



Senato della Repubblica

---

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 63

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

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLA BOZZA  
DI RELAZIONE

71<sup>a</sup> seduta: giovedì 14 dicembre 2017

Presidenza del Presidente LAI

**INDICE****COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE SUL REGIME  
DEGLI ATTI**

PRESIDENTE ..... Pag. 3

**Seguito della discussione della bozza di relazione**

PRESIDENTE ..... Pag. 3, 4, 8 e *passim*  
CAPPELLETTI (M5S) ..... 4  
FILIPPI (PD) ..... 4, 7  
FLORIS (FI-PdL XVII) ..... 9, 16, 17  
GRANAIOLO (Art. 1-MDP) ..... 4, 7  
PAGLINI (M5S) ..... 5, 13, 14 e *passim*

---

*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, Salute e Ambiente): GAL (DI, GS, PpI, RI, SA); 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.*

*È presente, ai sensi dell'articolo 23 del Regolamento, il dottor Fabio Ignazio Scavone.*

*I lavori hanno inizio alle ore 12,20.*

#### COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE SUL REGIME DEGLI ATTI

PRESIDENTE. Colleghi, la prossima settimana, dovremo pronunciarsi sul regime degli atti. Vi manderemo prima una bozza di delibera e anche un elenco dei documenti su cui ci dobbiamo esprimere.

Dobbiamo anche da subito valutare la proposta di desecretare i resoconti stenografici delle sedute e delle parti segrete degli stessi su cui non ci sono ragioni per non farlo.

#### **Seguito della discussione della bozza di relazione**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della bozza di relazione finale sull'attività della Commissione. Ricordo che nella seduta di martedì 12 dicembre ha avuto inizio la discussione, che proseguirà nella seduta odierna.

Il termine per la presentazione degli emendamenti è fissato per martedì mattina alle ore 9, in modo che gli Uffici possano lavorare.

Pertanto, se siamo d'accordo, domani mattina vi mando una versione aggiornata della bozza di relazione. Vi consegnerei anche una sintesi in quattro pagine degli elementi di cui ho parlato l'altro giorno, cioè quel contributo con i punti fondamentali, che potrebbero essere una premessa degli esiti che vi manderò e che, ovviamente, sarà integrato, ma intanto ve lo do già da questo momento. Da adesso a lunedì si lavora sugli emendamenti; da martedì sino a giovedì sera 21 dicembre lavoriamo per esaminare gli emendamenti e le eventuali correzioni.

Puntiamo ad approvare la relazione il 21 dicembre, fermo restando che quel testo approvato sarà a disposizione per eventuali piccole revisioni o anche eventuali contributi aggiuntivi che possono nascere; ci rivedremo a metà gennaio, quando incontreremo i familiari, in una seduta in cui faremo un coordinamento tecnico del testo.

In queste ore, poi, sono arrivate altre relazioni che sono in corso di inserimento nell'area di collaborazione Theca e anche la Guardia di finanza ci porterà altro materiale rimasto in sospeso nelle precedenti comunicazioni. In questo momento non sappiamo ancora se è materiale eclatante; se lo fosse, faremo un approfondimento la prossima settimana. Io cercherò quindi di fare delle convocazioni puntuali e di chiedervi di lavo-

rare in tempi definiti. In questo senso – ed è l'ultima raccomandazione – nella predisposizione degli emendamenti chiedo ai Gruppi di concentrarsi su punti fondamentali, di non riscrivere la relazione per intero.

Io ho raccolto molte delle segnalazioni che sono già arrivate. Il testo che vi manderò domani avrà la stessa struttura di quello attuale.

Per la parte introduttiva io ho finito; se c'è qualche ulteriore contributo sia sul piano di lavoro, sia nella discussione generale, sull'impostazione della relazione, il dibattito è aperto.

GRANAIOLA (*Art.1-MDP*). Signor Presidente, io sono assolutamente d'accordo sul percorso indicato.

FILIPPI (*PD*). Signor Presidente, se ho capito bene tra stasera e domani mattina verrà consegnata una bozza revisionata degli esiti, sulla quale è previsto di consegnare emendamenti di correzione al testo entro martedì. L'approvazione della relazione viene confermata per giovedì 21 dicembre al termine della seduta dell'Assemblea, dalle ore 19 in poi. Eventualmente, dopo è possibile riunirsi, però l'approvazione della relazione rimane fissata per quella data. Lo dico sempre per mantenere quel tipo di impianto.

Sulla desecretazione delle audizioni, sarei favorevole a liberare tutto.

Farei, invece, un'ultima richiesta. Se fosse possibile, come avevo già chiesto in maniera informale agli uffici, chiederei che le relazioni tecniche (l'altro elemento di cui bisogna necessariamente aver contezza), che sono sicuramente già su Theca, siano inviate direttamente a noi, compatibilmente con il peso delle stesse.

PRESIDENTE. Possiamo fare un invio delle relazioni in un'unica *email* a tutti i componenti della Commissione.

CAPPELLETTI (*M5S*). Signor Presidente, intervengo solo per dire che anche per me è preferibile desecretare tutto, perché a mia memoria non ricordo che ci siano informazioni o dati particolarmente rilevanti da dover essere tutelati per qualsiasi motivo: può darsi che mi sbagli, ma non lo ricordo. Inoltre, mi sembra che desti più scalpore secretare qualcosa piuttosto che renderlo evidente in una tale montagna di documentazione, da cui poi di fatto è difficile emergano aspetti particolari. Peraltro, desecretare significa rendere fruibile dall'esterno.

Dopo la fine della Commissione c'è libero accesso da parte di chi avesse interesse a farlo.

Ci tenevo quindi a ribadire che, se possibile, secondo me è opportuno che venga desecretato tutto: audizioni, documenti, testimonianze e perizie. Aveva un significato che noi chiedessimo la secretazione, perché non sapevano che cosa avrebbero detto gli auditi, quindi si lasciava aperta l'opportunità di poter dire qualcosa che senza il segreto non sarebbe stato detto; tuttavia, con il senno di poi, non è accaduto.

PAGLINI (*M5S*). Signor Presidente, intanto vorrei esprimere il mio ringraziamento per il grandissimo lavoro svolto da parte di tutti noi e dalla Presidenza; ringrazio altresì anche per la volontà collettiva di non lasciare nessuna ombra di dubbio nei confronti dei familiari delle vittime e del Paese. Insomma, la Commissione ha lavorato ed è giusto che venga riconosciuto dall'esterno.

Io vorrei avanzare una proposta tecnica e operativa riguardo all'impianto della relazione, visto che siamo ancora in tempo e che sta arrivando ancora una seconda bozza corretta. Vorrei partire dalle ragioni sottese all'istituzione di questa Commissione, poiché, se non ci fosse stata nessuna vittima, non ci sarebbe stata neanche la Commissione parlamentare d'inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince dopo ventisei anni; siccome invece ci sono stati 140 morti, per i quali nessuna responsabilità è stata riconosciuta nei confronti dei protagonisti di quella sera, io chiedo che come priorità vengano messi i tempi di sopravvivenza di queste persone, che hanno determinato poi il caso e la successione degli eventi. Mi riferisco cioè alla possibilità che queste persone potessero o meno essere salvate e quindi al tema dei soccorsi. Se tutti fossero stati salvati non ci sarebbe questa Commissione; tuttavia, siccome sono morte delle persone e siccome i soccorsi non hanno permesso a queste persone di sopravvivere (anche solo a una persona in più), io chiedo di considerare soprattutto queste due tematiche nei punti principali della relazione e delle conclusioni, in modo che ciò sia chiaro.

Vi è poi un'altra questione riguardo alle relazioni dei consulenti. Io ho letto la relazione dell'ingegner La Malfa dei Vigili del fuoco. Per come è stata scritta, per come sono state tratte le loro conclusioni e anche per come era stato fatto presente durante una delle loro rappresentazioni anche dalla sottoscritta, non si è tenuto conto di alcuni dati fondamentali. Di conseguenza, oggi ci troviamo una relazione dei Vigili del fuoco secondo cui nel salone *De Luxe* le persone morirono nel giro di 20-30 minuti. Noi siamo anche certi che i nostri consulenti – mi dispiace che non siano presenti ma glielo diremo – si sono confrontati con persone che hanno portato materiale tecnico che noi avevamo già avuto in precedenza, per il quale avevamo fatto delle osservazioni alla loro esposizione. Nonostante tutto, con la loro certezza scientifica hanno continuato a ritenere che, dal momento del *mayday*, le persone in quel salone non avessero avuto modo di respirare e di vivere se non per quel breve lasso di tempo.

Ebbene, noi abbiamo una *email*, che ho portato alla Presidenza da qualche giorno per valutare se fosse il caso di condividerla con tutti voi (comunque, si tratta di materiale che noi già avevamo), secondo la quale all'interno non solo del salone *De Luxe* ma di tutto il Moby Prince l'impianto di aerazione si chiudeva sia manualmente sia in automatico, nel momento in cui ci fosse stata un'emergenza fumo. Allora, quando i Vigili del fuoco entrarono all'interno del salone *De Luxe* e con le fiamme ossidriche aprirono tutto l'impianto di aerazione, trovarono le bocchette chiuse; quindi, se vogliamo definire i tempi di sopravvivenza dal momento

zero in poi, sappiamo che in quell'abitacolo il fumo non entrò, perlomeno non dalle bocchette, perché erano state trovate sigillate, chiuse.

Non mi riferisco solo alle bocchette dell'aerazione, ma soprattutto alle due fonti principali di aerazione che sono nella parte alta del ponte, del camino (non so che punto fosse); anche su questo però avevamo avuto del materiale fotografico dal signor Pacini, da cui si vede chiaramente che il bocchettone era chiuso. Questo vale anche per le zone basse del Moby Prince, quindi per la sala macchine, che infatti funzionò fino alla mattina dopo, e dunque c'era ossigeno per far funzionare i motori ed eventualmente anche per far respirare le persone che erano nella zona bassa, quindi il signor Baldauf. Pertanto, per quanto riguarda i tempi di sopravvivenza nel traghetto, se non consideriamo questo elemento, abbiamo dati mancanti.

Ho inviato alla Presidenza anche altre immagini (in parte materiale che avevamo ed in parte nuovo). È stato detto che nel giro di 15 minuti il fuoco dal basso arrivò al ponte 4, tanto da poter sciogliere i vetri; la fiammata entrò e nel giro di pochi minuti bruciò le paratie, che in quel momento non avevano una resistenza particolare dal punto di vista del tempo, ma soltanto di 15 minuti, quindi arrivò il fuoco e arrivò il fumo. A questo riguardo abbiamo fatto delle osservazioni a partire dalle testimonianze raccolte in questi due anni. Ad esempio, abbiamo testimonianze di due persone sul posto, le quali affermano che al momento dell'avvistamento del Moby Prince la parte centrale del traghetto non era infiammata e ricordo che il ponte 4 è la parte centrale del Moby Prince. Una di queste due persone è il comandante Albanese, che appena scende dal porto, alle ore 2,45 circa, dice che il Moby Prince aveva un incendio nella parte superiore – ed è vero – ma non in quella centrale; egli infatti auspicava che qualcuno si fosse messo in sicurezza. La seconda persona è il Dessì che, quando vede il Moby Prince a mezzanotte e dieci, lo descrive nel giornale di chiesuola dell'imbarcazione della Guardia di finanza, dicendo di vedere le fiancate bianche e il logo del traghetto blu. Se il fuoco fosse arrivato al quarto ponte, si dà per scontato che questa vernice doveva essersi comunque bruciata, ma a mezzanotte e dieci non era così. Se i nostri consulenti avessero tenuto in considerazione questi dati, probabilmente non avrebbero ottenuto il risultato che poi hanno scritto. Io li invito ancora a prendere atto di questi dati, che sono certi e non sono emersi ora, ma anche dalle testimonianze dell'epoca dei vari protagonisti, che videro e certificarono questo.

Quanto ai tempi di sopravvivenza, i medici che abbiamo ascoltato indicano un arco di tempo anche di ore, ma non un momento di inizio, come è giusto. Posso dire, come hanno fatto loro, che se una persona ha respirato monossido di carbonio all'80 per cento, può averlo fatto anche per due ore, non possono escludere tre ore – questo dissero – quindi addirittura anche più ore; io mi riferisco alle persone nel salone *De Luxe* (per il resto siamo d'accordo nel ritenere che vissero di più), per come le abbiamo viste e collocate, dai dati, dalle fotografie, dai filmati che abbiamo avuto. La relazione dei nostri Vigili del fuoco probabilmente non ha te-

nuto in considerazione alcuni dati, oppure non hanno visto assolutamente nulla. Credo che sia avvenuto in buona fede, ma non hanno tenuto conto di elementi che questa Commissione, comunque, aveva.

Quindi, se è possibile, vorrei suggerire di inserire nella relazione queste due tematiche fondamentali: i tempi di sopravvivenza e i soccorsi. Credo che si possa dare, forse, una linearità diversa, perché, secondo noi, queste sono le priorità, altrimenti è tutto più difficile.

FILIPPI (*PD*). Signor Presidente, rispetto alle questioni sollevate dalla collega Paglini, da subito dissi che indubbiamente la relazione tecnica di La Malfa e Gissi avrebbe costituito un problema, anche perché non si trattava di un consulente qualsiasi: la funzione di un Vigile del fuoco e ovviamente di un comando dei Vigili del fuoco è oggettivamente differente, peraltro su una questione assolutamente centrale.

Io credo che non possiamo far finta di niente e non possiamo nemmeno non allegarla o dire che è sbagliata. Io ritengo che nella bozza di relazione che ci ha consegnato sia opportuno cercare di individuare parti utili e positive: il fatto che comunque c'erano zone dove la vita sicuramente si era prolungata. Sull'altro punto non so cosa dire. È indubbiamente vero quello che dice, cioè che probabilmente non tutti i parametri sono stati tenuti nella debita considerazione e con l'adeguato peso, però rischiamo di addentrarci su una china abbastanza pericolosa da questo punto di vista. Tuttavia, come elemento di riflessione ripeto che le questioni poste dalla senatrice Paglini sono abbastanza delicate. Io stesso lo dissi, subito, nell'immediatezza della relazione di La Malfa.

Sulla questione della centralità, invece, ho detto che probabilmente la bozza che ci è stata consegnata va rivista. Io invito però, anche se sicuramente lo avete già fatto, a leggerla attentamente perché è vero che le tematiche citate sono centrali, ma ce ne sono altrettante centrali. L'importante è che sia robusta. Non si può partire da quelle; io sono dell'idea che occorre sequenzialità per la lettura. Considerate, peraltro, che la sopravvivenza e i soccorsi sono momenti centrali, ci mancherebbe altro. Ci sono però tante altre tematiche; io non faccio questione, ci devono essere tutte.

GRANAIOLA (*Art.1-MDP*). Signor Presidente, quanto alla sequenzialità, io sono d'accordo con il senatore Filippi e lascerei quella che c'è nella relazione che ci è stata data, salvo poi praticare le dovute variazioni.

Per quanto riguarda i Vigili del fuoco, hanno ragione la collega Paglini e anche il senatore Filippi, perché l'audizione dell'ingegner La Malfa ci lasciò subito molto perplessi. Però domandiamoci anche cosa cambia rispetto a quanto è stato scritto nella relazione. Infatti, se ho letto bene, credo che nella relazione sia ben evidenziato che i tempi di sopravvivenza non sono stati quelli che ci hanno voluto far credere fino ad oggi. Pertanto, a mio parere, se avessimo ancora tanto tempo, sarebbe bello riaprire questa tematica, rifare incontri con i consulenti e con i testimoni, ma dato

il punto a cui siamo arrivati, l'importante è la conclusione a cui siamo giunti.

Ritengo inoltre opportuno lasciare libere e desecretate tutte le relazioni, tutto, in modo che tutti possano leggere e trarre le conseguenze. Un conto è se noi avallassimo il fatto che sono morti tutti in mezzo al mare. Non cambia niente.

PRESIDENTE. Faccio io una considerazione.

Il tema è il seguente; io, perlomeno, vedo la questione in questo modo e vi dico perché dobbiamo essere prudenti. I Vigili del fuoco ci dicono che dal momento in cui è entrato il fumo nel salone *De Luxe* si sopravvive per trenta minuti. Personalmente, io ho avuto una lunga discussione con l'ingegner La Malfa sul sistema di aerazione aperto e lui sostiene che in quel momento non erano in grado di dire se il fumo era entrato dal bocchettone o da altri punti. Sostengono che dal momento in cui entra il fumo, tutte le persone che stanno in un ambiente di quelle dimensioni, chiuso, in mezz'ora sono incapacitate. Tutto ciò dal momento in cui entra il fumo. Il fumo, ovviamente, può entrare (e lui lo dice, la discussione è stata questa) dal momento zero dell'impatto al momento zero più trenta minuti, più quaranta minuti, più quarantacinque minuti, perché non sono in grado di definire questo tempo. Sostiene quindi di non poterci dire che il fumo ha impiegato un'ora, perché in un ambiente di quelle dimensioni, da qualunque punto entri, con un incendio di quell'intensità, mezz'ora è il tempo massimo che può indicare da questo punto di vista. Tuttavia non è in grado di definire il tempo prima del punto uno, cioè di T1: può essere lungo dieci minuti, un quarto d'ora, dipende anche dalla quantità di tempo in cui le navi sono state incastrate, perché, paradossalmente, il fatto di rimanere incastrate può essere stato un elemento peggiore dal punto di vista della velocità. Questo è il primo punto.

La seconda questione emersa da quella relazione è che proprio il sistema di aerazione e il tipo di incendio generano dei polmoni di vitalità.

Vi segnalo inoltre che anche i nostri medici legali non affermano con nettezza che le persone che si trovavano nel salone *De Luxe* hanno impiegato più di mezz'ora a morire; sostengono che non è possibile affermare con certezza scientifica che sono tutti morti entro mezz'ora, perché questo è un elemento che varia molto da persona a persona, sulla base dell'aspetto esterno, della presenza di monossido di carbonio e di carbossemoglobina nel sangue.

Per questo dicono che al loro posto non avrebbero affermato con certezza che erano morti in mezz'ora. Inoltre ci dicono una cosa più importante, cioè che non è stata fatta alcuna indagine sulle cause di morte e questo è l'aspetto più drammatico.

Qual è, dunque, l'attenzione che dobbiamo dare? Se incentrassimo tutto sul fatto che le persone che si trovavano nel salone *De Luxe* non sarebbero morte in mezz'ora, rischiamo di ricevere una critica molto profonda su quel tema e di smentire tutto il resto della relazione. Per questo l'impostazione che vi ho proposto – su cui accetto la riflessione – è quella



che noi dobbiamo affermare che anche una sola vita meritava un soccorso diverso, anche una sola vita, anche soltanto quella di Baldauf, anche soltanto quella dell'uomo in sala macchine, anche soltanto quella di Rodi meritava un soccorso di tipo diverso. Meritava – e non c'è scritto ma lo scriveremo – che i Vigili del fuoco andassero lì a buttare acqua per segnalare la loro presenza e non è stato fatto. Meritava che un minuto dopo il richiamo della petroliera ci fosse la ricerca attiva del Moby Prince, perché se si fosse arrivati dieci minuti dopo il primo evento, probabilmente, i passeggeri del salone *De Luxe* magari stavano ancora entrando in quel salone.

Per queste ragioni, la mia prudenza nel non dire con nettezza che le persone del salone *De Luxe* hanno vissuto più di trenta minuti dipende dal fatto che noi possiamo dire che non è possibile affermare scientificamente che sono morti in trenta minuti, come è stato fatto nella sentenza. Io smonto la sentenza che ha assolto i soccorsi e rimetto, quindi, in moto il tema di un giudizio sui soccorsi, senza dire che è incentrato tutto su quello, perché è fuori dal salone *De Luxe*. Il salone *De Luxe* è il simbolo di un tentativo di un'organizzazione e di un'attesa dei soccorsi, ma secondo me non può essere il nostro nodo, altrimenti corriamo un rischio su questo punto, anche se lo abbiamo molto esaltato nella prima e nella seconda relazione. Io sono prudente sull'aspetto giuridico. Quello non è un punto sul quale scommettono neanche i medici legali: dicono che non è possibile parlare di una mezz'ora, ma non possono affermare che sono tutti morti in più di mezz'ora. Dicono che non è possibile affermare con certezza che sono morti in mezz'ora, il che è diverso dal dire non sono morti in mezz'ora. I nostri due non sono reticenti, però nel momento in cui ci dicono una cosa del genere, non ci stanno dicendo l'aspetto affermativo: negano la negazione, ma non stanno facendo un'affermazione positiva. Invece posso certamente dire una cosa positiva sugli altri che erano fuori dal salone *De Luxe*.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Noi non dobbiamo dire quanto tempo hanno impiegato i soccorsi. Il ritardo è un gesto che noi non possiamo accettare. Qualsiasi cosa dicano gli esperti in merito alla sopravvivenza, quello che noi dobbiamo rifiutare è il ritardo con il quale questi soccorsi sono stati approntati; un ritardo evidentemente determinato da alcune colpevolezze. Si dice che l'AGIP Abruzzo non era nelle condizioni di rischiare nessuna esplosione in quello stesso momento; bisogna infatti ricordare che il punto delicato è che l'AGIP Abruzzo rischiava un'esplosione, quindi sarebbe potuta accadere una catastrofe ben superiore. Questo lo teniamo presente tutti, con un senso di responsabilità importante. Tuttavia, se ciò non è supportato da quanto è emerso nel corso delle audizioni che abbiamo svolto, nel senso che l'AGIP non ha corso questo rischio paventato, in quello stesso momento i soccorsi dovevano essere dirottati verso la Moby Prince.

In secondo luogo, si dice che sui soccorsi ci fu impreparazione; io direi inadeguatezza probabilmente. Quel porto, vista l'importanza che noi abbiamo ascrivito al porto di Livorno – mi perdoni l'amico Filippi –

e visto che era il porto più importante della Toscana e uno dei porti più importanti del Mediterraneo – tutto quello che si dice lo prendo per vero – probabilmente non aveva una dotazione di soccorsi adeguata rispetto all'importanza della struttura. Anche questo è da inserire, perché ci sono, anche in questo, responsabilità obiettivamente.

In terzo luogo, faccio riferimento all'ultimo capoverso. Si dice: «non solo l'insoddisfazione per gli esiti finora raggiunti». Certo, siamo insoddisfatti, ma noi dovremmo dare una certa assertività al discorso. Noi abbiamo fatto quello che era possibile fare; abbiamo riscontrato obiettive difficoltà per il tempo trascorso, visto che molte testimonianze erano più vive allora di quanto possano essere oggi. Alcune volte le testimonianze, seppure rese in piena buona fede, erano caratterizzate da espressioni come «mi pare». Abbiamo sentito colui che, a tre chilometri di distanza, ha visto la gente in maglietta che correva nella tolda della nave. Insomma, abbiamo sentito delle cose che fanno pensare che, tra ciò che è stato visto e ciò che si ricorda, ci possa essere qualcosa di immaginario e non molto scientifico al punto da poterci portare ad una conclusione positiva. Io dico che la testimonianza, resa in assoluta buona fede, per effetto del tempo trascorso non può avere quella sicurezza che avremmo voluto.

In quarto luogo, avanzerei di più sulla dinamica dell'incidente. In quinto luogo, dovremmo dire che non c'è stata una sincera e leale collaborazione da parte di quanti avrebbero potuto dare qualcosa di più. In ultimo, la posizione dell'assicurazione è sempre molto difficile da capire, perché le assicurazioni, che in genere sono quelle che tardano a pagare, in questo caso hanno pagato prima di qualsiasi procedimento giudiziario.

Penso che tacitando gli aventi diritto o gli aventi causa per approfondire l'azione di responsabilità cui le indagini sarebbero dovuti arrivare, tolta questa forte motivazione, tutto è rallentato in quanto non c'era più nessuno che sollecitava un approfondimento delle indagini.

**PRESIDENTE.** Ho avuto più volte modo di intervenire e di anticipare le valutazioni sia sull'andamento delle indagini e il processo sia sui lavori della Commissione. Mi si perdoni l'uso di una metafora per quanto riguarda il lavoro dei consulenti e anche di questa Commissione. Spesso uno immagina che i consulenti siano una sorta di sarti; invece non è così: capita – ed è capitato in questo caso sicuramente – che i consulenti abbiano un loro percorso metodologico o scientifico difforme dalle proprie aspettative.

Devo dire che un conto è se si hanno argomenti concreti, ed è spesso difficile averli laddove il ragionamento si dipana, non da un punto di vista deduttivo, ma da un punto di vista di dati scientifici, ed è un po' quello che è avvenuto. Quindi puoi avere un'impressione negativa, però difficile poi da concretizzare. Ed è quello che un po' avviene nel caso dell'ingegner La Malfa. Può avvenire ed è sicuramente condivisibile; in parte è ciò che può avvenire per il lavoro dei medici legali.

Le aspettative erano ben più cariche e si volevano affermazioni più precise, più nette, più marcate di quelle che poi sono state fatte. Questa

è una considerazione fin troppo scontata, ma sentivo il bisogno di esternarla, perché capita anche nella vita giudiziaria, anzi è prassi quasi quotidiana.

Per quanto riguarda i lavori della Commissione, quello che ci aveva preceduto cos'era? Lo ricordiamo ancora una volta. Il fattore nebbia aveva giustificato ogni approfondimento per quanto riguarda ogni responsabilità dei soccorsi, ed aveva giustificato l'impatto della collisione. Il fattore nebbia associato ad una generica attribuzione di responsabilità a chi non c'era più (come il comandante Chessa) aveva saldato perfettamente le ragioni della collisione. Non era stato minimamente approfondito il punto di ormeggio dell'Agip Abruzzo. Naturalmente l'eventuale imperizia di Chessa non era sufficiente a giustificare il ritardo dei soccorsi e allora, in quel caso, si è dato assoluto rilievo al fattore nebbia.

Che le indagini siano state carenti, anche questo alla fine è emerso. Io ho riletto il racconto di De Franco; fra le righe lo sostiene lui stesso, perché sostiene di essere rimasto solo, di avere sollecitato verbalmente un'applicazione. Allora pongo l'attenzione su alcuni aspetti. Lo stesso si avvale di uno *staff* di consulenti, che per quell'epoca, in quel momento contingente, era – per usare una terminologia meno dotta, ma più efficace – il meglio che poteva offrire la piazza, perché lui si avvale di quello che in quel momento era un nome sicuramente nel campo della medicina legale, nella Toscana e oltre.

Ci si avvale di un consulente come Fabbrocotti, le cui conclusioni possono essere condivise anche oggi, perché mi sento di dire che ha lavorato in assoluta integrità e onestà. Di contro, inspiegabilmente, non apprezza e non valuta alcuni aspetti: uno di quelli sicuramente che non approfondisce è il fattore nebbia, sul quale si acquieta – la carenza è lì – e incentra ogni possibile coinvolgimento di responsabilità dell'autorità della Capitaneria di porto sul – sottolineo – «povero marinaio di leva», che non era presente nella sala ascolto al momento del *mayday*.

Non approfondisce nemmeno il fatto di come la Capitaneria non abbia correlato alcuni dati: c'era una sola nave in entrata e in uscita dal porto in quel momento; nessuno della Capitaneria sente di coinvolgere e chiama la torre degli avvisatori. Bastava porre in essere questi due aspetti, che erano assolutamente alla portata, per dare un impulso alla fase del soccorso.

Sulle assicurazioni, già queste sono considerazioni che sono emerse all'audizione Galasso-Neri: certamente due persone che avevano sollecitato le parti, e la riapertura delle indagini il cui percorso professionale, parlo del professor Galasso, è certamente sintomo di assoluta equidistanza e di ricerca spasmodica della verità.

Gli stessi, nel corso dell'audizione, sottolineano sì l'inadeguatezza dell'aspetto investigativo, le sensazioni che ebbero a suo tempo, ma sottolineano anche il fatto delle assicurazioni. Anche qui mi rifaccio alla prassi giudiziaria: avviene negli incidenti stradali; è una strada che percorrono molto agevolmente: tacitare le parti.

Loro ben sapevano che vi potevano essere dei profili di responsabilità legati alla zona di ormeggio e quindi profili di responsabilità che erano sicuramente dell'Agip e profili di responsabilità che potevano essere quelli dell'armatore. Infatti, rimane tuttora inspiegabile come abbia potuto una nave – ricordo la cronologia – due minuti prima della collisione fare una ricerca di chiamata, attraverso il marconista, con Olbia per ragioni che certamente non erano di emergenza.

Quindi, fino a due minuti prima del *mayday*, vi era un quadro di assoluta normalità. Ipotizziamo che il *mayday* non sia stato di un secondo ed abbia richiesto almeno trenta secondi dalla collisione; ipotizziamo che tra la chiamata ad Olbia e la collisione siano intercorsi almeno trenta secondi: noi abbiamo un minuto in cui si è sviluppata la collisione in un quadro di assoluta normalità.

A questo punto, come giustificare una collisione di quel genere? È agevole, è deduttivo pensare ad un'anomalia tecnica o ad un qualcosa che sia sorta all'improvviso. Anche il fattore bettolina, improvviso ostacolo che è sorto, non si concilia però con quel minuto di tempo; noi abbiamo alla fine un minuto di tempo su cui soffermare la nostra attenzione. I due minuti intercorrono tra la chiamata con il ponte radio Olbia e il *mayday*. In questi due minuti dobbiamo dare per scontato che il *mayday* abbia richiesto almeno trenta secondi di tempo e che – anche qui dico per suggestione, per deduzione – il momento dell'impatto non sia stato un secondo dopo il tentativo di chiamata di Olbia. Quindi tutto si concentra in un minuto, che è una frazione di tempo sicuramente bassa, molto bassa, soprattutto in mare (non era un *jet* a reazione).

Quello che colpisce durante le indagini è la sovrastrutturazione di fattori che cercano di nascondere accuratamente quali erano gli aspetti di carenza, e in questo inquadro le suggestioni legate ai Servizi segreti, ivi incluso l'esplosivo: le conclusioni del professor Romolo sono state trancianti da questo punto di vista.

È stato riportato, a suo tempo, il passaggio alla consulenza Massari dove si disse che non si può escludere che vi sia stata un'esplosione né prima, né durante, né dopo la collisione.

Queste sequenze di avverbi sono assolutamente indicative del fatto che diventa a questo punto una mera suggestione l'ipotesi esplosione, l'ipotesi concorrenza, terrorismo, dei Servizi segreti, spionaggio e quant'altro.

Noi dobbiamo ancorarci – mi permetto di suggerire – ad alcuni dati fattuali, e i dati fattuali sono questi: sicuramente una stigmatizzazione della fase dei soccorsi; una forte stigmatizzazione del modo di conduzione delle indagini, della tecnica utilizzata durante le indagini, del modo come si è sviluppato – se vogliamo – il processo.

Il processo naturalmente è correlato a come hai sviluppato le indagini. Se tu porti al dibattimento il marinaio di leva e dai come tesi processuale il fatto che ci fosse la nebbia e che non fossero state accese tutte le luci della nave, hai dato un'impostazione da cui un tribunale può difficilmente discostarsi. Quindi questo non va mai dimenticato.

Lo sforzo che mi sono permesso è stato quello di sottolineare alcuni passaggi più forti, più marcati, di censura su questo modo di procedere e su queste carenze che, a suo tempo, hanno poi determinato e inciso. Ma oltre questa soglia, lasciamo un terreno solido e andiamo su un terreno estremamente friabile, per usare una metafora sin troppo scontata, visto che abbiamo parlato tanto di mare, parliamo anche un po' di terra. Quindi, su quel terreno friabile trovo che ci sia poco da muoversi, e poi diventa un po' la saga delle suggestioni.

PAGLINI (M5S). Vorrei chiedere se questa premessa viene aggiunta alla relazione oppure è una cosa a sé.

PRESIDENTE. Questa premessa è la sintesi dell'intervento che ho fatto io avantieri in Commissione.

PAGLINI (M5S). Mi dispiace che la senatrice Granaiola sia andata via, perché avrei avuto piacere fosse presente quando ha chiesto che cosa cambia se noi abbiamo elementi utili su segnali di vita nel salone *De Luxe* per più di trenta minuti. Questo perché comunque all'interno del traghetto qualcuno visse di più e abbiamo elementi per poterlo dire.

Mi spiace che non sia presente, ma cambia tutto perché, se quelle persone – per gli elementi che abbiamo – hanno vissuto più di trenta minuti e se i soccorsi avessero fatto il loro dovere da subito, probabilmente molte persone avrebbero potuto essere salvate. Andiamo a dirlo ad un loro familiare che è lo stesso. Non credo che sia lo stesso.

Siccome sono sicura che questa relazione finale uscirà con la verità «più accertata possibile», non me la sentirei di dire che non abbiamo elementi di certezza per dire che sono vissuti più di trenta minuti.

I medici sono stati aperti dandoci la loro relazione finale, nella quale parlano di ore. «Ore» non vuol dire che si è trattato di un'ora, ma sono almeno due.

PRESIDENTE. Ma non parlano del salone *De Luxe*.

PAGLINI (M5S). In generale, però ore.

I Vigili del fuoco non sono stati così aperti, perché hanno fatto una tempistica: hanno detto che dal momento del *mayday* ci sono quindici minuti prima che i finestrini vengano aperti dal fuoco che viene dal basso. Hanno fornito un dato, nonostante io, il senatore Filippi e non ricordo chi altri avessimo contestato immediatamente questo dato; nonostante avessimo avuto precedentemente della documentazione, che non so se loro l'abbiano vista, ma sicuramente gli è stata posta, anche dal signor Pacini.

Se prendo per buono che sono stati necessari quindici minuti affinché il fuoco dal basso sciogliesse i finestrini, loro devono anche provare come fanno a sciogliersi i finestrini senza bruciare le lamiere del ponte quattro: mi diano loro la prova di come fa il fuoco ad entrare dentro il finestrino e a non bruciare ciò che sta intorno al finestrino in quindici minuti. Com'è

possibile che alle ore 00.10 si vedessero il ponte e la balena bianca? Danno un dato preciso: quindici minuti, se non ricordo male, visto che vado a memoria e ho tanti dati per la testa. Indicano quindici minuti perché entra il fuoco e uccida tutti, o per il fumo o per il fuoco.

Signor Presidente, non possiamo non prendere il dato che abbiamo per certo e le due testimonianze che dicono che alle ore 00,10 si vedeva la balena, e il comandante Albanese che vedeva la zona centrale non incendiata. Altrimenti cosa facciamo? È un problema.

I nostri tecnici potrebbero non dare quel tempo per certo e dire «dal momento in cui»; ma «dal momento in cui» non vuol dire quindici minuti. Poi possiamo dire quello che vogliamo, ma se indicano quindici minuti ed hanno una relazione tecnica che parla di tale cifra, mi si deve spiegare perché in quei quindici minuti quella potenza di fuoco apre il vetro e non brucia il lato della nave. Cos'è un missile che entra dentro il finestrino? Non è possibile e mi sembra un dato oggettivo. Non sono io che devo dire «sì», ma sono loro che devono dirmi come fa a succedere questa dinamica in quindici minuti senza bruciare la nave al centro. Questo dato però i nostri tecnici l'avevano avuto.

PRESIDENTE. Rispondono che ci sono due lati della nave: uno che brucia e l'altro che non brucia. Il lato dove c'è la balena è quello che non brucia ed è il lato sinistro; il lato destro è quello che brucia; basta un punto dove i finestrini si spacchino.

PAGLINI (M5S). Senza considerare il fatto che comunque le paratie, anche esterne, del salone *De Luxe* erano state pensate e coibentate per la resistenza di un'ora di fuoco. Anche questo è un altro dato.

PRESIDENTE. Solo quelli frontali, ma non quelli laterali: il punto di debolezza della nave c'era lì.

PAGLINI (M5S). Però, se do un dato certo di questo tipo, non mi tornano tante cose. Non mi tornano perché ci sono persone al salone *De Luxe* che hanno respirato monossido di carbonio al punto che ... in trenta minuti muoiono. Qualcosa non torna, signor Presidente. Allora se dobbiamo andare a fare il filo a tutto quanto, o questo mi viene lasciato come dato interpretativo con i dati che abbiamo avuto, anche ambientali, altrimenti metto una pietra grossa come una casa sul fatto che lì dentro è entrato il fuoco e il fumo in quindici minuti.

Ciò fa scattare tutta una dinamica, cioè le persone che si avvicinano alle due porte, quella verso prua, quella verso poppa; le persone che cadono. Nello stesso tempo, questo mi dà anche un altro dato, ossia che ci sono due persone trovate nei bagni, che non hanno preso fuoco; queste due persone sono state trovate con l'80 per cento di monossido di carbonio respirato (una delle due). Non torna, non torna niente se in quest'ambiente dico che il fuoco entra in quindici minuti.

PRESIDENTE. Capisco.

PAGLINI (M5S). Con i dati che abbiamo ci tocca remare con più fatica, mentre invece hanno dato una relazione, non certa al 100 per cento; abbiamo dati per dare una valutazione, a parte che nei punti quattro e cinque, secondo me, si sono un po' avventurati sul tema che magari compete un po' meno a un medico come il tema del soccorso.

Un'altra cosa, signor Presidente. Noi dobbiamo anche tenere presente una cosa, che mi sto dicendo anche da sola mentre faccio delle riflessioni. Le due ore e mezza – il dottore ha detto anche tre – di chi ha respirato l'80 per cento di monossido di carbonio di quelle persone nei bagni (quindi erano usciti dal salone *De Luxe* molto probabilmente) significano che sono morte in quel periodo, ma se i soccorsi, se le condizioni nel traghetto...

PRESIDENTE. Le persone nei bagni potrebbero non essere entrate nel salone *De Luxe*.

PAGLINI (M5S). Se le condizioni trovate erano quelle, con quel ritardo del soccorso, mi dico: se fossero arrivati i Vigili del fuoco e i rimorchiatori con la stessa tempistica dell'Agip Abruzzo, quelle persone non si sarebbero trovate nella condizione di respirare quel tipo di veleno, quel tipo di calore e tutto il resto.

PRESIDENTE. Facciamo una sequenza. Ci sono due tempi che sono fissati, ma prima, durante e dopo non ci sono. I due tempi fissati sono il quarto d'ora impiegato dal calore fino ad arrivare alla rottura di un finestrone (quindi non i finestrone, ma un finestrone); poi c'è la mezzora di incapacitazione, dal momento in cui entra il fumo nel *De Luxe*. Questi due tempi hanno un tempo prima, un tempo durante e un tempo dopo.

Il tempo «prima» è quello che va dall'impatto al fuoco che si sprigiona e che arriva sino all'altezza del finestrone, che si può essere incendiato. Ed è un tempo che noi non conosciamo: può essere di un minuto, di cinque minuti o persino di più di cinque minuti; ovviamente non può essere un'ora. Ed è un tempo che si somma al primo quarto d'ora, perché l'incendio, dal momento in cui arriva ai finestrone, ha un tempo precedente.

Poi c'è un tempo di attraversamento dai finestrone alle cabine *De Luxe* e poi al salone *De Luxe*; quindi c'è un tempo intermedio, che non viene definito ulteriormente, e che dicono di non saper definire. Poi c'è un tempo di incapacitazione, che è di mezz'ora.

Della relazione dei Vigili posso essere insoddisfatto o non essere d'accordo, però prendiamola come ci ha detto il dottor Scavone; i consulenti percorrono strade.

Attenzione, loro stessi fanno intravedere quel tempo di incapacitazione, nelle modalità in cui possono perché non possono dire scientificamente delle cose che non vere. Anche quando sei incapacitato, tu non sei

in grado di uscire, ma se qualcuno avesse aperto una strada, mentre sei incapacitato puoi ancora entrare.

Traduzione di tutto questo: se io sommo il tempo prima, un quarto d'ora, un tempo intermedio e mezzora, io posso anche ipotizzare che, un'ora dopo l'impatto, alle ore 11,35, ci fossero delle persone vive e incapacitate. D'altronde ricordiamoci che abbiamo Bertrand che ci dice che venti minuti prima, o un po' di tempo prima, ha fatto la respirazione bocca a bocca ad un soggetto, il suo amico, che all'esterno era incapacitato. Quindi ragionevolmente un'oretta dopo, persone incapacitate persino all'esterno – perché avevano respirato comunque fumo nei loro passaggi – erano ancora nelle condizioni di essere tirate via. Anche soltanto l'amico di Bertrand, secondo me, se i soccorsi fossero arrivati in mezz'ora, poteva essere salvato.

Quindi io colgo le rigidità, ma colgo anche che le rigidità hanno spazi chiusi ma in mezzo ci sono spazi aperti. Non è ragionevole dire che la mezzora assolutamente è un tempo ridicolo, ed è ragionevole pensare a tutto questo aspetto. Gli elementi di rigidità che ci danno, che sono legati ai modelli matematici, hanno queste flessibilità. Quindi guarderei per questa parte la relazione e non la considererei come un elemento di rigidità.

Tenuto conto di questo, prendiamoci le parti che stanno sul terreno solido: quelle non ci potranno essere mai tolte da sotto i piedi, perché quelle cose, solidissime, ci danno anche la possibilità di dire: «forse poteva essere anche così». Intanto abbiamo i piedi su terreno solido.

Adesso riguardevo con più attenzione la relazione, ma l'ho letta, ci ho ragionato, ho interloquuto con lui quando stava per scriverla, e gli ho segnalato tutti gli elementi, compresi quelli di Pacini. Lo stesso ingegner La Malfa mi ha girato lui stesso l'interlocuzione che hanno avuto con Pacini. Però lui stesso dice: io vi posso lasciare questi spazi vuoti, ma sul mio modello matematico – da fuoco zero a tempo di rottura di un finestrone; e da fumo zero a tempo di riempimento di un volume delle dimensioni del salone *De Luxe* – non posso espormi ad una critica di un altro che mi chiede: «ma tu come hai fatto a calcolare che è più di mezz'ora?».

In realtà un volume di quelle dimensioni, anche con una sola fonte di fumo, che sia un finestrone o la bocchetta, è lo stesso, ci mette mezzora a riempire, almeno sino a un metro e mezzo da terra, una stanza di quelle dimensioni. Quindi lui dice quel pezzo lì, partendo da un tempo zero, che è il punto di entrata del fumo, da qualunque parte sia entrato.

Questa cosa salta anche l'elemento esterno perché che qualche cabina *De Luxe* sia bruciata abbiamo un segno; abbiamo un passaggio di fuoco da lì. Teniamo aperti questi spazi e ci ragioniamo ancora.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). I soccorsi, a mio avviso, oltre che tentare di spegnere l'incendio – che è un fatto assolutamente importante – avrebbero potuto orientare diversamente la nave, in modo che il fumo e il fuoco andassero in favore di vento e allontanassero la possibilità che il fumo entrasse dentro la nave e che il fuoco si propagasse al proprio interno.



PRESIDENTE. Certo. È così.

FLORIS (*I-PdL XVII*). Queste sono anche delle cose che, a prescindere dall'azione diretta allo spegnimento, che è stato un punto importante, avrebbero potuto ritardare e consentire magari anche a parte dell'equipaggio di spostarsi in una zona senza fumo nella stessa nave. È troppo facile dirlo dopo, lo capisco.

PRESIDENTE. Resta il fatto che la nave viene trovata per caso da due ormeggiatori che non avevano un *radar*; per caso, un'ora e mezza dopo.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Alla base di tutto, questo non trova nessuna giustificazione plausibile.

PAGLINI (*M5S*). Quello che diceva il senatore Floris è perfetto. La nave è stata governata: abbiamo l'unico filmato, che non è stato citato e magari è il caso di farlo, in cui si vede il traghetto Moby Prince che ha la direzione del fumo inversa a quella che è il fumo dell'Agip Abruzzo, che è nello sfondo. Mettendo insieme le due direzioni del vento, si vede che comunque il traghetto può avere quel moto del fumo solo se va a marcia indietro. Quindi c'è stata una governabilità del traghetto, una cura di mandare quello che era il fumo fuori dalla parte poppiera, in modo da evitare che avanzasse. Abbiamo anche un orario di quel filmato.

Sempre una precisazione sul salone *De Luxe*: i gruppi che sono stati trovati ammassati alle porte presentano – e questo lo hanno detto i nostri tecnici medici – bruciature che vanno dalla testa ai piedi. Cosa vuol dire se va dalla testa ai piedi? Vuol dire che le fiamme entrano dalla porta, altrimenti non si spiega. Se le fiamme entrano dai finestrini, si avranno delle bruciacchiature generali; se entrano la fiamma e il fuoco dalla porta e fa bruciare il capo e meno i piedi dei gruppi (perché è come se avessimo due masse di corpi), significa che il fuoco entra dalle porte.

PRESIDENTE. Infatti da questo punto di vista il tema è: il fumo ha riempito il salone *De Luxe* e ha costretto ad aprire le porte per fuggire dal fumo. Il fuoco è entrato solo dalle porte e su questo io non avrei dubbi.

PAGLINI (*M5S*). Ma come fa il fumo a fondere le paratie?

PRESIDENTE. Cioè?

PAGLINI (*M5S*). Hanno parlato di paratie fuse nel giro di venti minuti: le paratie che vanno dai finestrini alle cabine e al salone. Se entra il fuoco, così come è stato scritto, allora non è fumo: è fumo e fuoco. Teniamo in considerazione questo elemento.

PRESIDENTE. Il rischio che abbiamo è dare troppa importanza a quella relazione.

PAGLINI (M5S). Non possiamo dargli importanza, ma sono pietre; pietre messe lì nonostante abbiamo gli elementi per poterne discutere.

PRESIDENTE. Riguarderemo con attenzione questa parte.

Dunque martedì mattina stiamo chiedendo la disponibilità del generale Senese. Potremmo dedicare un'ora, dalle ore 11 alle 12 in Ufficio di Presidenza, per vedere l'impostazione della rada. I lavori d'Assemblea sono previsti a mezzogiorno, quindi potremmo tenere un'ora di Ufficio di Presidenza allargato a tutti i membri della Commissione alle ore 11, e poi la sera iniziamo la discussione con gli emendamenti.

Non facendosi osservazioni, così resta stabilito.

Rinvio il seguito dell'esame dello schema di relazione finale sull'attività della Commissione ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 13,30.*



