella timoneria e non era stata fatta alcuna manutenzione. A questo punto anche la teoria del guasto tecnico è andata a farsi benedire. Che cosa rimaneva?

È intervenuto poi Massari con la teoria della bomba. L'ho detto allora e lo ripeto oggi: è stato Massari a parlare della bomba, noi non ci saremmo mai arrivati. Tuttavia, se ci fosse stata una bomba a bordo, questo spiegherebbe la collisione dal punto di vista marinaresco chiaramente.

PRESIDENTE. La compagnia aveva avuto precedenti episodi di intimidazione che potessero giustificare la presenza di una bomba oppure non ci sono mai stati episodi di questo tipo che lei vuole rappresentare alla Commissione?

ONORATO. Non c'è stato mai nessun episodio.

PRESIDENTE. Né a terra, né sulle navi?

ONORATO. Niente.

PRESIDENTE. Quant'è durata l'attività di sicurezza degli agenti israeliani sulle navi? Per quanto tempo li avete tenuti?

ONORATO. Credo più o meno per un paio di anni. Non solo eravamo sotto *shock* ma eravamo diventati anche paranoici ed è facile da capire. Vedevamo ombre dappertutto, per cui queste persone sono rimaste a bordo un paio di anni. Poi, nella realtà, non c'era niente da temere.

PRESIDENTE. Ma se non è stata una bomba e se non c'è stato un guasto tecnico, che idea si è fatta lei su un'eventuale terza ipotesi dell'impatto?

ONORATO. Io posso dire quello che non è possibile; non posso dire quello che è successo, perché il caso è stato seguito dalla magistratura e ora da voi. Personalmente, per quello che può valere, mi sento di escludere categoricamente l'errore umano.

PRESIDENTE. Proprio per la qualità del comandante Chessa e la precisione con cui operava l'equipaggio?

ONORATO. Sì, Santini e tutti quanti.

Se me lo consente, Presidente, vorrei dare un piccolo contributo su quello che ricordo di quella mattina. Arrivai a Livorno e la prima cosa che feci per avere informazioni e notizie fu precipitarmi in Capitaneria dall'ammiraglio Albanese. Salii nello studio dell'ammiraglio, mentre il Moby Prince veniva agganciato e riportato in porto.

Dopo un po' di tempo – non vi so dire quanto – arrivò l'allora ministro della Marina mercantile Vizzini e mi fu chiesto di uscire. Rimasero lì a parlottare per un po' di tempo: per quello che mi ricordo – è passato tanto tempo – non parlarono a lungo. Uscirono fuori e dissero che si era trattato di un errore umano. Da quel momento in poi si è continuato a parlare di errore umano e non si è smosso più niente.

PRESIDENTE. Quindi già dalla mattina dopo l'incidente, senza attendere nessuna indagine, era stata dedotta l'ipotesi dell'errore umano.

ONORATO. Basta andare a vedere le interviste dell'epoca. La mattina dopo l'incidente, la prima dichiarazione è stata che si era trattato di errore umano; poi su quello si è avviato un filone che non si è più fermato.

PRESIDENTE. Andiamo alla fase successiva all'incidente, quella in cui si sono ricostruiti i rapporti tra voi, gli altri armatori e i familiari delle vittime.

Voi avete nominato dei consulenti di parte subito dopo l'incidente? Vi siete tutelati nella fase successiva?

ONORATO. Presidente, probabilmente lo abbiamo fatto, ma non eravamo mentalmente strutturati per affrontare un'eventualità del genere. Quello che abbiamo fatto è stato rinunciare al limite armatoriale in termini assicurativi, il che vuol dire garantire il massimo risarcimento alle vittime: questo è avvenuto allora.

Ripeto, non per minimizzare o sminuire, ma è stato un evento davvero al di là delle nostre possibilità, innanzitutto di comprensione e poi di gestione. Eravamo una piccola compagnia ed era morta gente nostra, gente con cui lavoravamo tutti i santi giorni.

PRESIDENTE. Se non sbaglio, in quel periodo le compagnie di navigazione erano tutte pubbliche (Tirrenia, Floremar, Siremar, Saremar), mentre voi eravate una piccola compagnia con due navi che si confrontava in questo mercato.

ONORATO. È così.

PRESIDENTE. Le chiedo se ricorda come avete regolato i rapporti con i proprietari della petroliera, cioè la SNAM (ENI) di allora, perché si è discusso molto della posizione della petroliera, in particolare se fosse o meno all'interno del cono di divieto, un punto questo che ci ha impegnato molto nei nostri lavori.

ONORATO. Da questo tipo di gestione mi sono completamente estromesso, innanzitutto perché non sono un avvocato e poi perché non ero in grado di occuparmene.

Con amarezza ricordo però un dettaglio: ai membri dell'equipaggio dell'Agip Abruzzo furono date in Capitaneria due stanze e furono interrogati, non la mattina dopo l'incidente, ma due giorni dopo. In questi due giorni fu consentito ai legali dell'Agip di lavorare con l'equipaggio dell'Agip Abruzzo. Ne risultò un'assoluta omologazione – se mi consentite di utilizzare questo termine – di dichiarazioni su quello che era successo quella notte. L'Agip Abruzzo poi fu dissequestrata quasi subito, mentre il Moby Prince è rimasto lì per sette o otto anni.

PRESIDENTE. Lei non ricorda, quindi, se furono fatti degli accordi tra la Navarma e l'Agip o la SNAM? Non li seguiva lei?

ONORATO. Sì, ma non sono accordi tra compagnie: su questo livello non dialogano le compagnie, ma le assicurazioni.

Proprio per quanto riguarda le assicurazioni, sono di due tipi: c'è l'assicurazione «Corpo e Macchine», da una parte, e «P&I (Protection & Indemnity)», dall'altra, che, volendo banalizzarlo, è un po' come quella per i rischi civili sulle automobili. Essendoci stato anche un problema di inquinamento successivo, le due assicurazioni dialogavano insieme per trovare il modo di liquidare, ma ad un livello diverso dalle compagnie: era un livello strettamente londinese e assicurativo.

PRESIDENTE. Erano quindi direttamente le assicurazioni che parlavano tra di loro e vi accompagnavano nel percorso di definizione delle responsabilità e degli eventuali costi di risarcimento delle navi?

ONORATO. Signor Presidente, si deve distinguere il risarcimento della nave – se la nave è assicurata per un certo importo, l'assicurazione «Corpo e Macchine» ti rimborsa – da quelli che sono i rischi civili, che è la parte più importante. In questo caso c'è una discussione fra i due «P&I», cioè tra le due assicurazioni di rischi civili che poi, su base Londra, sono più o meno la stessa cosa.

PRESIDENTE. Un'eventuale responsabilità dell'Agip Abruzzo, legata alla permanenza nella zona di divieto, avrebbe cambiato qualcosa in termini di risarcimento dei passeggeri o della nave o sarebbe stato ininfluenza?

ONORATO. È una domanda tecnica, non so rispondere.

Quello che posso dire con grande onestà intellettuale – lo ripeto ancora una volta – è che la posizione dell'Agip Abruzzo, a meno che non si stesse muovendo, ma anche in tal caso vale molto poco, è ininfluenza nella dinamica della collisione, perché Chessa non sarebbe andato addosso all'Agip Abruzzo così banalmente. Se la petroliera fosse o meno nella zona del divieto di ancoraggio non cambia niente in termini di responsabilità della nave sulla collisione: Chessa la vedeva.

Poi, signori, consentitemi di dire da marinaio che una petroliera sul radar non è un puntino, ma un ferro da stiro, si prende tutto lo schermo radar. Ho letto tante fesserie in questi anni, ma è impossibile che Chessa andasse addosso ad una petroliera; è tecnicamente impossibile. Se lo vedessi con i miei occhi, non ci crederei.

Per questo penso che l'unica soluzione sarebbe riuscire ad avere questi benedetti tracciati radar dalla NATO.

PRESIDENTE. Lei dice dunque che la nave era visibile, sia ad occhio nudo, sia sul radar, che è sempre acceso durante le manovre, per cui è impossibile che siano andati addosso alla petroliera senza esserne coscienti.

ONORATO. È impossibile. C'è una piega amara in questa storia. Ci sono comandanti e comandanti; tutti titolati e tutti quindi con la possibilità di comandare una nave, ma ci sono quelli più buoni e quelli meno buoni. In questi anni ho sempre pensato che, se quanto è successo fosse accaduto ad un comandante meno buono, avrei qualche dubbio, anche se per la verità è un'enormità che una nave esca dal porto e vada subito in collisione con una petroliera: è un'enormità, è una follia, però magari sarei stato un filo più esitante. Con Ugo Chessa non è possibile. Ripeto, ho navigato con Chessa; a bordo era d'acciaio, era un comandante vecchia maniera.

Io ho fatto il primo imbarco a 13 anni con il comandante sardo, Efisio Satta. Ugo Chessa aveva la stessa temprata mentale, la stessa determina-

zione e per lui valeva la stessa totale assenza di democrazia a bordo. Si fa così, io sono il comandante, chiusa la partita: non dava confidenza a nessuno, signori.

Ripeto ancora una volta: il fatto che Ugo Chessa esca con la nave fuori dal porto e colga la petroliera è – lo dico al presente – impossibile. La stessa presenza della nebbia è ininfluyente. Con Ugo Chessa al comando abbiamo navigato nel Canale della Manica con una nebbia tale che non si riusciva a vedere neppure la punta del proprio naso, seguendo il *radar*, a tutta velocità, con un traffico di navi intenso.

Figuriamoci se Chessa, per uscire dal porto, poteva prendere la petroliera. Nebbia o non nebbia, è impossibile.

PRESIDENTE. Perché ritiene che ci siano dei tracciati della NATO?

ONORATO. L'Ho letto sui giornali e anche perché in quel momento particolarissimo c'era la Guerra del Golfo, con navi che c'erano e altre che non c'erano e con tutte le varie trasmissioni incomprensibili. Vogliamo che gli americani non avessero un satellite per vedere che cosa accadeva? I giornali poi peraltro lo hanno confermato, almeno stando alle notizie.

PRESIDENTE. Subito dopo l'impatto, la nave manda il *mayday* che però non si sente per niente. Lei che idea si è fatto in merito? Come mai il *mayday* della petroliera si è sentito perfettamente e quello del Moby Prince non si è sentito rimanendo molto flebile e coperto da altre voci?

ONORATO. Questo è un altro mistero. Presidente, deve anche considerare la distanza con il porto. Se fossero stati a 30-40 miglia, il segnale avrebbe dovuto essere non flebile ma in chiaro, magari un po' più sfumato, ma non a quella distanza.

PRESIDENTE. Peraltro le due navi erano attaccate in quel momento, cioè il *mayday* viene lanciato mentre la petroliera era praticamente incastrata.

ONORATO. Non lo so spiegare.

PRESIDENTE. A un certo punto, abbiamo trovato un accordo tra le due assicurazioni e i due armatori già nel giugno del 1991, quindi a pochi mesi dall'impatto e senza attendere l'esito dell'indagine giudiziaria. Questo perché, secondo lei? Come mai, cioè, si è fatto un accordo tra le due assicurazioni praticamente un paio di mesi dopo?

ONORATO. Non ho seguito la vicenda sotto questo profilo. Quello che ricordo è che, data l'enormità del disastro, le assicurazioni non iniziarono una dialettica; furono subito molto disponibili.

PRESIDENTE. Quindi, diedero avvio ad una procedura molto rapida di risarcimento sia dei due armatori che delle vittime?

ONORATO. Ripeto, in genere, nelle prassi assicurative le assicurazioni si scontrano – a quel punto il ruolo della compagnia è finito; resta solo il ruolo assicurativo – per cercare di caricare l'importo del danno più all'una che all'altra. Siccome questa è stata una tragedia immane, le assicurazioni erano assolutamente disponibili.

Da parte nostra, avevamo passato la palla tutta nel loro campo rinunciando al limite armatoriale, per cui eravamo fuori. Chiaramente, con un numero così importante di vittime, immagino che loro non abbiano voluto iniziare a litigare su quanto dovesse dare l'uno o l'altro, ragion per cui hanno trovato rapidamente una soluzione.

PRESIDENTE. In quel periodo probabilmente si temeva che si espandesse l'effetto Itavia: la compagnia subisce un danno così grave che poi la porta al fallimento. Questo poteva capitare anche a voi effettivamente.

ONORATO. Negli anni successivi abbiamo molto tribolato, ma quello era l'effetto minore; l'effetto maggiore è stato un altro, almeno per chi è rimasto perché, oltre ai parenti delle vittime, bisogna ricordare che c'erano un po' di vecchi ragazzi che lavorano ancora insieme a me e che si sono salvati dalla tragedia del Moby Prince o perché erano in ferie o perché erano già sbarcati.

PRESIDENTE. Come il nostromo, giusto? Se non sbaglio c'era un nostromo.

ONORATO. Quello è un caso da esaminare a parte, ma c'erano altri ragazzi che non erano ancora imbarcati.

PRESIDENTE. Perché dice che il caso del nostromo va esaminato a parte? Stiamo parlando di *Ciro Di Lauro*, giusto?

ONORATO. Vi confesso un mio pensiero: Chessa non era un uomo facile; era un grand'uomo, una persona di cui ho la più totale stima, ma non era un comandante facile. Ho ricordato l'aneddoto per cui una volta che stavo parlando al timoniere davanti a tutti mi ha detto: «La sbatto fuori dal ponte». Aveva ragione. C'è anche un'altra cosa: Chessa detestava dare permessi.

Se un membro dell'equipaggio gli chiedeva di andare a casa qualche giorno – peraltro, c'è una turnistica per lo sbarco – doveva avere una motivazione solida per chiederlo.

Il nostromo, se ben ricordo, chiese di andarsene a casa il pomeriggio che ha preceduto l'evento; la nave era in sosta il giorno prima, per cui era logico pensare di andar via il primo giorno di sosta per recuperare un

giorno. Quel pomeriggio trovò Chessa ben disposto poiché glielo concesse.

PRESIDENTE. Di Lauro e D'Orsi sono protagonisti di un episodio un po' particolare, nel senso che sono anche oggetto di un procedimento giudiziario poiché salgono sul relitto della nave e tentano quella che poi è stata descritta in questo modo, ovvero una manomissione: lo spostamento del timone da manuale ad automatico. Qual è la sua valutazione?

ONORATO. Immaginate una nave totalmente bruciata: è già difficile da immaginare. Tutto è squagliato dall'enorme calore, tutto è bruciato, non c'è niente. In più, è lì da parecchio tempo. Che cosa sono andati a manomettere? È stata una storia che ha avuto un solo effetto: quello mediatico.

PRESIDENTE. E quale interesse potevano avere ad ottenere un effetto mediatico D'Orsi e Di Lauro, in particolare?

ONORATO. Non lo so. Se la cosa è stata fatta, non ne ho la minima idea; certamente la cosa non poteva essere fatta. Partiamo da lì: che cosa manometti? Non c'è nulla da manomettere, la nave è tutta bruciata. Certo, se si scrive che è stato fatto un sabotaggio a bordo della nave bruciata è diverso. Ma cosa si poteva manomettere? E poi per dimostrare cosa? Però l'effetto mediatico è stato devastante, specialmente per noi.

PRESIDENTE. E il fatto che il Di Lauro abbia chiesto di andare via il giorno prima e il tentativo di manomissione è solo una coincidenza?

ONORATO. Non so se ci sia un collegamento; non ne ho la benché minima idea. Circa la questione della manomissione, signori, è importante che voi proviate a immaginare e a contestualizzare il posto dove questa benedetta manomissione doveva essere effettuata: non c'era niente, c'era alluminio liquefatto e macerie. Che cosa volete manomettere? Cosa c'è da manomettere? Parliamo di anni dopo, peraltro.

PRESIDENTE. In realtà, non lo fanno anni dopo, lo fanno quasi subito, salendo – se non sbaglio – il giorno dopo, perché noi abbiamo rilevato questo: denunciano anni dopo, ma il tentativo lo fanno subito.

Il Di Lauro viene chiamato, quando viene aperta la porta con la fiamma ossidrica, per andare a spegnere i motori che in quel momento erano ancora al minimo e accesi.

Posso sbagliare, quindi chiedo anche ai colleghi. D'Orsi e Di Lauro vanno lì praticamente a spegnere i motori. Dopodiché, vanno su, nella zona dove c'era la cabina di comando, che chiaramente era stata ampiamente bruciata, e vengono rilevati mentre danno dei colpi alla leva del timone, facendo un tentativo che – poi è stato spiegato in questo modo – fa sì che la leva del timone giustamente si rompa immediatamente perché è

distrutta. Quindi, questo avviene subito; c'è proprio un tentativo immediato come di spostare la leva in una condizione che forse poteva rappresentare una sorta di prova di una distrazione del ponte di comando laddove, invece, oggi lei ci ha confermato l'idea che ci eravamo fatti, e cioè che Chessa fosse assolutamente un comandante capace e sempre attento. Mi pare di capire questo.

ONORATO. Di più. Era maniacale.

PRESIDENTE. Il Di Lauro, poi, va via dalla compagnia, se non ricordo male.

ONORATO. Sì, è andato via.

PRESIDENTE. Di sua spontanea volontà?

ONORATO. Sì, è andato via lui.

PRESIDENTE. Colleghi, propongo di fare una pausa. Suspendo pertanto la seduta.

(La seduta, sospesa alle ore 16, è ripresa alle ore 16,25).

(Segue PRESIDENTE). Riprendiamo i nostri lavori. Do ora la possibilità ai colleghi di porre domande al dottor Onorato sulle vicende che riguardano la tragedia e i giorni immediatamente successivi all'aprile del 1991.

URAS (Misto-CP-S). Dottor Onorato, vorrei sapere se lei è a conoscenza di intimidazioni o atti minatori nei confronti della società, degli amministratori o dell'equipaggio.

ONORATO. Mi è già stata fatta questa domanda dal Presidente, senatore, e la risposta è assolutamente no.

COLLINA (PD). Dottor Onorato, è emerso chiaramente dalle sue parole che in una compagnia come la vostra c'era un rapporto importante con i vostri sottoposti e dipendenti. Posto che quanto accaduto è un fatto enorme, tra lei e suo padre, visto che ci ha detto che la compagnia era fondata e diretta essenzialmente da voi due, questo evento ha determinato un cambio di strategie? Che tipo di interesse avete messo a fuoco rispetto all'incidente? Vi siete dati l'obiettivo di conoscere il perché e per come ciò è avvenuto? Quali erano per voi le situazioni che andavano chiarite in funzione di quella che sarebbe stata la vostra successiva attività armatoriale? Quanto accaduto è un evento talmente complesso e difficile che sicuramente vi avrà posto domande di prospettiva, del tipo come poteva essere evitata, ad esempio.

Avete cambiato le procedure rispetto alla manutenzione? Avete fatto valutazioni diverse sui profili del personale che doveva essere assunto? Quali problematiche vi ha posto dal punto di vista imprenditoriale questa grave tragedia? Dalle sue parole è emerso, per esempio, un grande impatto emotivo che vi ha fatto delegare un po' tutte le necessità immediate da gestire alle assicurazioni per esempio, ma la gestione dei rapporti, la linea da tenere in tutte le procedure che hanno seguito chiaramente sono aspetti che richiedono una riflessione anche strategica che sicuramente avrete fatto.

ONORATO. Non c'era alcun spazio per ragionamenti strategici. L'evento è stato vissuto da me e da mio padre come un lutto personale; chiaramente per quanto riguarda mio padre con un'esperienza di uomo che ha attraversato una esperienza di guerra, per cui in maniera molto più solida di me all'epoca.

Quando parlo in termini personali non mi riferisco solo a me e a mio padre, ma a tutti coloro che in quel momento non erano sul Moby Prince ma che hanno vissuto la tragedia insieme a noi, gli altri marittimi.

Il pomeriggio sono tornato da Livorno all'isola d'Elba, dove c'erano i nostri uffici, con il sereno proposito che non avrei mai più voluto vedere il mare in vita mia. C'era ad aspettarmi Giovanni Malinconico, uno dei ragazzi che non era imbarcato sul Moby Prince insieme ad altre persone, ed abbiamo capito che era un lutto allargato non solo ai parenti delle vittime e a noi ma a tutti coloro che avevano conosciuto l'equipaggio di quella nave. Dall'altro lato, noi – e quando dico noi non mi riferisco solo agli Onorato o a quelli dell'equipaggio rimasti a terra, ma anche all'equipaggio scomparso sul Moby Prince – siamo stati privati persino della legittimità del dolore, perché quando si è scritto e riscritto che l'equipaggio stava vedendo la partita, che la nave faceva schifo – di tutto e di peggio abbiamo letto in quel periodo – l'unico atteggiamento che potevamo assumere era quello che abbiamo avuto: il silenzio. Cambiamenti di procedure in compagnia? Cosa dovevamo cambiare? Lo so che è difficile per un terzo crederci. Quello era un equipaggio irripetibile, per qualità e competenza. La nave era perfetta, era a fine ciclo manutenzione. Cosa dovevamo cambiare?

BATTISTA (Art.1-MDP). Dottor Onorato, vorrei chiederle se può darci una mano a capire, se si ricorda, la composizione del capitale sociale di Navarma. Alla fine del 1991 venne conferito ad una Srl un importo di 30 miliardi, se non erro; cioè, venne svuotata la Cassa di Navarma e tutto confluì nella nuova Fion Srl. Fu una linea strategica e imprenditoriale o fu successiva alla tragedia che coinvolse il traghetto Moby Prince?

ONORATO. Presidente, ricostruire i movimenti delle società all'epoca è impossibile per me; non ricordo. Comunque, un fatto di base resta; è sempre stato un azionariato familiare: mio padre, mia madre e io; io, mio padre e mia madre. Dopo la tragedia del Moby Prince c'erano due

possibilità: chiudere, perché nessuno avrebbe più viaggiato con noi, o ricapitalizzare l'azienda con fondi nostri, cioè della famiglia. È quello che è stato fatto: abbiamo anche venduto delle navi per cercare di contenere la difficile situazione economica. Tutto questo nel rispetto non solo delle vittime, dei marinai a bordo, ma anche e soprattutto di quelli che erano rimasti, perché sarebbe stato come dire, almeno per me: «Io mi levo dai guai». Con quella decisione strategica io personalmente mi sono tagliato i ponti e ho continuato a lavorare.

PRESIDENTE. Cosa intende per «tagliato i ponti»? Ha tagliato i ponti con la tragedia, con il peso della tragedia?

ONORATO. No, Presidente, ho tagliato i ponti in riferimento alla mia possibilità: mi sarei potuto ritirare a campare di rendita e invece, ricapitalizzando l'azienda, vendendo le navi, non ho avuto altra possibilità che continuare a lavorare, che è quello che ho fatto.

FILIPPI (PD). Vorrei che ci potesse dare una mano a capire meglio due cose: la prima da sempre non ha sufficiente chiarezza; l'altra mi è venuta in mente dalla sua esposizione. La prima riguarda i due dipendenti che hanno cercato di manomettere la timoneria: un intervento chiaramente vano, inutile, perché non poteva essere fatto, e che comunque aveva un senso nell'immediatezza dell'evento perché tentare di spostare una leva dal manuale all'automatico chiaramente poteva voler dire imputare una responsabilità specifica a chi manovrava; quindi, spostare la leva sull'automatico avrebbe comportato un certo tipo di analisi.

Dalle sue parole emerge quasi che la cosa fosse stata fatta per arrecare un danno a voi. Dopo che si è determinato questo evento, quale è stato il vostro atteggiamento nei confronti di quei soggetti che comunque vi hanno prodotto un danno di immagine? Che tipo di percorso hanno avuto, che tipo di relazione hanno avuto all'interno della vostra società?

La seconda questione, come ho detto, è emersa dalla sua esposizione. Dal lato umano è sicuramente comprensibile quanto lei ha affermato, anche dal punto di vista emotivo è stato molto efficace. Di fronte a un evento di questa portata, è naturale affidarsi a chi ha competenze tecniche specifiche nonché titolarità, responsabilità (mi riferisco ovviamente agli assicuratori e ai legali che sicuramente hanno curato tutta questa partita).

Tuttavia, mi verrebbe da chiederle quale fosse comunque il vostro rapporto con i legali e con gli assicuratori. Non penso ci sia stato un atteggiamento del tipo: «Vedetevela voi». Immagino che vi sia stato riportato un quadro rispetto a vicende che ovviamente erano estremamente delicate dal punto di vista umano ma che andavano comunque a determinare aspetti legati a possibili responsabilità. Ci può dare un quadro più preciso dei rapporti e delle relazioni che intercorrevano in quei mesi?

ONORATO. Rispetto alla questione manomissione della timoneria, non posso dare io la risposta perché non ha senso. Posso solo dire che

noi nella vicenda eravamo quelli che quotidianamente sulla stampa eravamo definiti come equipaggio incompetente, quelli che stavano vedendo la partita; la nave faceva schifo, era una vecchia baracca. Si facevano i *test* sul timone, il timone funzionava e si scriveva sui giornali che non funzionava. Questo era il contesto di allora, e in questo contesto si inserisce la manomissione da noi definita impossibile. Cosa si manomette se non c'è più niente? La manomissione si è aggiunta a creare ancor più quel *fumus* di colpevolezza, di inadeguatezza, di superficialità sulla compagnia. Questa è la lettura.

Per quanto concerne l'assicurazione, il rapporto da parte nostra poteva essere quello di dire: «Signori – perdonatemi la brutalità – ce ne freghiamo, legalmente ci atteniamo a quello che è il nostro diritto, cioè limitatevi al contratto assicurativo» oppure fare quello che mio padre ed io abbiamo deciso di fare. In realtà, fu una decisione di mia madre perché devo dire con grande sincerità che io non ero proprio lucido: rinunciare al limite armatoriale.

Questo ha comportato e comporta ancora oggi, a distanza di tanti anni, un sacrificio notevole per la compagnia, ma era l'unica cosa che potevamo fare nei confronti delle vittime, e lo abbiamo fatto. Il resto è una meccanica tecnica assicurativa che prescinde dalle compagnie. È un problema loro. L'unica cosa che potevamo dire era di attenersi al contratto o decidere di partecipare rinunciando al limite armatoriale. La scelta è stata la rinuncia al limite armatoriale.

PRESIDENTE. Posso chiederle di spiegare ai colleghi – magari non tutti lo sanno – cosa significa limite armatoriale rispetto al caso concreto?

ONORATO. Non sono un tecnico neanche io, cerco di banalizzare la cosa. Nel contratto assicurativo c'è un limite di risarcimento, nel senso che l'armatore può decidere di andare a un risarcimento oltre il limite e partecipare. La partecipazione – spero di non dire sciocchezze – tecnicamente avviene con una rivisitazione delle polizze assicurative, cioè invece di pagare x si paga xxx, un aumento che ti porti per tutta la storia della compagnia. Più o meno è questo, non sono un legale.

PRESIDENTE. E come un *bonus-malus* delle assicurazioni per auto, cioè c'è un massimale superiore che poi resta nel tempo. Questo è il concetto.

ONORATO. Rinunciando al limite armatoriale si dà quello che deciderà la magistratura, ma con la nostra partecipazione.

GRANAIOLA (*Art. 1-MDP*). Dottor Onorato, lei ci ha detto che quando è stato avvisato di quanto era successo gli è stato detto che una bettolina era andata addosso alla petroliera. Siccome la presenza della bettolina ritorna, scompare, ritorna, scompare, quando lei è arrivato, ha appurato che ci fosse effettivamente una bettolina, che invece da qualcuno è

stato detto essere impossibile perché di notte le bettoline non uscivano? Rispetto all'ultima considerazione fatta, il limite armatoriale è stato superato e di che entità?

ONORATO. Parlando con voi, ritorno alla fotografia di quella notte. La reazione fu di correre a Livorno perché evidentemente dalla Capitaneria non riuscivano a contattare il Moby Prince.

Parlo sempre da marinaio: un conto è una bettolina, che è bassa e piccola, che va ad urtare una petroliera; altro conto è una nave enorme, molto alta, com'era il Moby Prince.

Come sia uscita fuori la storia della bettolina non so. Non glielo so dire. Certo è che ci sono registrazioni radio di navi presenti in rada che non esistono. Per una di queste – adesso non ricordo il nome – addirittura il nome è inventato. C'erano bettoline, c'erano altre navi?

Un dato di fatto obiettivo, da cui non si può prescindere, è che una collisione con una bettolina è come – mi perdoni il paragone – una bicicletta che urta un camion. Se invece di una bicicletta a urtare il camion è un altro camion, l'impatto si sente, per cui non so come è uscita fuori questa storia. Peraltro, una nave passeggeri è una nave illuminata, piena di luci. La bettolina è una cosina scura, piccola. Questa è la prima stranezza.

Ritornando a quella notte, sembrava strano che il Moby Prince non rispondesse all'appello, ma quando mi dissero che si era parlato di una collisione con una bettolina, forse istintivamente o forse per sollevarmi, immediatamente rimossi il Moby Prince perché sono due cose completamente diverse. Perché si era parlato di bettolina? Questo è un caso a parte. Questa è una domanda, per cui mi perdoni se mi permetto di rispondere a una domanda con una domanda.

PRESIDENTE. Le do una specificazione rispetto a questo punto. Noi sappiamo che è stato Superina, il comandante della petroliera, a dire che una bettolina era andata addosso all'AGIP Abruzzo. In questo senso, attraverso questo richiamo, ha generato un'attenzione concentrata sulla bettolina e probabilmente una distrazione rispetto al Moby Prince.

La senatrice Granaiola si riferisce al fatto che comunque nella notte giravano delle bettoline e che il richiamo alla bettolina da parte del comandante Superina non fosse casuale, ma si collegasse ad un evento che stava avvenendo, cioè a una bettolina che stava intorno alla petroliera e che eventualmente potrebbe essere stata anche una delle turbative della navigazione del Moby Prince.

Tuttavia abbiamo avuto notizie differenti: da un lato informazioni secondo cui di notte le bettoline non uscivano e quindi era impossibile; dall'altro, invece, si diceva che c'erano delle eccezioni e che quando si doveva fare il bunkeraggio lo si faceva anche di notte, normalmente autorizzati dalla capitaneria ma, in maniera straordinaria, qualche volta anche senza autorizzazione.

La domanda chiamava in causa più la sua conoscenza da marinaio del funzionamento del porto di Livorno e una sua valutazione della pos-

sibilità che effettivamente ci potesse essere una bettolina e che addirittura potesse essere all'origine dell'eventuale alterazione del movimento del Moby Prince per evitare una bettolina che era apparsa all'ultimo momento, piccola, e non appariva nel *radar*.

È più una domanda a persona competente, da marinaio e a conoscente del porto di Livorno; forse ho interpretato in maniera più articolata la domanda della senatrice Granaiola.

ONORATO. Signor Presidente, la ringrazio perché lei fa chiarezza, ma dalla sua chiarezza dobbiamo passare ad un livello più tecnico. Prima vi ho raccontato una cosa: Chessa ha navigato a tutta forza con nebbia fissa in un'area come il Canale della Manica ad alta densità di traffico senza alcun problema; pertanto, a mio modesto avviso, da marinaio, una o mille bettoline in rotta con il Moby Prince sono ininfluenti dal punto di vista tecnico.

Per lasciare tutte le porte aperte, se una bettolina fosse attaccata ad una nave, una petroliera, lo schermo *radar* darebbe un solo segnale; peraltro la petroliera – perdonatemi la metafora – sullo schermo *radar* non appare come un punto, ma come un ferro da stiro, è inequivocabile; potrebbe coprire il segnale della bettolina, apparire come un tutt'uno sulla macchina. Questo sempre che la bettolina sia attaccata alla petroliera; se si stacca all'improvviso diventano due punti.

Questa potrebbe eventualmente essere una possibilità, ma anche in questo caso a me sembra ancora strano che questa – ripeto e sottolineo che siamo nell'ambito di pura ipotesi – diventi un elemento fondamentale per la collisione: se ne accorgevano e cambiavano rotta.

PRESIDENTE. Anche se la velocità, essendo quasi all'uscita del cono, era già abbastanza avanzata? Si riusciva a cambiare in tempo?

ONORATO. Ritengo di sì perché se ne accorgevano; altrimenti la bettolina doveva passare ad una certa distanza e manovrare con tanta velocità; peraltro, anche se fosse stata attaccata all'AGIP Abruzzo o a un'altra nave, comunque quando si staccava non partiva a grande velocità, andava piano all'inizio. A me sembra molto artificioso.

Una cosa invece è incontestabile. Purtroppo il comandante Superina è mancato, ma il cuore di tutta la domanda è come gli è venuto in mente di parlare di bettolina. Era sul ponte di comando? Quando ha sentito la botta (perché l'ha sentita), una botta enorme di una nave, e si è messo a guardare, mi chiedo come abbia potuto parlare di una bettolina.

Purtroppo, per esperienza di marinaio, dico che se una bettolina va addosso ad una nave di quelle dimensioni, questa non la sente neanche, non vibra nemmeno; una petroliera può avere una collisione con una bettolina e non accorgersene. Questo capita a volte quando si fanno le manovre in banchina con una nave di grosse dimensioni: se prende una botta il comandante non se ne accorge neanche, tali sono le dimensioni della nave.

Ben altra cosa è se viene colpita da una nave della stazza lorda del Moby Prince. Ha avuto una spallata notevole. Questo è un altro mistero. Non sono venuto qui a portarvi delle certezze; l'unica certezza che posso darvi, fondate sulla mia conoscenza del comandante Chessa e del suo equipaggio, è che escludo categoricamente l'errore umano, come anche l'avaria tecnica, che poi poteva interessare solo il timone; si sarebbe però trattato di un'avaria importante e ci sarebbero state altre manovre. Pertanto, escluse queste due, resta aperto tutto un ventaglio di opinioni.

Quanto alla seconda parte della sua domanda, il limite armatoriale fu superato in termini decisi dalla magistratura per il rimborso. Questo è quanto.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, desidero ringraziare il dottor Onorato. Abbiamo capito l'importanza del rapporto tra un armatore e una capitaneria di porto, specialmente quando si devono fare dei lavori alle proprie navi, ad esempio per quanto riguarda le certificazioni della navigazione e gli armatori delle navi.

Vorrei chiederle se ricorda dove fu armato il Moby Prince, in quale porto, in quale anno più o meno, e se lei è mai stato indagato per reati che la collegano a un comandante di porto di Livorno; vorrei inoltre sapere per quale tipo di indagini e come si sono concluse. Dopo questa domanda vorrei chiederle invece quale tipo di rapporti aveva con il comandante Albanese prima della tragedia del Moby Prince.

Intanto vorrei sapere dove è stato armato il Moby Prince.

ONORATO. Credo a Livorno.

PAGLINI (M5S). La seconda domanda è se lei è mai stato indagato per reati che la collegano a un comandante della capitaneria di porto di Livorno, per quali motivi, in quali anni e come si è concluso il procedimento.

ONORATO. Che io mi ricordi no, non sono stato indagato. Può essere, non mi ricordo.

PAGLINI (M5S). Che tipo di rapporti aveva con il comandante Albanese prima della tragedia del Moby Prince e che cosa è successo – questo lo aggiungo adesso – una volta che lei è arrivato alla capitaneria di porto di Livorno la mattina all'alba, come lei prima ci ha detto?

ONORATO. Non avevo incontrato Albanese. È tutto qui.

Come ho già raccontato, la mattina, appena arrivato a Livorno, sono andato dall'ammiraglio per cercare di capire cosa stava succedendo. Il Moby Prince era stato agganciato ed era stato riportato dentro. Dopo un po' (lui era alla radio con altri ufficiali) arrivò il ministro Vizzini; mi fecero accomodare fuori e rimase lui con il ministro Vizzini – lo ripeto –

non tanto tempo; dopodiché uscì il ministro Vizzini e disse: «Errore umano».

PRESIDENTE. Prima di quella data non aveva mai incontrato l'ammiraglio Albanese?

ONORATO. No, lo avevo incontrato.

PRESIDENTE. Lo conosceva?

ONORATO. Sì, lo conoscevo, assolutamente, era ammiraglio del porto di Livorno.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Penso che il tema della bettolina abbia rilievo per quanto riguarda i soccorsi, non per l'incidente.

Posto che tende ad escludere l'errore umano, lei che conosceva tutto l'equipaggio può pensare che qualcuno abbia potuto creare un incidente per qualsiasi ragione, ad esempio per una *défaillance* mentale momentanea o per via di qualche rapporto non positivo con voi armatori, naturalmente non aspettandosi che dopo l'incidente ci fosse tutto questo disastro? Se non esiste l'errore umano, non riuscendo a capacitarmi, penso si sia trattato di un qualche atto deliberatamente voluto, ad esempio di un timoniere, che andasse contro una nave in rada.

Vorrei poi chiederle quando è intervenuto il servizio di sicurezza a bordo delle navi rispetto all'incidente. Mi sembra che lei abbia detto che è avvenuto diverso tempo dopo, oppure subito dopo.

ONORATO. Per far cambiare rotta alla nave bisogna che il timoniere giri all'improvviso tutta la ruota del timone e porti la nave in collisione. Perché? A me sembra veramente molto singolare. Quando c'è una tragedia del genere nessuna ipotesi può essere esclusa a priori, inoltre quella meno plausibile è la realtà. Non credo, non lo so. Questo per quanto riguarda la prima domanda.

Quanto alla seconda domanda, l'intervento dei servizi di sicurezza avvenne dopo, credo abbastanza rapidamente, sei mesi. Furono chiamati questi israeliani, ma in realtà non ce n'era bisogno. Mi perdoni, ma dal punto di vista temporale posso essere più preciso. Gli israeliani sono venuti a bordo quando apparve la perizia Massari che parlava della bomba, che ai miei occhi spiegava la collisione. Infatti, se esplode la prua il comandante in quel momento non capisce, innanzitutto è accecato e la prima cosa che fa è chiamare una cosiddetta accostata a dritta, che è come frenare la macchina se si buca una gomma in autostrada, perdonatemi la metafora. Ha accostato ed è andato a sbattere. Per questo all'epoca fui sentito dalla magistratura a lungo, ma ripeto che il contributo che potevo dare e che spero di poter continuare a dare oggi è questo. Della bomba non ho parlato io; l'ha trovata Massari dell'Interpol.

Dopodiché, nel momento in cui un estraneo, un perito di tale professionalità e dignità afferma che a bordo c'era del Semtex, io, che come marinaio ho brancolato nel buio senza capire cosa poteva essere successo, immediatamente ho una spiegazione logica. Immaginate di essere su un ponte di comando e che davanti salti tutto; chi è sul ponte in primo luogo non capisce cosa è successo, in secondo luogo non vede, in terzo luogo probabilmente le antenne radar sono andate a male immediatamente; pertanto, il marinaio d'istinto chiama l'accostata a dritta per liberare la prua, nel pensiero che forse ha urtato qualcosa. Così colpisce la petroliera, tuttavia – come disse allora la magistratura – sottolineo che questa è una ricostruzione che faccio a posteriori, dopo che c'è stata una perizia. Poi il magistrato concluse che se alla fine di tutto c'era stata un'esplosione, ciò era ininfluenza rispetto alla dinamica della collisione e del naufragio, che io personalmente, dal punto di vista tecnico, non condivido.

CAPPELLETTI (M5S). Dottor Onorato, lei ci diceva che il Moby Prince usciva da un periodo di manutenzione e quindi doveva essere a punto, ma dagli atti processuali prendiamo atto del fatto che l'impianto *sprinkler* e quello per l'acqua spruzzata nei *garage* non funzionasse e non fosse predisposto per l'attivazione automatica. Che tipo di considerazione fa rispetto a questo?

Inoltre, se mi consente, lei ci ha parlato di questa campagna mediatica che, dovendo individuare una responsabilità, aveva trovato in Navarma un destinatario di articoli di giornale. Vorrei però sapere per quale motivo *Ciro Di Lauro* avrebbe dovuto avercela con lei? Vi siete incontrati a Porto Ferraio nell'immediatezza dell'atto di depistaggio che sarebbe stato compiuto? Ci sono state delle testimonianze in questo senso? Cosa vi siete detti? La ringrazio anticipatamente se ci dà qualche ulteriore informazione su questo.

ONORATO. L'impianto era in funzione manuale; non che non funzionasse: era in funzione manuale. Non so dirle per quale motivo; ci possono essere delle ipotesi, ma sono solo ipotesi; magari è probabile che l'incendio fosse esterno, per cui è stato messo temporaneamente in *stand by*. Infatti si è trattato di un incendio particolarissimo, perché – toccando ferro – gli incendi sono sempre all'interno e poi si sviluppano all'esterno; questo invece era un incendio esterno che è finito dentro. Non è che l'impianto non era funzionante, era in manuale, quindi funzionava ma in manuale e a questo, purtroppo, non c'è risposta.

Ciro Di Lauro, per quello che posso sapere, non deve avere niente contro la Navarma o contro di noi. Io credo di averlo incontrato il giorno stesso o il giorno dopo la tragedia, ma è stato un incontro di circostanza insieme ad altre persone, non ci siamo detti molto. Non sapevo neanche che era sbarcato nell'immediatezza della partenza della nave.

PRESIDENTE. Poteva anche essere sulla nave, in teoria.

ONORATO. Io non sapevo che lui non era sulla nave, né che era sbarcato poche ore prima e non il giorno prima.

PRESIDENTE. Le faccio io una domanda prima di dare di nuovo la parola agli altri.

Il fatto che la maggioranza dei passeggeri fosse nel salone De Luxe ci ha fatto pensare ad una procedura pianificata, di raccolta in quel salone. In realtà il salone di raccolta era un altro, però sono stati trovati lì. Lei si ricorda se c'era una procedura che portava a quel salone o se quel salone era un punto di raccolta particolare in determinate condizioni, visto che alla fine abbiamo visto che sono state trovate circa 125-128 su 140 vittime?

ONORATO. Ritengo che l'equipaggio del Moby Prince e il comandante Chessa sono stati degli eroi per lucidità e freddezza. Hanno raccolto tutti i passeggeri e il personale in un punto di riunione ed è lì che sono stati trovati. Quell'area del salone, se ben ricordo, era un punto di riunione. Probabilmente il ragionamento che aveva fatto Chessa era il seguente: mettiamo i passeggeri nel punto di riunione, lo SOS è stato mandato, quindi è una questione di attendere. Il punto è stato che attendevano dei soccorsi che non sono mai arrivati.

PRESIDENTE. Secondo lei in quanto tempo il personale e i passeggeri potevano essere raccolti dopo un allarme nel punto di raccolta? Non parlo di una misura precisa: due minuti, dieci minuti.

ONORATO. Il tempo di riunione?

PRESIDENTE. Glielo chiedo sulla base della sua esperienza e della sua conoscenza della nave. Siccome sono stati raccolti i filmati di persone che erano già nelle cabine, mentre altre erano nel ponte di prua a guardare la partita, poi vi era del personale in giro per la nave, salvo la squadra antincendio che è stata trovata a poppa, le chiedo in quanto tempo, secondo lei, si poteva raccogliere il personale e i passeggeri nel ponte Deluxe.

ONORATO. Signor Presidente, naturalmente la mia è una supposizione pratica. Conoscendo l'equipaggio e considerando che fortunatamente (anche nella sfortunata circostanza) il numero di vite a bordo era limitato, credo che sia stato rapidissimo, nell'ordine dei cinque minuti successivi all'evento. Comunque è una mia supposizione.

PRESIDENTE. In cinque minuti poteva essere completata la raccolta su quel ponte.

PAGLINI (M5S). Io ritorno sull'importanza del tipo di armamento e su tutto quello che poteva esserci sul Moby Prince. Magari cerchiamo di

ricordarci dei dettagli e se dico delle inesattezze la invito a correggermi, dottor Onorato.

Lei fu indagato insieme al comandante Francese, l'allora comandante di porto di Livorno, proprio negli anni in cui lei aveva armato il Moby Prince. È importante parlare di armamento, perché da quel tipo di certificati si determina la qualità e la quantità del personale richiesto e tutto quello che concerne un certo tipo di armamento che le navi devono avere.

Il comandante Francese fu denunciato da un altro armatore; di riflesso furono fatte delle indagini e si trovarono degli assegni firmati da lei per l'ammontare di 70 milioni, che erano serviti per comprare delle automobili per il comandante Francese: una Saab 900 Turbo e una Y10 che fu data alla figlia.

Lei fu indagato per concussione, mentre il comandante Francese per corruzione, però il fatto è che il Moby Prince prese queste certificazioni. Questo per dire per come si svolse il procedimento.

Sappiamo che il comandante Francese, poi diventato ammiraglio, nel 1995 morì, quindi il suo procedimento si fermò lì, ma magari lei ci può dire come andò questo procedimento per la parte che la interessa. Ricordo che le indagini erano condotte da Carlo Cardi, che poi ritroviamo anche nella indagine Moby Prince.

Soprattutto, vista l'importanza dei rapporti tra il comandante di una capitaneria e un ammiraglio e visto che in quegli anni potevano essere anche di un certo tipo, riporto la domanda a quello che è successo nel 1991. Il rapporto che lei continuò ad avere con la capitaneria di Livorno di che tipo era? Che tipo di rapporto tene con il comandante Albanese? Ha mai avuto particolari richieste dal comandante Albanese o cose che non erano proprio trasparenti?

ONORATO. Senatrice Paglini, la ringrazio perché mi ha ricordato un procedimento che non ricordavo più. Credo che si sia risolto bene, altrimenti avrei avuto una condanna. Di recente ho dovuto fare delle certificazioni per altre operazioni ed è emerso che non ho nessuna condanna penale nel casellario giudiziale, per cui credo che sia andata bene.

Lei poi ha chiesto se questo abbia influito sulla certificazione della nave, ma le certificazioni della nave solo in parte sono fatte dalle capitanerie di porto. In genere queste fanno le prove generali (ammaino lance, punti d'unione, prove pratiche), ma nel nostro caso la parte tecnica della nave viene giudicata e certificata dal registro navale.

MUSSINI (Misto). Signor Presidente, ringrazio il dottor Onorato e gli rivolgo una domanda più generale. Immagino infatti che lei, ritrovandosi all'interno di un evento tragico che comunque ha anche delle conseguenze pensati sotto tutti i profili (affettivo ed economico), si sarà dato una spiegazione. Infatti, lei ora ci ha detto quali sono tutte le cose che lei esclude, però sarei veramente curiosa di sapere che spiegazione si dà di ciò che è accaduto, perché il comandante Chessa era capace e quindi è inspiegabile

che sia andato a sbattere contro una petroliera. Sarei quindi curiosa di sapere che spiegazione ci può dare lei di quello che è accaduto.

Vorrei inoltre sapere se lei ha mai incontrato – questa è una mia curiosità – o ha avuto contatti con il comandante Superina; se lei si è mai domandato quale fosse, di fatto, la posizione della petroliera e se avesse messo in relazione l’impatto con una posizione della petroliera che potesse essere sulla rotta del Moby Prince in modo inappropriato.

Vorrei inoltre chiederle qual è stato il ruolo che ha avuto il D’Orsi all’interno della società Navarma.

PRESIDENTE. Se non ho capito male, sulla posizione della petroliera ha già risposto prima dicendo che è ininfluente rispetto all’evento; tuttavia se ci fosse qualcosa da aggiungere lo facciamo.

ONORATO. Io ho visto Superina, ma non l’ho mai incontrato, né ho mai parlato con lui. Ripeto cosa è successo; vi ho detto quello che non è successo, la mia posizione personale.

All’epoca avevo 33 anni e non riuscivo a spiegarmi la tragedia; è passato diverso tempo senza nessuna spiegazione logica, non c’era nessuna strada per spiegarlo. Chiedevo anche a mio padre, che era un gran marinaio, ma neanche lui aveva risposte. Posso dirle che per capirlo ricorsi persino (questo può dare la misura dello stato di frustrazione mentale in cui eravamo tutti) a una seduta spiritica. Un momento di sollievo venne quando apparve la perizia Massari che riferiva di una bomba, perché dal punto di vista marinaresco spiegava la tragedia con un evento esterno come la bomba, o come qualsiasi forte evento esterno traumatico che avesse colpito la nave.

Mi ero dimenticato di dire una cosa personale, senatrice. Non avevo rapporti con il comandante Albanese e non ho alcuna forma di simpatia per lui, né allora né adesso; ciò è motivato dal fatto che si è preoccupato solo della petroliera e non della mia gente.

D’Orsi era l’ispettore tecnico della compagnia, colui che supervisiona i cicli di manutenzione, la fornitura dei pezzi di ricambio. Con una perifrasi si potrebbe dire che è un meccanico superqualificato.

BATTISTA (Art.1-MDP). Dottor Onorato, mi è restato molto impresso quando lei, nella sua esposizione, ha parlato di amarezza, riferita al fatto che il personale dell’Agip è stato portato all’interno della Capitaneria, in una stanza, e ci sono state dichiarazioni molto simili tra il personale.

All’amarezza ci metto anche l’aggravante, perché mi sembra un fatto molto rilevante, già sollevato nei lavori di questa Commissione. La cosa che però è emersa, anche in un *iter* processuale che non ci lascia soddisfatti – penso che su questo possiamo convenire tutti – e che le voglio chiedere è la seguente. A fronte di quello che penso le sia stato riferito o che ha visto, a proposito dell’inquadramento del personale dell’Agip Abruzzo – penso di non dire nulla di nuovo: non mi sembra che il ruolo della petroliera, quantomeno perché è l’oggetto principale di questa trage-

dia, sia totalmente immune da alcuna responsabilità – nelle fasi successive ha fatto presente queste cose? Lo farei, se dovessi vedere un'opera di condizionamento nelle dichiarazioni. Lei è stato sentito dallo stesso pubblico ministero, De Franco. Ne ha parlato? Penso infatti che sia una cosa grave. Ci può dire qualcosa di più sugli eventi successivi a questa cosa che è avvenuta nella Capitaneria di porto?

ONORATO. Senatore Battista, all'epoca – ma anche oggi – la nostra è una gestione di marinai, di famiglia. Quello che racconto oggi, con una lucidità figlia dei ventisei anni trascorsi, allora non era così chiaro. Allora c'era molto fumo nella stanza, per cui si vedevano le cose, ma non si reagiva. In più, noi non eravamo strutturati – essendo una piccola compagnia – per affrontare un evento di quel genere, mentre dall'altra parte c'era un colosso.

L'equipaggio dell'Agip Abruzzo ha avuto due stanze a disposizione, per più di due giorni, con accesso libero degli avvocati. Infatti, se va a leggere le dichiarazioni dell'equipaggio dell'Agip Abruzzo, sono assolutamente conformi: dichiarano tutti la stessa cosa.

Morale della favola, oggi la fotografia della situazione è più chiara, ma allora lo era un po' di meno. In più c'era la massacrante pressione mediatica sul fatto che l'equipaggio stava guardando la partita, che l'equipaggio faceva schifo, che la nave era peggio dell'equipaggio, per cui, in questi anni – e anche oggi, parzialmente – qualsiasi cosa che dico viene raccolta come una *excusatio non petita, accusatio manifesta*. Così è molto complicato. Noi siamo stati quelli che hanno ucciso l'equipaggio e i passeggeri del Moby Prince. Siamo i colpevoli: c'è stato errore umano, Chessa verrà ricordato come colui che ha fatto quello che non ha fatto. È difficile risalire la china e dipende da che prospettiva guardiamo il problema. La nostra è una prospettiva orrenda.

CAPPELLETTI (M5S). Dottor Onorato, la mattina presto lei arriva a Livorno e immagino si sarà immediatamente dato da fare per verificare le operazioni di soccorso, nei confronti del Moby Prince. Durante la notte era in contatto con il telefono cellulare e apprende durante il viaggio, anzi le confermano che il traghetto era il Moby Prince e quindi è necessario prestare soccorso.

In questa Commissione c'è una convinzione, che in qualche maniera condividiamo ed è quella che, effettivamente, le attività di soccorso si sono concentrate sull'Agip Abruzzo e questo, di fatto, ha portato un ritardo nei soccorsi del Moby Prince. Le chiedo cosa fece quella notte e se ebbe ad interloquire con i protagonisti di quella notte sul fronte dei soccorsi. Ha provato a contattare Albanese, ad esempio, che avrebbe avuto la responsabilità, essendo il comandante in capo, di coordinare tutte le operazioni, per avere un aggiornamento, direttamente o tramite interposta persona? Cosa le disse rispetto a questo? Quello dei soccorsi tardivi al traghetto è infatti uno degli aspetti su cui tuttora, dopo venti mesi d'indagine su questo disastro, la Commissione effettivamente non sa darsi delle spiegazioni.

Le chiedo poi un'ulteriore informazione: a seguito del disastro prendiamo atto del fatto che la società, grazie allo sforzo e ai nuovi investimenti, è riuscita non solo a riconquistare gli spazi, in una situazione veramente difficile, ma anche poi a crescere ulteriormente. Con riferimento a questo ed alle Colombiadi, che ci sono state nell'immediatezza e quindi anche alla fornitura di un albergo per i Carabinieri, *eccetera*, Navarma vinse una gara o ci fu una trattativa privata?

ONORATO. Albanese non l'ho sentito proprio, l'ho visto la mattina, quando sono salito su in Capitaneria. La telefonia attuale è diversa da quella dell'epoca. Avevo il telefono in auto e credo ci siamo sentiti una o al massimo due volte con il comandante dell'armamento, Boi, che aveva il fiato corto e che mi disse: sembra che sia confermato che è coinvolto il Moby Prince. Per il resto ho pensato a guidare e ad arrivare quanto prima possibile.

PRESIDENTE. Cosa ci dice sul secondo tema, a proposito delle Colombiadi e del rilancio della società?

ONORATO. Mi perdoni, senatore: quando avveniva questo? Non ricordo proprio niente. Le chiedo scusa.

PAGLINI (M5S). Proprio in virtù di quello che abbiamo appena sentito, ci chiediamo perché la compagnia non fece rivalsa nei confronti della Capitaneria, per i soccorsi tardivi che furono indirizzati verso il Moby Prince. Perché non fu fatta, già dall'epoca, una rivalsa in questo senso?

Lei dice che, nonostante avesse avuto il telefonino, parlò solo con il comandante Boi. Noi abbiamo saputo, da testimonianze dirette in questa Commissione, che immediatamente – ancora prima dell'ufficialità che la seconda nave in collisione era il Moby Prince – erano state fatte telefonate dal pilota Savarese al signor Achille Onorato, suo padre, e dunque ci chiediamo come sia possibile che fra di voi non vi siate parlati durante la notte. Trovo veramente inverosimile che voi non vi sentiate, essendo padre e figlio, armatori e primi interessati all'equipaggio e ai passeggeri del Moby Prince. Siccome abbiamo avuto anche testimonianze dei suoi stessi tecnici, che telefonano ripetutamente sia a lei che al signor Achille Onorato, continuiamo a dare per inverosimile l'ipotesi che non la contattino e che non vi sentiate.

Devo essere sincera: in una situazione del genere sarei stata io la prima a chiamare il mondo intero: padre, tecnici e chiunque fosse sul luogo. Soprattutto abbiamo anche prova che il comandante del Moby Vincent, D'Ambrosio, la sera stessa, ancorato nel porto di Livorno, alle 11, chiama la Capitaneria e si offre di uscire in rada per andare in soccorso di chi ne aveva bisogno.

È possibile che anche qui il comandante del Moby Vincent prenda una decisione in autonomia – anche se era nelle sue prerogative poter uscire – e non chiama per tutta la notte e tutta la mattina gli armatori?

Capisco che sono passati molti anni, ma magari, con uno sforzo di memoria, riusciamo a ricordare qualcosa di più di questi avvenimenti. Capisco lo *shock*, capisco tutto, però è sicuramente inverosimile il fatto che non ci sia stata una telefonata tra i vostri addetti e voi, tra la Capitaneria e voi, tra suo padre e lei, tra i suoi tecnici e lei e tutto il resto.

Una cosa ancora, invece, riguarda l'assicurazione stipulata per l'ipotesi bomba: le chiedo se lei riscosse un'indennità su queste polizze assicurative, che erano state stipulate per il Moby Prince in caso di incidente di quel tipo.

ONORATO. Il problema che affronto da ventisei anni è che le persone, i magistrati, cercano di capire una vicenda in maniera asettica e fredda, magari sperando di trovare un contenuto di colpevolezza in me o in mio padre, senza però averla vissuta, fortunatamente per loro.

Quella notte ho parlato col comandante Boi. Mio padre era un vecchio comandante: è possibile che abbia parlato con Boi, è possibile che abbia parlato con D'Orsi; non credo, anzi escludo la Capitaneria.

Certamente io non l'ho chiamato, per una ragione semplicissima, ovvero perché sapevo che mio padre stava andando là. Se ci fosse stato un problema, mio padre lo avrei trovato là. Se lo avessi chiamato, mi avrebbe sbranato per telefono: questo era mio padre. Se poi ci sono le testimonianze, ben vengano. Per quanto riguarda l'assicurazione, abbiamo riscosso la polizza assicuratrice, cioè il valore corpo e macchina delle navi. «*That's it*», come dicono in Inghilterra. Sono stato esaustivo?

PRESIDENTE. Faccio una domanda ancora: durante il percorso delle indagini degli anni successivi, condotte dal dottor De Franco, abbiamo riscontrato quella che a noi è sembrata un'anomalia, ma vorrei capire anche da lei. Viene in qualche modo indagato suo padre, che aveva una funzione differente rispetto alla proprietà e alla gestione del Moby Prince.

Lei ha seguito le indagini della magistratura, aldilà del tema che ovviamente alleggeriva tutto quanto, nel senso che la presenza della bomba avrebbe dato una spiegazione – come diceva lei, da marinaio – ad un evento altrimenti incomprensibile, conoscendo le persone coinvolte.

Se infatti uno pensa ad un marinaio, ad un comandante distratto, può accettare quelle giustificazioni, ma pensando e conoscendo il comandante Chessa, non può accettare quelle giustificazioni.

Dunque la presenza della bomba, in un contesto completamente anomalo, avrebbe potuto dare una spiegazione. Lei ha avuto relazioni con gli inquirenti, durante quel periodo di indagine? È stato chiesto qualcosa, è stato chiamato a dare un contributo, oppure lei ha la sensazione che l'indagine, alla fine, salvo questa cosa che riguardava la bomba, si basasse su una decisione che appariva quasi da subito già assunta, come ci ha detto?

ONORATO. Signor Presidente, bisogna contestualizzare bene la situazione e tornare a quegli anni, in cui tutti i giorni – tutti i santi giorni! – c'era sulla stampa un attacco violento sull'equipaggio, sulla nave e sulla compagnia, un attacco sistematico contro di noi, che comunque era

poca cosa rispetto all'evento. Quello che mi feriva, più che le accuse a noi, erano le accuse all'equipaggio. Quando uscì fuori il fatto della bomba – lo ripeto ancora una volta: non è che il fatto l'ho tirato fuori io, ma una perizia fatta da Massari, che poi è stato preso e rimosso anche lui – parlai con la stampa e dissi che una bomba spiega il disastro, come ho avuto modo di spiegarvi prima.

Dopodiché la reazione fu che la magistratura mi chiamò, ho avuto lunghe ed inesauribili sessioni in tribunale, a Livorno, per spiegare perché la bomba avrebbe influito sul disastro, mentre una bomba, alla fine della storia, che cos'è? Non è niente. Pertanto è stato particolarmente difficile e la cosa è finita lì.

PRESIDENTE. Quindi, lei è stato chiamato dagli inquirenti soltanto quando è emersa la perizia Massari e soltanto per questo tipo di approfondimento e di elemento.

Le chiedo un'altra cosa: anche adesso le navi vengono assicurate contro il rischio guerra?

ONORATO. Sempre, dall'inizio dei secoli.

PRESIDENTE. Sempre.

Quindi questa è un'assicurazione aggiuntiva, che viene fatta e che ovviamente ha un costo maggiore della polizza normale.

ONORATO. Come dicevo prima, Presidente, il rischio guerra non è legato solo a un attentato o alla guerra, ma tecnicamente è un'assicurazione contro i danni lesivi volontari di un terzo. Facevo prima un esempio: se uno sale con una latta di benzina sulla nave e le dà fuoco, ciò rientra nel rischio guerra.

PRESIDENTE. Ho capito.

Le chiedo un'altra cosa sulla flotta. Lei diceva che avevate due navi: ovvero la Moby Prince e il Moby King. Però ci sono anche il Moby Dream e il Moby Vincent. Vorrei capire un po' meglio questa articolazione delle navi.

ONORATO. Io mi riferivo a un momento prima. La prima nave della flotta Moby Navarma è stata la Moby Blu.

PRESIDENTE. Quindi, all'inizio.

ONORATO. Esattamente, all'inizio. Poi è arrivato il Moby Prince e l'equipaggio del Moby Blu è andato sul Moby Prince, perché era una nave più importante. Poi in seguito, negli anni, nel 1991...

PRESIDENTE. C'era già il Moby Vincent, perché c'era già D'Ambrosio.

ONORATO. C'era il Moby Vincent, c'era il Moby Will, c'era il Moby Dream e c'era anche il Moby King.

PRESIDENTE. Erano stati comprati insieme: se non sbaglio c'è un'assicurazione congiunta per Moby King e Moby Prince.

ONORATO. No, le assicurazioni navali sono sempre singole.

MUSSINI (Misto). Tutte erano assicurate per la guerra?

ONORATO. Tutte.

PRESIDENTE. Ho chiesto questo, perché è stato un argomento che lungamente abbiamo voluto tenere a mente per approfondirlo e questa era l'occasione per farlo.

Un'altra domanda: avete svolto una qualche inchiesta interna formalizzata sull'evento, oppure avete preso atto di quello che era successo. Più o meno è la risposta alla domanda del senatore Collina: forse sono ripetitivo su questo aspetto.

ONORATO. Signor Presidente, un'inchiesta si fa nell'incertezza. Quello che abbiamo cercato di fare, tra marinai, è cercare di capire cosa poteva essere successo, ma non ci siamo riusciti.

PRESIDENTE. È chiaro.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, rivolgo una domanda che ho fatto anche prima, su cui forse non ho capito bene la risposta o magari chiedo di allargarla un po' di più.

Anche alla luce di quello che abbiamo ascoltato oggi, a proposito della sua opinione sulla condotta dei soccorsi e sul comandante Albanese – per cui lei comunque non ha simpatia: sono parole sue – le chiedo come mai non è stata fatta una rivalsa nei confronti della Capitaneria. Tutto porta a capire che avete disapprovato appieno quel tipo di soccorso, quella notte, che ha portato a far morire, probabilmente, 140 persone.

Il protagonista della sera, il comandante Albanese, non dà nessun ordine quando è in rada e non si sente mai la sua voce nel canale 16. Tutto questo viene da lei accentuato e allora le richiedo con più chiarezza, visto che anche voi vi appoggiate a dei grandissimi tecnici, anche grandi avvocati, oltretutto soci, che hanno la capacità di poter fare una grande rivalsa, perché questa cosa non viene fatta. Perché questa cosa non viene messa in chiaro, proprio per il vostro interesse? Perché tutto si ferma? Oltretutto, visto che il tempo di sopravvivenza dei passeggeri del Moby Prince viene definito come brevissimo, il comandante Albanese non viene neanche indagato. Perché questa vostra non azione?

ONORATO. Non lo so. È la prima volta che sento la possibilità di questa azione. Probabilmente mio padre e i miei legali non ci hanno pensato. Non lo so, non ne ho proprio idea, da un lato. Da un altro lato, forse, se penso con la testa di mio padre e dell'avvocato che aveva – sono scomparsi tutti e due – qualsiasi azione che facevamo in quel periodo era stigmatizzata come un volersi discolpare. Infatti siamo stati davvero molto silenziosi: l'unico che non era silenzioso in tutto il gruppo ero io e questo mi ha creato anche un bel po' di discussioni in famiglia.

PAGLINI (M5S). Mi ero preparato molte domande e dunque vi ringrazio molto per la vostra disponibilità. Nel Moby Prince viene tratto in salvo solamente un membro dell'equipaggio, il mozzo Bertrand, che viene contattato dalle prime ore, all'ospedale, dal vostro addetto, il dottor Morace mi sembra...

ONORATO. Morace, forse?

PAGLINI (M5S). Esatto, il dottor Morace. Dice Bertrand che non viene contattato da lei, non viene contattato da nessun altro, ma dall'avvocato Morace. Le chiedo, se ne è al corrente, se al mozzo Bertrand vengono fatte delle proposte o dei risarcimenti – e di che tipo – e se nei confronti dell'unico sopravvissuto ci sono dei trattamenti particolari da parte della vostra società.

ONORATO. Senatrice, per quel che ricordo – ma non lo feci io – gli fu detto di stare tranquillo, di prendersi tutto il tempo che voleva e che avrebbe avuto sempre un posto di lavoro: niente più di questo. Gli dicemmo solo di riprendersi. È quello che poi, tra l'altro, dicemmo anche agli altri ragazzi, che non erano imbarcati quel giorno. Gli dicemmo solo: «Quando vuoi tornare a lavorare, hai sempre un posto di lavoro. Stai tranquillo». Poi, tra l'altro, con quello che è successo, non aveva bisogno di una copertura, perché era in Cassa marittima e dunque era coperto automaticamente.

PRESIDENTE. Dopo eventi di questo genere, la Cassa marittima copre per un certo periodo di tempo.

ONORATO. Credo che sia stato coperto per due anni, Presidente, però posso dire delle cose sbagliate.

PRESIDENTE. Ha avuto occasione poi di incontrare Bertrand in seguito?

ONORATO. No, assolutamente no.

PRESIDENTE. Concludiamo qui l'audizione del dottor Onorato, che ringraziamo. Penso che non sia stato semplice ricordare quei momenti.

Come il nostro audito può vedere, la Commissione sta svolgendo con grande attenzione il lavoro che le è stato affidato, con l'idea di provare a chiarire tutte le zone dubbie. Ci rendiamo conto che ciò non è completamente possibile, a distanza di ventisei anni, e che resteranno sullo sfondo alcune questioni che non siamo in grado di sciogliere del tutto, però, sicuramente, il suo contributo è da noi registrato e ci consente di comprendere alcune cose e di chiarirle meglio.

ONORATO. Vorrei ringraziare lei, signor Presidente, e tutta la Commissione. Se mi consentite, ci sono delle persone ancora vive, che sono dei testimoni oculari di quello che è successo quella notte. A distanza di tanto tempo magari si matura e si può finalmente raccontare, in prossimità della vecchiaia e della morte, quello che veramente è successo.

PRESIDENTE. Ci può dire anche i nomi dei testimoni oculari che possiamo convocare? Questo sarebbe importante.

ONORATO. Gli ufficiali dell'Agip.

PRESIDENTE. Li abbiamo tutti quanti convocati. Gli ufficiali dell'Agip sono stati tutti convocati e devo dire che abbiamo rilevato delle valutazioni, da parte nostra, che coincidono in parte con una rappresentazione univoca degli avvenimenti.

Devo dire, però, che la Commissione è stata molto capace, perché ha anche fatto emergere delle contraddizioni. Ovviamente sono degli elementi che la Commissione sta valutando, però non abbiamo mancato di audire tutti gli ufficiali vivi: il primo, il secondo e il terzo ufficiale e l'ufficiale di macchina. Abbiamo raccolto anche quelle testimonianze. Se ci fossero delle altre segnalazioni o anche degli altri documenti, che lei ritiene possano essere utili alla Commissione, degli altri ricordi che le vengono in mente nei prossimi giorni, ovviamente saremo assolutamente attenti, perché non stiamo tralasciando alcun elemento a nostra disposizione.

ONORATO. Mi rivedrò la rassegna stampa, perché, con grande franchezza, non ho voluto rileggerla prima dell'audizione, per cercare di mantenere una lucidità sull'argomento.

PRESIDENTE. La ringraziamo ancora, dottor Onorato.

I lavori terminano alle ore 17,40.