

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVII LEGISLATURA

Doc. XXII-bis
n. 8

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO MOBY PRINCE

(Istituita con deliberazione del Senato della Repubblica del 22 luglio 2015)

RELAZIONE FINALE

approvata dalla Commissione nella seduta del 22 dicembre 2017

Comunicata alla Presidenza il 22 gennaio 2018

I N D I C E

Premessa	<i>Pag.</i>	9
PARTE I – ESITI DELLA COMMISSIONE	»	12
1.1. <i>Lo scenario della collisione</i>	»	12
1.1.1 Il contesto e i soggetti coinvolti nella gestione dell'emergenza sul luogo del disastro	»	12
1.1.2 Equipaggiamento e caratteristiche tecniche delle navi coinvolte nel disastro	»	15
1.1.3 La partenza del traghetto e la rotta seguita fino alla collisione	»	16
1.2. <i>La collisione</i>	»	18
1.2.1 Le condizioni di visibilità nell'area della collisione	»	18
1.2.2 Il periodo di incaglio e il distacco	»	21
1.2.3 L'abbandono della petroliera Agip Abruzzo	»	22
1.3. <i>I soccorsi</i>	»	24
1.3.1 Premessa	»	24
1.3.2 La gestione dei soccorsi	»	24
1.3.3 L'incendio a bordo del Moby Prince e la sua propagazione	»	33
1.3.4 La sopravvivenza a bordo del traghetto	»	34
1.4. <i>Le cause della collisione</i>	»	37
1.4.1 La nebbia come causa della collisione	»	38
1.4.2 La velocità del traghetto come causa della collisione	»	40
1.4.3 Possibili cause di alterazione della navigazione del Moby Prince	»	41
1.5. <i>L'Agip Abruzzo</i>	»	45
1.5.1 La posizione e l'orientamento della petroliera Agip Abruzzo	»	45
1.5.2 Provenienza e carico dell'Agip Abruzzo	»	48
1.5.3 La cisterna n. 6	»	49

1.6. <i>Le indagini</i>	Pag.	50
1.6.1 La cronologia delle indagini	»	50
1.6.2 Gli esiti dell'indagine conoscitiva della Camera dei deputati	»	51
1.6.3 Il percorso giudiziario	»	51
1.6.4 Le criticità ravvisate nel percorso giudiziario . . .	»	52
1.6.5 Gli accordi assicurativi	»	54
1.6.6 Le incongruità riscontrate	»	56
1.7. <i>Nuovi documenti o atti acquisiti</i>	»	59
1.8. <i>Sintesi conclusiva</i>	»	61
 PARTE II – LE ATTIVITÀ DELLA COMMISSIONE	»	65
1. <i>Introduzione</i>	»	65
2. <i>Le audizioni e gli incontri della Commissione</i>	»	67
2.1 Audizione dei senatori Chiti e Matteoli (seduta n. 4 del 14 gennaio 2016)	»	74
2.2 Audizione dell'ingegner Giovanni Motta, responsabile della Direzione Sicurezza e Ambiente dell'Autorità portuale di Livorno (seduta n. 5 del 26 gennaio 2016)	»	75
2.3 Audizione di Elisabetta Arrighi, giornalista de «Il Tirreno» (seduta n. 6 del 2 febbraio 2016)	»	75
2.4 Audizione dell'avvocato Paolo Bassano, legale di parte civile (seduta n. 7 del 9 febbraio 2016) . . .	»	75
2.5 Audizione dell'avvocato Carlo Palermo, legale di parte civile della famiglia Chessa (seduta n. 8 del 10 febbraio 2016)	»	75
2.6 Audizione dei giornalisti Piero Mannironi de «La nuova Sardegna» e Alberto Testa de «L'Unione sarda» (seduta n. 9 del 16 febbraio 2016)	»	76
2.7 Audizione degli avvocati Bruno Neri e Alfredo Galasso, legali di parte civile (seduta n. 10 del 23 febbraio 2016)	»	76
2.8 Audizione del dottor Luigi De Franco, Sostituto Procuratore di Livorno che condusse le indagini (seduta n. 11 del 1º marzo 2016)	»	77
2.9 Audizione delle dottoresse Maria Sammarco e Grazia D'Onofrio, giudici del Tribunale di Livorno (seduta n. 12 – antimeridiana – dell'8 marzo 2016)	»	77

2.10 Audizione del dottor Carlo Cardi, Pubblico Ministero al processo di primo grado (seduta n. 13 – notturna – dell'8 marzo 2016)	Pag. 77
2.11 Audizione dei signori Florio Pacini, ex dipendente NAVARMA, e Federico Sgherri, pilota di porto (seduta n. 14 del 15 marzo 2016)	» 78
2.12 Audizione dei signori Walter Mattei e Mauro Valli, ormeggiatori all'epoca dei fatti (seduta n. 15 del 22 marzo 2016)	» 78
2.13 Audizione del dottor Enrico Fedrighini, giornalista e autore del libro «Moby Prince, un caso ancora aperto»(seduta n. 16 del 31 marzo 2016)	» 78
2.14 Audizione del dottor Renato Roffi, ex responsabile dell'Ufficio di Sicurezza della navigazione della Capitaneria del Porto di Livorno (seduta n. 17 del 7 aprile 2016)	» 79
2.15 Audizione del dottor Gabriele Bardazza, consulente della famiglia Chessa, e del dottor Francesco Sanna, giornalista e autore del volume «Verità privata del Moby Prince» (seduta n. 18 del 12 aprile 2016)	» 79
2.16 Audizioni del signor Romeo Ricci ex dipendente dell'avvisatore marittimo e del comandante della petroliera Agip Napoli Vito Cannavina (seduta n. 19 del 19 aprile 2016)	» 80
2.17 Audizione del professor Valdo Spini, Sottosegretario di Stato agli interni all'epoca dei fatti (seduta n. 20 del 28 aprile 2016)	» 80
2.18 Audizioni del professor Vincenzo Scotti, Ministro degli interni all'epoca dei fatti e dell'avvocato Paolo Thermes e del dottor Roger Olivieri testimoni oculari (seduta n. 21 del 3 maggio 2016) ..	» 81
2.19 Audizione del dottor Gabriele Bardazza, consulente della famiglia Chessa, seconda audizione (seduta n. 22 del 10 maggio 2016)	» 81
2.20 Audizione dell'ingegner Fabrizio Ceccherini, comandante dei Vigili del fuoco di Livorno all'epoca dei fatti (seduta n. 23 del 17 maggio 2016)	» 82
2.21 Seduta n. 24 del 25 maggio 2016	» 82
2.22 Audizione dell'ammiraglio Sergio Albanese, comandante della Capitaneria di porto di Livorno all'epoca dei fatti (seduta n. 25 del 7 giugno 2016)	» 82
2.23 Audizione dell'ingegner Giovanni Mignogna, consulente tecnico di parte nel processo di primo grado (seduta n. 26 del 21 giugno 2016)	» 83
2.24 Audizione del professor Angelo Fiori, medico legale e del professor Marcello Chiarotti, chimico	

e tossicologo forense (seduta n. 27 del 12 luglio 2016)	Pag.	83
2.25 Audizione del signor Giovanni Veneruso, dipendente della società Tito Neri all'epoca dei fatti (seduta n. 28 del 21 luglio 2016)	»	84
2.26 Audizioni del signor Antonio Ucciardello, comandante della CP250 all'epoca dei fatti, e del signor Florio Pacini, ex dirigente NAVARMA (seduta n. 29 del 26 luglio 2016)	»	84
2.27 Audizione dell'ingegner Antonio La Malfa, comandante provinciale dei Vigili del fuoco di Genova (seduta n. 30 del 28 luglio 2016)	»	85
2.28 Audizione del signor Florio Pacini, ex dirigente NAVARMA (seduta n. 31 del 22 settembre 2016)	»	85
2.29 Audizione del signor Leonardo Chiesa, ex primo ufficiale della petroliera Agip Abruzzo nel 1991 (seduta n. 32 del 27 settembre 2016)	»	86
2.30 Audizione del signor Elio Pavanetto, ex secondo ufficiale della petroliera Agip Abruzzo nel 1991 (seduta n. 33 del 29 settembre 2016)	»	87
2.31 Audizione del capitano di fregata Gregorio De Falco (sedute n. 34 dell'11 ottobre, n. 35 del 18 ottobre e n. 36 del 25 ottobre 2016)	»	88
2.32 Seduta n. 37 del 25 ottobre 2016 (notturna)	»	88
2.33 Audizione del dottor Gabriele Bardazza, perito della famiglia Chessa (seduta n. 38 dell'8 novembre 2016)	»	88
2.34 Audizione dei professori Alessandro Bassi Luciani e Mario Giusiani, periti della Procura di Livorno, che disposero gli esami autoptici sui corpi delle vittime (seduta n. 39 del 15 novembre 2016)	»	89
2.35 Seduta n. 40 del 24 novembre 2016	»	89
2.36 Audizione del signor Marco Pompilio, direttore di macchina sulla petroliera Agip Abruzzo all'epoca dei fatti (seduta n. 41 del 24 novembre 2016)	»	89
2.37 Audizione del professor Giuseppe Guizzi (seduta n. 42 del 17 gennaio 2017)	»	90
2.38 Procedura informativa dell'ingegner Antonio La Malfa, coadiuvato dall'ingegner Emanuele Gissi, collaboratori della Commissione, ai sensi dell'art. 23 del Regolamento interno (seduta n. 43 del 24 gennaio 2017)	»	90
2.39 Audizione dell'ammiraglio Enrico Salvatori e dell'ammiraglio Francesco Loriga (seduta n. 44 del 7 febbraio 2017)	»	91
2.40 Seduta n. 45 del 28 settembre 2017	»	92

2.41 Audizioni del capitano di fregata Giacomo Corsi e del dottor Salvatore Fabbricotti (seduta n. 46 del 7 marzo 2017)	Pag.	92
2.42 Seduta n. 47 del 7 marzo 2017	»	93
2.43 Audizione del dottor Giorgio Comerio (seduta n. 48 del 15 marzo 2017)	»	93
2.44 Audizione del professor Natalino Ronzitti (seduta n. 49 del 16 marzo 2017)	»	93
2.45 Audizioni del signor Mauro Dessì, militare della Guardia di finanza e del signor Giancarlo Faiella, ufficiale della Capitaneria di porto di Livorno (seduta n. 50 del 28 marzo 2017)	»	94
2.46 Audizione del dottor Giampietro Grosselle (seduta n. 51 del 30 marzo 2017)	»	96
2.47 Audizione del signor Giuseppe Berlino, marinaio di leva assegnato alla Capitaneria di porto di Livorno all'epoca dei fatti (seduta n. 52 dell'11 aprile 2017)	»	96
2.48 Audizione del tenente colonnello pro tempore Mario Balla, ufficiale di collegamento delle FF.AA. italiane con la base di Camp Darby all'epoca dei fatti, attualmente generale in congedo (seduta n. 53 del 27 aprile 2017)	»	97
2.49 Seduta n. 54 del 2 maggio 2017	»	97
2.50 Audizione del signor Raffaele Savarese (seduta n. 55 del 10 maggio 2017)	»	97
2.51 Seduta n. 56 del 17 maggio 2017	»	98
2.52 Seduta n. 57 del 18 maggio 2017	»	99
2.53 Audizione del colonnello Renato Vaira, comandante della base di Camp Darby (seduta n. 58 del 23 maggio 2017)	»	99
2.54 Audizione del signor Pasquale D'Orsi, ex dipendente della società NAVARMA (seduta n. 59 del 30 maggio 2017)	»	99
2.55 Audizione del comandante Lorenzo Checcacci, ufficiale della Capitaneria di porto di Livorno all'epoca dei fatti (seduta n. 60 del 13 giugno 2017)	»	100
2.56 Seguito dell'audizione del comandante Lorenzo Checcacci, ufficiale della Capitaneria di porto di Livorno all'epoca dei fatti (seduta n. 61 del 13 giugno 2017)	»	100
2.57 Audizioni del comandante Roberto Canacci, ufficiale della Capitaneria di porto di Livorno all'epoca dei fatti, e del dottor Luca Collodi, giornalista (seduta n. 62 del 27 giugno 2017)	»	100

2.58 Audizione dei signori Francesco e Antonio D'Alesio, dirigenti dell'omonima società navale (seduta n. 63 del 5 luglio 2017)	Pag. 102
2.59 Audizione dei signori Nello e Antonio D'Alesio, armatori dell'omonima società navale (seduta n. 64 del 25 luglio 2017)	» 103
2.60 Audizione dei signori Biagio Rum e Domenico Mattera, comandanti dei rimorchiatori Tito Neri all'epoca dei fatti (seduta n. 65 del 3 ottobre 2017)	» 104
2.61 Seduta n. 66 del 17 ottobre 2017	» 105
2.62 Audizione del signor Massimo Mori Ubaldini, dipendente della ditta D'Alesio all'epoca dei fatti (seduta n. 67 del 14 novembre 2017)	» 105
2.63 Audizione del dottor Vincenzo Onorato (seduta n. 68 del 30 novembre 2017)	» 105
2.64 Audizione del signor Guido Frilli (seduta n. 69 del 6 dicembre 2017)	» 107
2.65 Seduta n. 70 del 12 dicembre 2017	» 108
2.66 Seduta n. 71 del 14 dicembre 2017	» 108
2.67 Seduta n. 72 del 20 dicembre 2017	» 109
2.68 Determinazione sul regime degli atti, approvazione della delibera conclusiva, sul regime degli atti e sullo stralcio, approvazione della relazione finale (seduta n. 73 del 22 dicembre 2017)	» 109
2.69 Gli incontri della Commissione	» 109
 3. <i>Le collaborazioni</i>	» 112
3.1 Relazione tecnica sulla dinamica della collisione e sul punto di fonda della petroliera Agip Abruzzo.	» 113
3.2 Relazione sulle condizioni di sopravvivenza a bordo del traghetto dopo la collisione	» 116
3.3 Relazione sulla dinamica dell'incendio	» 117
3.4 La collaborazione con il Raggruppamento Carabinieri investigazioni scientifiche (RACIS)	» 119
3.5 Relazione Polizia scientifica a seguito delle operazioni condotte sui supporti analogici audio	» 119
3.6 Relazioni sull'esplosione a bordo del traghetto ..	» 120
3.7 Relazione sulla normativa in tema di sinistri marittimi	» 121
3.8 Relazione sulle vicende assicurative e societarie ..	» 121
3.9 Relazione sulla ricostruzione dello stato della rada di Livorno nella notte del 10 aprile 1991	» 121
 4. <i>Limiti nella conservazione dei documenti</i>	» 121
 5. <i>L'acquisizione di materiali</i>	» 124

6. <i>Le proposte della Commissione. Introduzione</i>	<i>Pag.</i>	124
6.1. L’attribuzione alla procura distrettuale della mate- ria dei grandi disastri	»	126
6.2. Proposte di riforma del codice della navigazione .	»	127
6.3. Le relazioni dell’Autorità giudiziaria con le auto- rità di altri Stati	»	129
Ringraziamenti	»	131
Appendice	»	132

Premessa

Nella memoria collettiva, la vicenda del disastro del traghetto *Moby Prince* evoca la nebbia e la morte in pochi minuti di 140 passeggeri e membri dell'equipaggio, uccisi dal fuoco e dal fumo, traditi dalla distrazione, forse anche per una partita di calcio. Questa rappresentazione è frutto degli esiti di venti anni di procedimenti amministrativi e giudiziari e di una ricostruzione degli eventi nell'immediato, che è stata proposta come la spiegazione pubblica e mediatica dell'accaduto.

In ossequio al mandato ricevuto dal Senato della Repubblica, l'intendimento della Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto *Moby Prince* è stato, in questi due anni di lavoro, quello di dissolvere i dubbi che per più di un quarto di secolo hanno avvolto la vicenda del disastro del *Moby Prince*, facendo luce su quelle parti della tragedia che strudevano con fatti non considerati o con elementi segnalati o acquisiti successivamente.

Due anni di lavoro sono serviti alla Commissione per fissare alcuni punti fermi che in tanto tempo erano rimasti in secondo piano. La Commissione è consapevole di non aver chiarito tutti i punti oscuri di questa vicenda, ma può affermare con sicurezza di aver raggiunto una ricostruzione decisamente più completa di quanto avvenuto la notte tra il 10 e l'11 aprile 1991 davanti al porto di Livorno, con alcune novità chiare e precise, che sono rappresentate in questa relazione e che vengono anticipate già in queste note introduttive.

Sulla base delle tante audizioni, delle analisi effettuate dai collaboratori della Commissione, dei rilievi meteo pervenuti, si esclude che la nebbia sia stata la causa della tragedia. Non c'è stato, prima del disastro, un fenomeno atmosferico di totale, immediata e generale riduzione della visibilità in rada, tale da provocare l'accecamento del comando del traghetto e dei suoi apparati *radar* durante la navigazione. Su questo la Commissione, tutta unanime, sente di esprimersi con assoluta consapevolezza e piena assertività, confermando giudizi già ampiamente motivati nelle relazioni intermedie.

La seconda conclusione che si vuole rappresentare è che il comando della petroliera non pose in essere condotte pienamente doverose. Anche in questo caso la Commissione ha già espresso giudizi decisi nelle relazioni intermedie. Perché non si diedero via radio notizie precise sull'imbarcazione investitrice? Nave, bettolina¹ o altro? La Commissione ha appurato che la sagoma della nave investitrice risultava inconfondibile dal ponte della petroliera e fu percepita con precisione, in quei tragici minuti,

¹ La bettolina è un'imbarcazione di piccole dimensioni che effettua servizio di trasporto di materiali e liquidi verso navi più grandi in ambito portuale.

almeno da alcuni importanti protagonisti di questa vicenda: le sue dimensioni, i finestrini, tutti aspetti di un natante di grandi dimensioni e non di una bettolina. La pericolosità del carico trasportato dalla petroliera e la gravità oggettiva dell’incendio giustificarono comunicazioni radio che non diedero notizie precise del secondo natante, sebbene se ne avesse certezza? Perché non venne rappresentato ai soccorritori un quadro preciso e si attirarono i soccorsi solo sulla propria nave? Su questi aspetti, come detto, la Commissione si è già pronunciata nelle relazioni precedenti e ora si conferma nel giudizio di una gestione non doverosa di quella fase della tragedia da parte del comando della petroliera, tanto più che, a seguito di approfondimenti, si è accertato che il traghettò rimase per alcuni minuti incagliato nell’Agip Abruzzo. C’era quindi il tempo per valutare la situazione e dare le corrette comunicazioni ai soccorritori.

Il terzo elemento che si evidenzia è che dalla Capitaneria di porto di Livorno non partirono ordini precisi per chiarire l’entità e la dinamica dell’evento e per ricercare la seconda imbarcazione, quasi non si sapesse cosa fare. Si anticipa subito un dato che si ritiene fondamentale per fondare il giudizio appena formulato: nel corso dell’audizione del pilota di porto Raffaele Savarese², la Commissione ha appreso che presso la stazione piloti del porto di Livorno c’era un *radar*, dispositivo allora non disponibile nella sala operativa della Capitaneria. Di quel *radar* sapevano in Capitaneria? Era un’apparecchiatura utile per monitorare l’area della tragedia o serviva solo per il servizio piloti e risultava inutile per i soccorsi? Dalle audizioni dell’ufficiale della Capitaneria di Livorno Lorenzo Checcacci³, in servizio quella notte, è emerso che in Capitaneria non sapessero dell’esistenza di quel *radar* alla stazione piloti: cosa a dir poco singolare che un ufficiale dell’autorità preposta al soccorso in mare non possa smentire l’esistenza di un *radar* presso il porto o non possa ridimensionarne l’efficacia. Che conoscenza si aveva da parte delle pubbliche autorità e, in particolare, da parte della Capitaneria dei dispositivi tecnologici allora presenti in porto?

E ancora: in quale misura fu coinvolta la stazione di IPL Livorno Radio di Poste italiane? Poteva dare riscontri ai soccorritori o il suo ambito di operatività era altro? E soprattutto: quale fu l’interlocuzione fra la Capitaneria di porto e la torre di avvistamento dell’avvisatore marittimo quella notte? Si tratta di una torre che si staglia alta sul mare con una visuale veramente eccezionale, priva di ogni ostacolo.

Queste domande lasciano comunque un segno indelebile nella valutazione della Commissione, un segno che si rimarca da subito e che si ribadirà con i dovuti approfondimenti e le giuste motivazioni nel corso di tutta la relazione: ci fu impreparazione e inadeguatezza nei soccorsi. Una missiva del 30 aprile 1991 del comandante generale del Corpo delle capitanerie, ammiraglio Giuseppe Francese, informò il Ministro della marina mer-

² Audizione del 10 maggio 2017.

³ Audizioni del 13 giugno 2017, desecretate nella seduta del 22 dicembre 2017, poco prima dell’approvazione della relazione.

cantile, Ferdinando Facchiano, sull'assenza di un coordinamento nei soccorsi fino alle ore 5 del mattino dell'11 aprile. L'incidente avvenne poco prima delle 22.30 del 10 aprile. In questa comunicazione, dopo aver elencato i mezzi a disposizione e le operazioni compiute quella notte, l'ammiraglio Francese pose coraggiosamente dei punti fermi pesantissimi nella vicenda dei soccorsi: è mancata completamente la collaborazione delle altre navi alla fonda in rada o in transito nella zona, né si è pensato di chiederla direttamente⁴; durante gran parte delle operazioni di soccorso gli interventi sono progrediti per l'iniziativa dei comandanti delle varie unità navali fra notizie frammentarie fornite dall'avvisatore marittimo e dalle unità stesse agli altri soccorritori; un coordinamento efficace si è realizzato non prima delle 5 del mattino dell'11. Nel corso della comunicazione, l'ammiraglio Francese diede conto dell'estrema specificità di quella tragedia, parlò di un «leggero ritardo» nel soccorso al traghettino, motivato con la pericolosità della petroliera in fiamme, sottolineò che esito differente non ci sarebbe stato se i soccorsi fossero stati indirizzati principalmente sul traghettino. Ma il giudizio sui soccorsi, dato in quei punti fermi, fa risaltare ancor più vivamente impreparazione, improvvisazione e iniziativa lasciata ai singoli operatori in mare.

Si sapeva cosa fare di fronte a un evento di quelle dimensioni? Vi era una procedura da seguire puntualmente? Vi era un addestramento adeguato di tutti i soggetti interessati e soprattutto degli ufficiali della Capitaneria di porto? Fu seguito un piano preciso o si lasciò la cosa all'iniziativa dei diversi soggetti operanti in porto, pubblici e privati? La dotazione tecnica di mezzi e di uomini da dedicare al soccorso era quantitativamente e qualitativamente sufficiente data la rilevanza del porto e della rada? Si rammentano, a tale proposito, il volume del traffico commerciale, i servizi di linea con le isole, l'importanza della base militare di Camp Darby, la presenza in rada di navi militarizzate coinvolte nella guerra del Golfo del 1991: tutti elementi che ribadiscono la delicatezza, anche dal punto di vista strategico, di quello specchio di mare davanti a Livorno e che già all'epoca esigevano presidi e cultura della sicurezza adeguati.

Il quarto elemento che si anticipa in queste note introduttive è che ci sono punti non congruenti sulle attività della petroliera e sul tragitto compiuto prima di arrivare a Livorno. Veniva da un porto egiziano, come sostenuo ufficialmente e riportato da alcuni in Commissione? Aveva fatto scalo in Sicilia, come riportato alla Commissione da altri? O proveniva da altro porto ancora, come risulta dalla documentazione che la Commissione ha acquisito presso i Lloyd's? Gli approfondimenti presso le autorità e le amministrazioni competenti in Italia non hanno dato riscontro alcuno, ma i dati ufficiali provenienti da Londra parlano chiaro e narrano fatti che andavano chiariti nell'immediatezza degli eventi.

Parte importante dell'inchiesta, infine, è stata dedicata alla vicenda assicurativa e agli accordi transattivi e ci si è chiesti se la rapidità con

⁴ Testo sottolineato dalla Commissione.

cui si è giunti ad accordi fra compagnie e armatori non abbia contribuito, da subito, ad abbassare il livello dell'attenzione sulla più grave tragedia della marineria italiana nel dopoguerra.

Si tratta di una vicenda complessa che ha cambiato il destino di molte famiglie, ma anche la storia di altri protagonisti: poteva essere la fine di una compagnia marittima, la Navarma, come successe a Itavia dopo il disastro di Ustica⁵. Fu probabilmente l'occasione determinante per la sua ripartenza.

Anche per ENI, il principale colosso pubblico dell'industria chimica del Paese, a distanza di qualche anno dal disastro, si verificò un altro cambiamento importante: la società armatrice della petroliera *Agip Abruzzo*, abbandonò definitivamente il proprio ramo navale. Ci fu qualche influenza in questa scelta con la vicenda del disastro della *Moby Prince*?

Cambiamenti arrivarono anche per lo stesso sistema delle Capitanerie di porto che, dopo la vicenda *Moby Prince*, fu riorganizzato e rafforzato in termini di mezzi e di uomini.

La Commissione ha raccolto interi volumi di documentazione e svolto moltissime audizioni di cui si darà conto nel corso di questa relazione, ma i punti fermi prima citati sono i capisaldi di questa inchiesta parlamentare che mette a nudo la possibilità di dare risposte differenti e più vicine alla realtà di quanto non sia stato fatto finora.

Non è tutta la verità, come si è anticipato, ma di sicuro è una verità più ricca di quella che sino a questo momento è stata proposta e discussa.

Naturalmente, ragioni di oggettività ci impongono di dire che oggi lo stato delle conoscenze tecniche consente valutazioni più approfondite di quelle elaborate allora. Le dotazioni tecnologiche di sicurezza oggi presenti nei porti erano impensabili allora e oggi quello che è accaduto allora non potrebbe più ripetersi. Ciò non riduce però l'insoddisfazione per gli esiti conoscitivi di allora, né l'importanza dei risultati conseguiti ora e tanto meno la determinazione e la forza dei giudizi che sono stati anticipati in queste pagine e che saranno abbondantemente motivati nei paragrafi successivi.

PARTE I – ESITI DELLA COMMISSIONE

1.1. Lo scenario della collisione

1.1.1 *Il contesto e i soggetti coinvolti nella gestione dell'emergenza sul luogo del disastro*

La Commissione, nel corso di un biennio di attività, ha approfondito ogni possibile risvolto relativo alla collisione, analizzando compiutamente

⁵ A Itavia furono revocate concessioni per il traffico aereo nel dicembre del 1980.

il ruolo e le eventuali responsabilità di ogni soggetto coinvolto, a qualsivoglia titolo, sia nel disastro e sia nella gestione dell'emergenza conseguente ad esso.

Prima di entrare nel merito della vicenda appare utile esporre l'ambito territoriale nel quale ebbe a consumarsi la tragedia del 10 aprile 1991.

Il porto di Livorno è il principale porto della Toscana ed uno dei più importanti porti italiani, sia per il traffico passeggeri che per quello merci.

Lo specchio di mare operativo ha una dimensione di circa 1.600.000 metri quadrati e le grandi opere architettoniche che ne segnano il perimetro sono costituite, oltre che dalla Darsena Toscana a nord, da tre dighe foranee: la Diga della Vegliaia, la Diga curvilinea, che prosegue con la Diga rettilinea o della Meloria, a ovest, e la Diga del Marzocco a nord ovest.

Ai pescatori è stata riservata la Darsena Vecchia, la parte più antica del porto ingrandito dai Medici, un'area adiacente alla fortezza medicea.

Il porto di Livorno, classificato oggi come *porto core* all'interno del corridoio tirrenico, è uno scalo *multipurpose*, dotato cioè di infrastrutture e mezzi che consentono di accogliere qualsiasi tipo di nave e di movimentare qualsiasi categoria merceologica e di gestire ogni tipologia di traffico. La dotazione infrastrutturale del porto permette la connessione alle principali arterie stradali e ferroviarie nazionali ed alle zone aeroportuali di Pisa e Firenze.

Al porto si può accedere attraverso due imboccature: la Bocca Nord, ormai poco utilizzata a causa del basso fondale, compresa fra l'estremità Ovest della Diga del Marzocco e la Diga della Meloria, e la Bocca Sud compresa tra l'estremità Sud della Diga Curvilinea e l'estremità Ovest della Diga della Vegliaia.

L'imboccatura Sud è quella attraverso la quale si svolge tutto il traffico marittimo. Il canale di accesso in corrispondenza dell'imboccatura ha una larghezza di circa 190 metri ed una profondità pari a 15 metri. Attraverso l'imboccatura Sud si accede all'Avamporto, delimitato dalla diga curvilinea a Ovest e dalla Diga della Vegliaia a Sud; l'avamporto comprende il complesso del nuovo bacino di carenaggio e la darsena Morosini.

Nelle vicinanze del Porto di Livorno ha sede la base di Camp Darby, una importante base militare dell'esercito statunitense, istituita nel 1951 in seguito ad un trattato, sottoscritto dall'allora ministro Pacciardi, attraverso il quale il Governo italiano concesse al governo statunitense un'area di circa 8 milioni di metri quadrati, situata dove oggi sorge il Parco di Migliarino-S. Rossore.

Nel 1991, con la crisi nel Golfo Persico, la base rappresentava un importante avamposto per gli Stati Uniti nel Mediterraneo: costituiva il principale deposito logistico del SETAF – *Southern European Task Force* dell'esercito statunitense.

La base di Camp Darby, sotto il solo controllo delle autorità americane, con un comandante italiano con compiti di collegamento, era utilizzata come deposito di stoccaggio ed era altresì uno dei punti di addestramento di corpi speciali. Al suo interno erano dislocati diversi elicotteri utilizzati anche per il trasporto di forze speciali e, nell'anno della tragedia, il

traffico di navi militari o militarizzate da e per la base era certamente molto intenso, in ciò agevolato dalla possibilità di usufruire di un canale navigabile (il Canale dei Navicelli), della ferrovia (entrambi si estendono fin dentro la base) e dell’autostrada; mezzi di collegamento che ancora oggi consentono un facile e veloce collegamento sia con il porto di Livorno, sia con l’aeroporto militare di Pisa, ed un agevole spostamento di mezzi, attrezzature e uomini.

Questo spiega la presenza in rada, la notte del 10 aprile 1991, di almeno cinque navi militarizzate degli Stati Uniti: *Cape Breton*, *Cape Flattery*, *Gallant II*, *Port de Lyon*, *Esperus* ed *Efdim Junior*. Le navi militarizzate non sono navi militari vere e proprie, ma normali navi mercantili noleggiate per scopi militari.

Nel 1991 la disciplina del traffico marittimo in area portuale era di competenza della Capitaneria di porto in ragione della legge 13 maggio 1940, n. 690, del codice della navigazione e del decreto ministeriale del 1º giugno 1978⁶. Altre autorità, Vigili del fuoco, Guardia di finanza, Arma dei carabinieri e Polizia di Stato, a loro volta presenti con propri distaccamenti e mezzi, avevano e mantengono un ruolo sussidiario, limitato agli specifici ambiti cui sono istituzionalmente preposti.

Si elencano di seguito le compagnie di navigazione operanti nel servizio di linea a Livorno nell’aprile 1991:

- a) *Navarma Lines* con collegamenti per Olbia effettuati dalla *Moby Prince*, e con collegamenti per Bastia effettuati dalla *Moby Vincent*;
- b) *Corsica Ferries* con collegamenti per Golfo Aranci e Bastia effettuati dalla *Corsica Victoria* e dalla *Corsica Regina*;
- c) *Lloyd Sardegna* dell’armatore Marsano con collegamenti per Olbia effettuati dalla *Golfo degli Ulivi* e dalla *Golfo dei Fiori*;
- d) *Toremar* con collegamenti per l’arcipelago Toscano con la *Capo Bianco*;
- e) *Tirrenia* con collegamenti merci per Cagliari e Catania effettuati con le navi tipo «staffetta».

L’area destinata all’ormeggio dei traghetti passeggeri era quella del bacino Firenze dove si trovava il *terminal Traghetti* e quella dell’Andana degli Anelli di fronte alla Capitaneria. Qui operavano solitamente le navi *Navarma*, *Corsica Ferries* e *Toremar*, mentre la *Lloyd* e la *Tirrenia* che caricavano in prevalenze camion e semirimorchi operavano nel più lontano varco Galvani.

⁶ Decreto ministeriale del 1º giugno 1978 *Approvazione delle norme interministeriali per il coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso della vita umana in mare tra i vari organi dello Stato che dispongono di mezzi navali, aerei e di telecomunicazioni*.

Tra l'uscita dal Bacino Firenze e l'imboccatura Sud del porto di Livorno, si staglia la torre dell'avvisatore marittimo di Livorno soggetto che mette in relazione le navi con i *terminal* e gli operatori portuali, registra gli orari di arrivo e partenza delle imbarcazioni, monitora i movimenti portuali e l'evoluzione meteorologica in zona, informandone gli operatori.

1.1.2 *Equipaggiamento e caratteristiche tecniche delle navi coinvolte nel disastro*

Il traghetto *Moby Prince*, appartenente alla NAVARMA S.p.A. e costruito in Gran Bretagna nei cantieri Birkenhead, Cammel e Laird nel 1967, con il nome di *Koningin Juliana*, è ben descritto nell'appendice A della relazione dell'inchiesta formale disposta dal Ministero della marina mercantile del 1993 a seguito della tragedia. Si forniscono dimensioni e caratteristiche desunte dal verbale della commissione della Capitaneria di porto di Genova, redatto in occasione del rilascio dell'autorizzazione al trasporto di passeggeri in navigazione internazionale breve e in navigazione costiera. Il traghetto *Moby Prince* aveva una lunghezza di circa 116 metri e una larghezza massima «fuori ossatura» di poco più di 19 metri, altezza al ponte principale di circa 7 metri, stazza lorda di 6187,41 tonnellate e velocità massima dei motori 22 nodi.

Il traghetto *Moby Prince*, già in rotta di linea da oltre un mese dopo l'interruzione invernale, risultava essere giunto a Livorno, da Olbia, alle ore 18,35 del 9 aprile 1991.

La petroliera *Agip Abruzzo*, come indica sempre la relazione dell'inchiesta formale prima citata, aveva le seguenti caratteristiche: lunghezza fra prua e poppa di 330,70 metri, larghezza massima di poco più di 50 metri, altezza di costruzione di 25,60 metri, immersione massima di quasi 20 metri, portata corrispondente a 253.000 tonnellate e una velocità di 16,40 nodi. Venne costruita nel 1976 presso l'ItalCantieri di Trieste e accorciata nel 1987 per esigenze di mercato con le misure al momento dell'incidente: lunghezza di 267,50 metri, immersione di poco meno di 20 metri, una stazza lorda di 98,950 tonnellate e una capacità delle cisterne del carico di 184,942 metri cubi.

La petroliera *Agip Abruzzo* risultava giunta a Livorno, dall'Egitto, alle ore 22,25 del 9 aprile 1991. L'armatore ha sempre confermato la sua provenienza da Sidi Kerir con un carico dichiarato di 82.000 tonnellate di petrolio greggio del tipo *Iranian Light*.

Nell'*Agip Abruzzo*, la cisterna 7, che venne colpita nell'impatto con il *Moby Prince*, era normalmente adibita a Slop Tank (acqua sporca di sentina e di lavaggio).



Immagine della petroliera, tratta la mattina dell'11 aprile, che evidenzia il lato in cui avvenne la collisione.

1.1.3 *La partenza del traghetto e la rotta seguita fino alla collisione*

La fase temporale intercorsa tra il momento di partenza dal porto e quello dell'impatto con la petroliera *Agip Abruzzo* è riportata di seguito, considerati approfondimenti attenti e precisi condotti dalla Commissione.

Su questo specifico aspetto le conclusioni cui è pervenuta questa Commissione coincidono con le risultanze svolte dall'autorità giudiziaria di Livorno nel periodo 2006-2010, in occasione della richiesta di riapertura del caso da parte dei parenti delle vittime e la successiva archiviazione.

Il *Moby Prince* lasciò la banchina alle 22.03 e impattò con la petroliera poco prima delle ore 22.25 ovvero nel momento in cui venne lanciato il primo drammatico segnale di soccorso *may day* riportato dalle parole rimaste indelebili nella memoria collettiva: «*Moby Prince. Moby Prince siamo entrati in collisione...*».

Nell'arco di quei venti minuti o poco più, avvennero quelle operazioni che seguono ogni allontanamento di un traghetto dal porto. Poco prima della partenza, alle ore 21.55, il pilota Federico Sgherri salì, infatti, a bordo del *Moby Prince* per la manovra di uscita dal porto. Il pilota accompagna sempre un'imbarcazione come un traghetto in entrata e in uscita da un porto, essendo esperto dei tratti di rada, dell'imboccatura del porto, delle sue acque e dei suoi fondali, delle sue correnti.

Alle ore 22 di quella notte, puntualmente, il traghetto era pronto per partire, pochissimi minuti dopo, erano le 22.03, vennero mollati gli ormeggi.

Giunto all'uscita del bacino Firenze, il traghetto passò accanto all'imboccatura del Porto Mediceo, dove l'avvisatore marittimo Romeo Ricci ne

osservò il passaggio e ne annotò l'uscita, segnando anche l'ingresso della *Atlantic Horizon* che incrociò il *Moby Prince* in uscita.

La Commissione ha acquisito con certezza che furono compiute tutte le comunicazioni necessarie per consentire l'incrocio in sicurezza dei due natanti. Il traghettò accostò a sinistra ed entrò in una zona della rada nella quale sia gli ufficiali del traghettò, a cominciare dal comandante, che il pilota Sgherri poterono notare le luci di tutte le navi alla fonda, compresa la *Agip Abruzzo*⁷. Poco dopo, in corrispondenza del fanale rosso della Diga della Vegliaia, il pilota Sgherri lasciò la plancia di comando e sbarcò dal traghettò, salendo sulla pilotina⁸ in accosto al *Moby Prince*.

Le navi presenti in rada in quel momento, che il comando del traghettò doveva doppiare a sud della Vegliaia erano le seguenti: *Agip Napoli*, *Gallant II*, *Cape Breton* e infine *Agip Abruzzo*. È stato confermato dal pilota di porto Sgherri, nel corso della sua audizione⁹, la circostanza che in quella fase, a bordo di *Moby Prince*, tutti i comandi fossero impostati in modalità manuale e che le manovre fossero eseguite da personale qualificato di comprovata esperienza. Sul ponte di comando era infatti presente il comandante Chessa con altri ufficiali che si occupavano anche dei *radar* e degli apparati radio.

Superato il molo frangiflutti della diga, la prua della nave lasciò le acque portuali e fece il suo ingresso nelle acque della rada.

La rotta seguita ordinariamente per Olbia prevedeva, in seguito all'uscita dal porto, che il traghettò si allargasse per Capraia con rotta sui 220 gradi, per poi gradatamente portarsi sui 191 gradi accostando a sud e presentarsi al traverso delle Bocche di Bonifacio e proseguire sino a Olbia.

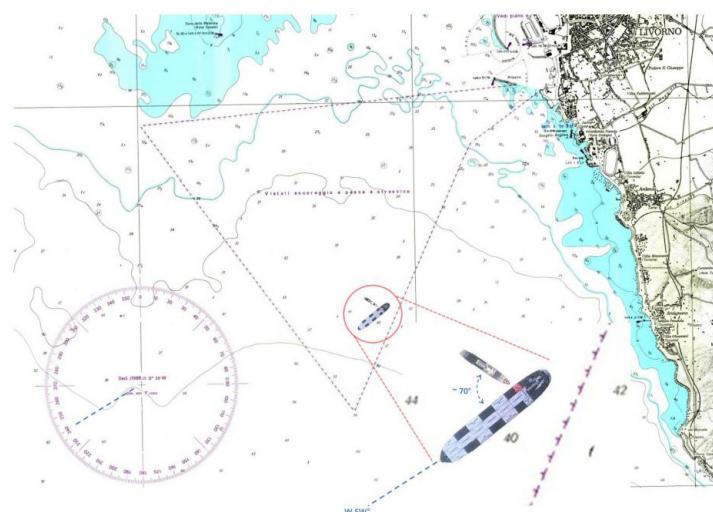


Immagine della rada con la posizione della petroliera e dell'angolo di collisione del traghettò.

⁷ Audizione del signor Federico Sgherri, 15 marzo 2016.

⁸ La pilotina è una piccola imbarcazione che accompagna il pilota di porto sulle navi in partenza o in arrivo.

⁹ Vedere ancora audizione del signor Federico Sgherri, 15 marzo 2016.

In relazione alla rotta seguita dal traghetto, il pilota Federico Sgherri in audizione ha confermato di aver sentito il comando del *Moby Prince* indicare la rotta prevista per Olbia alla Capitaneria via radio, come prescritto. Tale rotta, che sarebbe stata indicata dal comando di bordo con l'espressione «rotta vera 195», corrispondeva a quella adottata abitualmente nella tratta verso Olbia. Sgherri, peraltro, ha sottolineato che all'imbarcatura del porto scese dal traghetto e, una volta salito a bordo della pilotina, osservò il traghetto proseguire nella sua navigazione accostando per mettersi in rotta.

Nel frattempo le attività nel porto proseguirono, ormeggiò la *Atlantic Horizon*, fece il suo ingresso in rada il *Car Express* e nel giro di poco più di mezz'ora sarebbe dovuto partire anche il traghetto cosiddetto «tutto-merci» *Adige*.

Altro dato acquisito durante le indagini svolte dall'autorità giudiziaria e su cui questa Commissione può convenire riguarda il dato dell'orario – tra le 22.20 e le 22.23.26 – in cui il marconista del *Moby Prince* cerca di mettersi in contatto con la stazione di Livorno Radio di Poste italiane per effettuare una telefonata a contenuto commerciale con un operatore di Olbia: è la famosa «telefonata del pane». Si ricorda questo fatto, apparentemente marginale, perché si vuole rimarcare lo stato di assoluta serenità nella navigazione del traghetto fino a due minuti prima dal lancio del *may day*.

La posizione di fonda della petroliera *Agip Abruzzo*, nella parte sud della rada di Livorno a circa 2,7 miglia dalla Vegliaia, in apparenza non era in grado di confluire con la rotta normale del *Moby Prince* come di tutti i traghetti da e per la Sardegna.

Nel 1991 l'area di divieto di ancoraggio nella rada era motivata con la presenza di cavi sottomarini che sarebbero stati danneggiati da un eventuale ancoraggio di navi. Tale area aveva una forma di cono finalizzata a favorire l'ingresso e l'uscita delle navi dal porto senza una distinzione tra i due flussi. In tempi successivi alla tragedia, forse anche in relazione a questa, fu decisa una distinzione tra area nord del cono per l'entrata delle navi e area sud per l'uscita.

Le prime dichiarazioni immediatamente successive all'impatto, date dal comandante della capitaneria, Sergio Albanese ai media nel porto di Livorno, descrissero la posizione della petroliera come corretta: un punto quello dell'ancoraggio della petroliera nel «cono» su cui l'Autorità marittima anche in seguito non ha dato riscontri puntuali. In realtà, la posizione non sarà mai data con certezza alimentando solo confusione.

1.2. LA COLLISIONE

1.2.1 *Le condizioni di visibilità nell'area della collisione*

La collisione fra il traghetto *Moby Prince* e la petroliera *Agip Abruzzo* avvenne pochi istanti prima delle 22.25. Alle 22.25.27 l'ufficiale radio del traghetto lanciò il primo drammatico SOS, poi un disturbo coprì

le parole, ma dopo qualche secondo fu lanciato un ultimo messaggio drammatico che rimase spezzato e che si vuole riportare a memoria della tragicità di quei momenti: «... *siamo in collisione... prendiamo fuoco! Mayday Mayday*». Seguirono concitate comunicazioni radio da parte del comandante dell'*Agip Abruzzo* Renato Superina, cui si è fatto cenno e su cui si tornerà in seguito.

Un aereo *Alitalia* segnalò alla torre di controllo di Pisa l'incendio in mare senza alcun riferimento ad una eventuale visibilità limitata o alla presenza di nebbia: è un aspetto importante questo perché si suppone che dall'alto si avesse un quadro preciso delle condizioni di visibilità.

Seguì una serie di comunicazioni radio concitate dalle quali non emersero una iniziativa di coordinamento da parte della Capitaneria di porto e tanto meno la consapevolezza che si dovesse ricercare la seconda nave coinvolta. Intanto, come già sottolineato, dalla petroliera venivano date informazioni tendenti ad attirare i soccorsi su di sé senza segnalare l'eventuale esigenza di soccorso del secondo natante. Su questo aspetto, soprattutto su come dalla petroliera siano state date informazioni non complete e in parte fuorvianti, la Commissione si è già soffermata approfonditamente nella seconda relazione intermedia.

Dagli atti del procedimento giudiziario, valutati attentamente dalla Commissione, emergono testimonianze, riprese dalla pubblicistica nel corso degli anni, circa la presenza di un elicottero in volo sulla zona del disastro. Tale presenza non è peraltro esclusa dagli accertamenti svolti dal perito della Procura Fabbricotti, che rilevò dal tracciato *radar* di Poggio Lecceta la presenza di un mezzo che procedeva con una velocità elevata – almeno 38 nodi – compatibile con il sorvolo di un elicottero o con un natante che si muove ad altissima velocità e del quale però non ci sono altre tracce.

Dalla dichiarazione di Romeo Ricci, resa nell'audizione del 19 aprile 2016, emerge la situazione di estrema normalità di quella sera, caratterizzata da un'ottima visibilità, dalle comunicazioni radio regolari nei minuti precedenti l'impatto, dalla possibilità di controllare la rada e il tratto di mare circostante la torre. È un dato importantissimo per la Commissione: la torre dell'avvisatore è un punto di osservazione unico. Una volta udito il boato, «come la chiusura della stiva di una nave», Ricci ha riportato le conversazioni radio frenetiche dei minuti successivi, fra cui la richiesta di elicotteri, e le immagini della rada dopo la collisione: «Alzo poi gli occhi e vedo dalla posizione che doveva essere più o meno dell'*Agip Abruzzo* e della *Cape Breton*, a un paio di miglia, una vampata, come un vulcano in eruzione, una cosa indescrivibile, che penso non dimenticherò mai. Non so nemmeno come descriverlo. Da questo vulcano in eruzione si vedeva come un muro di fumo e pian piano, nel giro di un quarto d'ora, da questo muro che io chiamo di fumo, c'era il mare in fiamme e in un quarto d'ora con il mare in fiamme e questo muro, vedeva come un'onda. Era un'onda che prendeva fuoco dal mare e veniva verso l'imboccatura. Questa onda di fumo nel giro di 10 minuti, un quarto d'ora era all'imboccatura del porto e al di là dell'imboccatura del fanale rosso già non si vedeva nulla». Questo

significa che le condizioni di visibilità cambiarono solo dopo l'impatto fra le due navi. La visibilità si ridusse a causa del fumo e non della nebbia.

Sul lungomare a Sud del porto di Livorno, anche altre persone si ritrovarono ad osservare la rada in quel momento. Pare particolarmente significativo segnalare, come fatto anche nella relazioni intermedie, quanto osservarono Paolo Thermes e Roger Olivieri, all'epoca dei fatti ufficiali di complemento presso l'Accademia di Livorno, i quali in audizione hanno ricostruito i momenti precedenti l'impatto e quelli immediatamente successivi ad esso¹⁰. In particolare, Paolo Thermes ha riferito di aver visto dall'Accademia il traghetto uscire dal porto durante una serata limpida e serena secondo una rotta consueta e senza segnali che manifestassero anomalie. Ha riportato anche di aver assistito, pochi istanti dopo questa osservazione, ad uno stranissimo fenomeno sulla *Agip Abruzzo*, ultima nave a sud delle quattro in rada, che venne avvolta in una sorta di nuvola biancastra di vapore. Versione confermata anche da Olivieri.

Sia Thermes che Olivieri non assistettero all'impatto perché erano rientrati all'interno dell'Accademia, ma sono certamente voci più che attendibili delle condizioni della visibilità in rada che precedono l'impatto stesso, soprattutto se confrontate con altre testimonianze tutte convergenti sulle ottime condizioni di visibilità della rada.

L'assenza di nebbia sul luogo della collisione è desumibile altresì dal cosiddetto «filmato D'Alesio», registrato circa 5 minuti dopo l'impatto, a partire dalle 22.30, da uno dei componenti della famiglia D'Alesio, residente sul lungomare prospiciente l'area della collisione. Nello D'Alesio dal terrazzo di casa riprese, per alcuni minuti, le navi in fiamme. Tale filmato, su cui la Commissione ha svolto validi approfondimenti con l'ausilio delle tecnologie e delle competenze specialistiche del Raggruppamento Carabinieri investigazioni scientifiche (RACIS), costituisce un documento importantissimo. Viene confermato infatti che la visibilità non risultava ridotta dalla presenza di nebbia sulla scena del disastro: sono chiaramente visibili, dal punto di osservazione del filmato, le sagome di due navi e due focolai d'incendio in atto.

Sull'assenza di nebbia si sono rivelate preziose anche le dichiarazioni dell'ufficiale della Guardia di finanza Cesare Gentile, che partecipò ai soccorsi la notte del 10 aprile e fu fra i primi ad uscire in mare.

Dalla sua ricostruzione emerge che la visibilità era perfetta al momento dell'uscita dal porto alle 22.35: Gentile notò immediatamente il fumo che usciva da un fumaiolo in lontananza e propose al suo comandante di dirigersi verso il natante. Il lancio dall'*Agip Abruzzo* di 5 razzi rossi e le indicazioni sul canale radio 16 riservato alle emergenze portarono la vedetta della Guardia di finanza in cui era imbarcato ad indirizzarsi verso l'*Agip Abruzzo* e a tralasciare la seconda nave. Pochi minuti dopo le 23 i primi mezzi di soccorso raggiunsero infatti la petroliera: prima i rimorchiatori della società Tito Neri, alle 23.12 e alle 23.20, poi la motovedetta della Capitaneria CP 232, alle 23.22, e infine un mezzo navale del Comando dei Vigili del fuoco, la M/B 446, alle 23.29.

¹⁰ Audizione del 3 maggio 2016.

Persino alcune dichiarazioni degli ufficiali della petroliera *Agip Abruzzo* confermano alla Commissione la tesi dell'assenza di nebbia. Valentino Rolla, ufficiale di turno in coperta, parla dell'arrivo di un banco, ma ciò significa che la rada non era fino a quel momento avvolta da una nube che impediva la visibilità. Un altro ufficiale della petroliera, Leonardo Chiesa, ha ricordato alla Commissione che, finito il proprio turno, si era messo a pescare in una serata limpida: «finché sono stato di guardia vedevo benissimo tutto il porto di Livorno. Si vedeva tutto, il cielo era limpido e non c'era assolutamente ombra di nebbia. Ciò nonostante dalle 22, l'ora in cui osservai per l'ultima volta, alle 22,20 passano venti minuti. In venti minuti penso che un banco di nebbia possa venire, ma io non l'ho visto»¹¹. Lo stesso riconoscimento della sagoma di un nantante di grande dimensioni lascia presagire condizioni di visibilità sufficiente, pur parzialmente compromesse dal fumo, ma non dalla nebbia.

1.2.2 *Il periodo di incaglio e il distacco*

Il momento immediatamente successivo all'impatto fra la petroliera e il traghetto hanno meritato un approfondimento da parte della Commissione. Le versioni dei marittimi a bordo della petroliera ascoltati sono su questo punto discordanti, tanto da impedire un quadro unitario e coerente di informazioni, come più volte evidenziato del resto dalle stesse sentenze. È convinzione maturata dalla Commissione che la prua del traghetto sia rimasta incagliata per diversi minuti nella cisterna della petroliera.

La prua del traghetto entrò nella cisterna della petroliera all'altezza della cisterna 7. Il petrolio contenuto venne compresso dalla prua del *Moby* e le alte temperature determinate anche dallo sfregamento delle lamiere innescarono l'incendio, in primo luogo, sul petrolio riversato violentemente in mare e nell'area antistante la prua del *Moby*, dove probabilmente arrivò anche in gran parte nebulizzato, quindi incendiabile con velocità estremamente rapide.

Il racconto di alcuni ufficiali di un tentativo di manovra, non riuscito, per spostare la petroliera fuori l'area dell'incendio conferma l'ipotesi di un distacco che non sia stato immediato. Anche l'analisi del video D'Alesio, effettuata con un *software* apposito dal RACIS, confermerebbe l'ipotesi che al momento della registrazione, sino a quasi 10 minuti dopo l'impatto, le due navi fossero ancora agganciate e l'incendio investisse entrambe, oltre che essere situato sulla superficie del mare, tra le due navi. Nella ricostruzione, predisposta per la Commissione dal RACIS, sono visibili sia la parte poppiera della petroliera, con un primo focolaio, che un secondo nantante oltre il quale emerge un focolaio più basso.

Quanto alla fase successiva all'impatto, l'analisi della penetrazione del *Moby Prince* all'interno della cisterna 7 della petroliera porta a escludere l'ipotesi che il distacco possa essere avvenuto senza una manovra di

¹¹ Audizione del 27 settembre 2016.

retromarcia del traghetto. Viene dunque esclusa l’ipotesi di un distacco «naturale» del *Moby* con il mantenimento della marcia in avanti e senza il governo del natante, come ipotizzato in diverse ricostruzioni degli anni passati.

Il periodo di incaglio rende difficilmente comprensibili le dichiarazioni dell’equipaggio della petroliera sul mancato riconoscimento del traghetto. Così come non appare credibile il riferimento a una bettolina, fatto nelle comunicazioni radio, il cui impatto non avrebbe avuto quel tipo di effetto su una nave delle dimensioni dell’*Agip Abruzzo*.

Gli ufficiali della petroliera, in audizione, hanno fatto riferimento alla concitazione del momento che impedì un’individuazione chiara e tempestiva della nave investitrice. Come anticipato nelle note iniziali, alcuni di loro però intravidero dal ponte, già nei primi minuti della tragedia, pur per breve tempo e avvolta nei fumi dell’incendio, la sagoma di una grossa imbarcazione che non poteva essere confusa con una bettolina. Si ripete che il riferimento ai finestrini, strutture tipiche di navi passeggeri, ha suffragato la consapevolezza, maturata rapidamente, che si trattasse di un natante di grandi dimensioni, se non di un traghetto. Anche questi elementi portano a confermare indirettamente un incaglio di una certa durata.

È da aggiungere che l’urto, per quanto dichiarato come non percepito come uno schianto, non poteva non essere colto in tutta la sua rilevanza e distruttività, tenuto conto delle dimensioni del traghetto e della velocità che aveva assunto all’uscita dal porto.

La mancata comunicazione degli ufficiali e del marconista della petroliera che avevano individuato il natante alle autorità nell’immediatezza del fatto è stata giustificata, nel corso delle audizioni, con l’affermazione che le comunicazioni radio con i soccorritori si svolgono sempre sotto la responsabilità del comandante. Queste puntualizzazioni, anche relative al clima concitato, non attenuano né le responsabilità degli ufficiali della petroliera e né la condotta del comando della petroliera che non fornì precise indicazioni ai soccorritori, nonostante la consapevolezza acquisita fin dai minuti immediatamente successivi alla collisione. In questa fase fu insistentemente attirato il sistema dei soccorsi solo sulla petroliera, come si evince anche dalle trascrizioni delle comunicazioni radio, e non furono date informazioni ai soccorritori per segnalare la nave in fiamme.

1.2.3 *L’abbandono della petroliera Agip Abruzzo*

Dopo circa un’ora dalla collisione, il comandante Renato Superina, resosi conto di non riuscire a domare le fiamme, comunicò all’equipaggio la decisione di lasciare la nave. Ordinò al marconista, Imperio Recanatini, di avvertire la sede centrale della SNAM che avrebbero abbandonato la nave. Recanatini si recò alla stazione radio e chiamò con l’impianto satellitare la sede della SNAM. Al suo rientro sul ponte trovò tutto l’equipaggio a bordo della lancia di salvataggio, posta sul lato sinistro della nave, salì a sua volta e a quel punto, la lancia portò tutto l’equipaggio in salvo,

dirigendosi rapidamente verso un rimorchiatore che li prese a bordo e li condusse in porto.



Immagine della poppa della petroliera Agip Abruzzo: in evidenza il lato sinistro.

Riguardo ai libri di bordo della *Agip Abruzzo*, durante la sua audizione, Elio Pavanetto, secondo ufficiale della petroliera¹², ha dichiarato che il comandante Superina gli ordinò di andare in plancia a recuperare il giornale di navigazione (giornale parte terza, dove viene annotata la posizione di fonda) e in cabina a prendere il giornale generale di contabilità. Recuperati i documenti, Pavanetto raggiunse la lancia di salvataggio.

Una volta sbarcato a terra, secondo le dichiarazioni in audizione dell'armatore della NAVARMA Vincenzo Onorato¹³, l'equipaggio della petroliera fu assistito in un ambiente riservato della capitaneria in cui ufficiali e marittimi poterono avere contatti con i legali della società armatrice.

In generale, appare alla Commissione che le dichiarazioni rilasciate dai marittimi della petroliera siano finalizzate a sollevare da qualsiasi responsabilità la società armatrice e il comando della nave.

È doveroso aggiungere che anche dopo l'abbandono nave, conclusa l'emergenza, non vi sia stato il minimo contributo volto a segnalare la presenza del secondo natante che non poteva essere certamente una bettolina come dichiarato dal comandante Superina.

¹² Audizione del 3 novembre 2016.

¹³ Audizione del 30 novembre 2017.

1.3. I SOCCORSI

1.3.1 *Premessa*

I soccorsi rappresentano uno dei *focus* fondamentali della tragedia che la Commissione ha inteso approfondire.

Nel percorso giudiziario è stata assunta come valida l'ipotesi di un violento incendio che provocò la morte o l'incapacitazione delle vittime a bordo del *Moby Prince* nell'arco di circa 30 minuti. Tale assunto ne ha condizionato inevitabilmente gli esiti, a giudizio della Commissione: si tratterebbe infatti di un tempo brevissimo che avrebbe reso inutile qualunque tipo di soccorso. Le indagini non si sono mai soffermate sufficientemente sulla valutazione della validità del soccorso prestato al traghetto.

Tuttavia il lungo lavoro di indagine svolto dalla Commissione su dati oggettivi conferma sopravvivenze a bordo del traghetto per tempi più lunghi e comunque differenziati rispetto a quanto indicato nella sentenza di primo grado.

Per questo motivo, la Commissione ha ritenuto di approfondire in primo luogo il tema della dinamica dei soccorsi convocando in audizione tutti i testimoni della vicenda, i rappresentanti delle amministrazioni coinvolte ed esperti del settore. Inoltre ha affidato ad alcuni consulenti il compito di approfondire lo sviluppo dell'incendio e i tempi di sopravvivenza a bordo del *Moby Prince*.

1.3.2 *La gestione dei soccorsi*

È stato ampiamente accertato, tanto nel corso dei processi, quanto durante i lavori di questa Commissione, come ogni tipo di soccorso, almeno per la fase iniziale, protrattasi per circa due ore dal momento della collisione, fu esclusivamente orientato in favore della petroliera *Agip Abruzzo*.

Alle 23.30 la motovedetta della Capitaneria, la CP 232, ebbe a comunicare a terra di aver raggiunto la petroliera. In quella fascia oraria intorno alla petroliera si radunarono altri mezzi di soccorso, come già specificato.

La motovedetta CP250, con a bordo il comandante della Capitaneria di Porto, Sergio Albanese, invece rimase in rada, nello spazio di mare compreso fra la *Moby Prince* e la petroliera. L'ammiraglio Albanese, sentito in audizione¹⁴, ha ricordato che la notte della collisione, nell'ora dell'impatto, non era presente a Livorno, in quanto di rientro da una cerimonia di rappresentanza tenutasi a La Spezia, e che arrivò in Capitaneria a Livorno alle ore 23 circa. Ha altresì confermato che, una volta rientrato in Capitaneria, acquisì le prime informazioni dall'ufficiale Cedro, che sino a quel momento aveva la responsabilità delle operazioni e che il quadro della situazione fosse ancora lacunoso. Tuttavia non furono dati altri ordini per un approfondimento della situazione, se non quello di far avvicinare la motovedetta CP250 dopo le ore 23 per muoversi in mare.

¹⁴ Resoconto stenografico audizione 7 giugno 2016.

Affacciatosi nella sala operativa dispose da subito che l'ufficiale Lorenzo Checcacci, ufficiale di ispezione, chiamato a sovrintendere ai servizi in condizioni ordinarie, rimanesse in sala. Dispose altresì che il comandante in seconda Cedro si occupasse dei collegamenti e ordinò all'ufficiale Canacci di imbarcarsi con lui sulla motovedetta CP250.

In questo contesto, che già evidenzia lacune nel coordinamento delle attività di soccorso, rileva l'iniziativa di due ormeggiatori, Walter Mattei e Mauro Valli. Fra i primi a partire dalla banchina del porto, decisero di muoversi in mare, in via del tutto autonoma e senza alcuna direttiva della Capitaneria o di altra autorità, senza un'imbarcazione adeguata a fronteggiare un disastro di quelle proporzioni. Ciò conferma i margini di improvvisazione nell'organizzazione e nel coordinamento dei soccorsi che si manifestarono quella sera.

Una volta in mare, colpiti da una conversazione che si svolgeva sul canale radio che segnalava una nave abbandonata in fiamme che si avvicinava verso la petroliera, pur privi di strumentazione tecnica, gli ormeggiatori si mossero alla ricerca, individuarono il traghettino in fiamme e gli andarono incontro. Giunti nei pressi della nave videro un mezzo della Capitaneria che con il faro illuminava l'angolo sinistro della nave, dove ben visibile si scorgeva Alessio Bertrand. Il naufrago venne convinto a gettarsi in mare e soccorso. In quegli stessi attimi intanto, l'equipaggio della petroliera abbandonava la nave.

Appare importante citare, in forma schematica, alcune sequenze delle comunicazioni radio e delle singole operazioni di soccorso, riportati nella relazione tecnica della Commissione speciale di inchiesta formale del Comando delle Capitanerie di porto (19 maggio 1993, vol. I, pagg. 73 e seguenti).

Ore 22.25 collisione

.....

Dai rimorchiatori:

ore 23.26 primo avvistamento da lontano della seconda nave: «quell'altra è laggiù a dritta che già in fuoco... in fiamme...»

ore 23.30 secondo avvistamento sempre da lontano: «Umberto, guarda sulla prua a sinistra, qui a sinistra... c'è una nave che ha preso tutta fuoco...»

ore 23.32 i rimorchiatori comunicano di dirigersi verso la seconda nave (ancora non si sa che è il Moby) e Superina risponde che ha 82000 tonnellate di greggio «tenete presente anche questo, comunque vedete voi...». Ennesima conferma che l'attenzione dei soccorsi fu incentrata unicamente sulla petroliera, ponendo in essere condotte non doverose.

Ore 23.32.49: Rimorchiatore: «E li stanno morendo delle persone, Comandante; d'altronde... comunque ci rimane l'altro rimorchiatore da lei e sta arrivando anche il Tito Neri II.... un altro rimorchiatore».

Ore 23.39: rimorchiatori trovano il Moby Prince «.... sulla tua sinistra, la nave qui... è tutta in fiamme».

Alle 23.45.33 è la voce di uno dei due ormeggiatori che comunica alla Capitaneria in modo concitato che la nave è il *Moby Prince*.

In questa fase avvenne un episodio degno di segnalazione. Gli ormeggiatori in un primo momento sollecitarono un intervento dei soccorsi per la presenza di persone ancora vive a bordo del traghetto, come avrebbe detto loro anche il Bertrand. Dopo diversi minuti di silenzio, alle 23.58, gli stessi ormeggiatori comunicarono invece che secondo il naufrago erano tutti morti.

Durante l’audizione i due ormeggiatori non hanno sciolto questa contraddizione, affermando di non aver mai comunicato che a bordo del *Moby* ci fossero persone vive, nonostante le registrazioni sul canale radio confermino anche la prima affermazione.

Al contrario Bertrand ha sostenuto, nel suo incontro con una delegazione della Commissione avvenuto il 6 dicembre 2016 a Napoli, di aver continuato anche sulla banchina del porto a chiedere di andare in soccorso dell’equipaggio e dei passeggeri del *Moby*.

La testimonianza del Bertrand è importante anche per definire dimensione e dinamica dell’incendio. Mentre da molti l’incendio sul *Moby Prince* è descritto come una palla di fuoco che avvolge l’intero traghetto, il sopravvissuto afferma che a poppa del *Moby* il fuoco era localizzato solo sul ponte superiore, ma non rendeva impossibile la permanenza nella zona dove si era rifugiato: è una tesi che coincide con gli approfondimenti della Commissione.

Nonostante il traghetto fosse stato individuato, fosse stato tratto in salvo il naufrago e nonostante questi avesse affermato che c’erano persone ancora vive a bordo, non si registra un coinvolgimento adeguato di mezzi di soccorso sul *Moby Prince*, quasi che la petroliera rimanesse l’unica priorità del cuore delle operazioni.

La Commissione può anzi affermare, sulla base degli approfondimenti compiuti, che, se anche fosse stato impossibile domare il fuoco sul *Moby Prince* o salirci a bordo, anche la sola presenza all’esterno di mezzi impegnati a spegnere l’incendio sarebbe stata utile per incoraggiare chi era all’interno ad uscire a poppa e a segnalare la propria presenza, magari gettandosi in mare.

Solo dopo le 2 del mattino un rimorchiatore, di propria iniziativa, provò una manovra di accosto e di ancoraggio del traghetto, in quel momento alla deriva, facendo salire un marinaio, Gianni Veneruso, per agganciare un cavo da traino. Veneruso salì a bordo e agganciò il cavo. Sentito dalla Commissione¹⁵, ha raccontato di esser salito a bordo a poppa laddove non c’erano particolari materiali che potessero alimentare l’incendio, con gli ordinari abiti di lavoro, senza maschera protettiva sul volto.

¹⁵ Resoconto stenografico del 21 luglio 2016.

Un'ora dopo la manovra di Veneruso, verso le 3 del mattino, rientrato in porto e sbarcato dalla motovedetta, l'ammiraglio Albanese rilasciò ai *media* dichiarazioni perentorie su fiamme che investivano l'intera coperta del traghetto, in forma di corona circolare, sulla possibilità che qualche sopravvissuto potesse ancora trovare rifugio in qualche ambiente del *Moby* e soprattutto sulla nebbia fittissima, sulla visibilità ridottissima e sulla posizione regolare della petroliera. Questa assertività, mostrata poche ore dopo la collisione, stride con dati facilmente riscontrabili già allora (l'assenza di nebbia) e finì per dare un quadro di elementi conoscitivi non preciso: posizione della petroliera, dinamica dell'incendio e visibilità in rada.

Nelle ore successive il *Moby*, una volta agganciato, venne trainato, nella mattina dell'11 aprile, nel porto di Livorno. Due giorni dopo la collisione, i primi Vigili del fuoco entrarono nei saloni interni del traghetto, aprendosi un varco con la fiamma ossidrica e trovando i motori ancora accesi. La loro non fu un'operazione di soccorso, ma di recupero delle 140 salme.

Questa è la sequenza dei fatti, che richiedono tuttavia importanti approfondimenti.

Come accennato, nelle comunicazioni radio della petroliera con la Capitaneria di porto, in un primissimo momento, venne fatto riferimento genericamente ad una «nave», subito dopo l'imbarcazione investitrice fu definita «una bettolina». Il riferimento ad una piccola imbarcazione è stato fuorviante, nei primi momenti della tragedia, soprattutto per i rimorchiatori che erano usciti per prestare soccorso nell'area del disastro. Può indurre a pensare ad una maggiore difficoltà a trovare un piccolo natante, ma non certamente a cercarlo per prestare soccorso a eventuali marinai a bordo.

Nel corso delle audizioni, questo dato è stato giustificato con la constatazione che l'urto fra le due navi non sarebbe stato avvertito sulla petroliera in maniera violenta, tanto da non far presagire la collisione con un grosso natante.

Si aggiunge che alcuni ufficiali della petroliera hanno tuttavia fatto riferimento alla concitazione del momento che impedì un'individuazione chiara e tempestiva della nave investitrice. Si ripete però che gli stessi ufficiali della petroliera intravidero dal ponte, già nei primi minuti della tragedia, pur per breve tempo e avvolta nei fumi dell'incendio, la sagoma di una grossa imbarcazione che non poteva essere confusa con una bettolina. Il riferimento ai finestrini, strutture tipiche di navi passeggeri, ha suffragato la consapevolezza, maturata rapidamente, che si trattasse di un natante di grandi dimensioni, se non proprio di un traghetto.

È da sottolineare che l'urto, per quanto non percepito come uno schianto, sia stato inconfondibile, tenuto conto delle dimensioni del traghetto, lungo circa cento metri, e della velocità che aveva assunto all'uscita dal porto.

In questa fase non furono date informazioni precise ai soccorritori da parte del comando della petroliera per segnalare la nave in fiamme.

Si è già dato conto delle comunicazioni radio che avvennero poco prima della mezzanotte nei momenti dell'avvistamento della seconda nave. Pochi minuti prima, alle ore 23.26, l'equipaggio di un rimorchiatore aveva avvistato la sagoma della nave investitrice: «Quell'altra sta laggù a dritta...». In quegli stessi istanti dalla petroliera non giungevano comunicazioni che potevano essere di aiuto nella ricerca della seconda nave: «poi l'altra non so che fine abbia fatto... dove è andata... non so niente...».

Si precisa che, come detto, la collisione era avvenuta alle ore 22.25, poco più di un'ora prima di questa conversazione. Alle ore 23.32 un rimorchiatore avvisò che si stavano dirigendo verso la seconda nave: questa era stata avvistata, ma ancora non si sapeva ufficialmente che fosse il traghetto *Moby Prince*.

All'obiezione del comando della petroliera, che paventava i pericoli derivanti dal carico di 82.000 tonnellate di *crude oil*, si rispose dal rimorchiatore: «E lì stanno morendo delle persone, comandante, d'altronde... comunque ci rimane l'altro rimorchiatore da lei e sta arrivando anche il Tito II...». È una frase che conferma l'incapacità di dare indicazioni chiare ai soccorritori, di avere contezza dei comportamenti da tenere in queste situazioni, comportamenti che devono considerare la propria imbarcazione, ma anche tutti gli altri soggetti coinvolti.

Mentre si svolgevano le operazioni di messa in sicurezza dell'equipaggio dell'*Agip Abruzzo* e i concitati scambi di informazioni via radio fra i soccorritori, alle ore 23.45 l'avvisatore marittimo chiese agli ormeggiatori: «sai mica dirmi il nome della nave?».

Solo in quel momento si ebbe certezza via radio che l'altra nave fosse il traghetto *Moby Prince*¹⁶: «Non vedo nulla – dice l'ormeggiatore – dalla struttura mi pare un traghetto, mi pare... però non ti so dire di più». E pochi secondi dopo: «La nave è il *Moby Prince, Moby Prince*» (ore 23.45 e 16 secondi). Si sono riportati brani delle trascrizioni radio, raccolti nella relazione della Commissione speciale di inchiesta formale, che nella scansione cronologica delle comunicazioni radio fissa il riconoscimento del traghetto da parte degli ormeggiatori a un'ora e venti minuti dal *may day* del *Moby Prince* e a poco meno dalla prima comunicazione radio da parte della petroliera in cui si lanciò l'allarme per un incendio a bordo.

Dopo circa 3 minuti dal *may day* del traghetto, dall'*Agip Abruzzo* si specificò di essere stati investiti da una «nave» (ore 22.28), indicazione confermata due minuti dopo (22.30). Poi si comunicò di non riuscire a vedere nulla (ore 22.35) e un minuto dopo si avanzò l'ipotesi della bettolina: «sembra una bettolina quella che ci è venuta addosso».

In quei momenti alcuni degli auditì erano sul ponte e colsero, sebbene per un breve lasso di tempo e nella estrema confusione, una sagoma che era quella di un traghetto passeggeri e non quella di una bettolina. Nei minuti successivi la collisione, i mezzi navali della Capitaneria e dei Vi-

¹⁶ Siamo ad un'ora e venti minuti dopo la collisione e circa un'ora dopo l'osservazione della sagoma inconfondibile di una nave da parte di alcuni ufficiali della petroliera.

gili del fuoco salparono e con la petroliera si scambiarono comunicazioni sul punto di fonda dell'*Agip Abruzzo*.

Sono le fasi concitate in cui i Vigili del fuoco chiesero ripetutamente indicazioni precise e dalla petroliera si rispose con la frase ampiamente conosciuta, più volte ascoltata a riprova della visibilità della serata: «*Livorno ci vede, ci vede con gli occhi*». L'avvistamento della petroliera avvenne subito dopo le 23, dopo che erano anche stati lanciati razzi rossi di segnalazione ed attivati segnali sonori. Circa 40 minuti dopo la collisione e nei momenti in cui probabilmente si intravide dal ponte della petroliera la sagoma di un natante non confondibile con una bettolina, dalla petroliera fu comunicato sempre via radio il seguente messaggio: «La nave che ci è venuta addosso è incendiata anche lei, però non so dove si trova... non lo so... state attenti che non scambiate lei per noi» (ore 23.05). Come si vede, non si riportò, neanche in forma dubitativa, quanto visto da alcuni ufficiali dal ponte comando della petroliera, cioè che potesse trattarsi di un traghetto passeggeri. Mezz'ora dopo questa comunicazione, che ha molto colpito negli anni chi ha studiato il caso del *Moby Prince*, il comandante della petroliera continuò a insistere sulla pericolosità del proprio carico, senza però dare informazioni utili sulla nave investitrice (ore 23.32). In altri termini, la comparazione fra quanto dichiarato in audizione da alcuni ufficiali dell'*Agip Abruzzo* e le trascrizioni radio fa emergere come le indicazioni sulla reale natura del natante coinvolto, pur comunicate dagli ufficiali al comandante Superina, furono da questi sottovalutate o comunque non trasmesse adeguatamente alla Capitaneria di Porto.

Le audizioni degli esperti¹⁷, in parte richiamate nel corso della relazione, hanno contribuito a chiarire alcuni aspetti del soccorso in mare: normativa applicabile, competenze e ruoli specifici ricoperti dai diversi soggetti e dagli enti preposti al soccorso.

Il professor Giuseppe Guizzi – docente presso la Facoltà di Giurisprudenza dell’Università degli studi di Napoli «Federico II»- ha svolto una dettagliata introduzione sulla normativa che regola le diverse fattispecie del soccorso marittimo, iniziando con l’illustrazione della normativa vigente nel 1991, le responsabilità dei vari ruoli e le responsabilità delle amministrazioni coinvolte, confermando le analisi proposte alla Commissione dal comandante De Falco.

In particolare si è soffermato sulle procedure di soccorso disposte dalla pubblica autorità e sui poteri di quest’ultima. Ha fatto riferimento al ruolo delle capitanerie di porto e degli Alti comandi periferici della Marina militare. Ha dato conto della Convenzione di Londra sull’assistenza in mare del 1989, resa però esecutiva soltanto nel 1995. Pertanto il quadro normativo al quale si deve fare riferimento per la tragedia del *Moby Prince* e quello riportato nel codice della navigazione e dal decreto ministeriale 1° giugno 1978 *Approvazione della «Norme interministeriali per il*

¹⁷ Il prof. Giuseppe Guizzi è stato auditato il 17 gennaio 2017, mentre il comandante Gregorio De Falco è stato auditato nelle sedute del 11, 18 e 25 ottobre 2016.

coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso della vita umana in mare tra i vari organi dello Stato che dispongono di mezzi navali, aerei e di telecomunicazione. Ha altresì ricordato come il coordinamento delle operazioni di soccorso spetti all’Autorità marittima in prima situazione operativa, o all’Alto comando periferico della Marina militare, in seconda situazione operativa. La decisione del livello da adottare competeva all’autorità marittima, rappresentata nel caso concreto dalla Capitaneria di porto, sulla base del contesto interessato e dell’adeguatezza dei mezzi di soccorso disponibili.

Il decreto ministeriale citato fornisce dettagli utili all’operatività delle autorità marittime, riducendone la discrezionalità e cercando di limitare dubbi interpretativi. Alle Capitanerie di porto spettano compiti di direzione e coordinamento dei soccorsi, mentre ai Vigili del fuoco è affidato il compito di adottare le scelte relative agli interventi di spegnimento degli incendi. Secondo gli esperti audit della Commissione, si sarebbe dovuto fare immediatamente una ricognizione attenta per comprendere quale fosse la seconda unità coinvolta nella collisione.

In relazione alle funzioni di coordinamento dei soccorsi, si ritiene importante citare l’articolo 10 della legge 13 maggio 1940, n. 690, recante *Organizzazione e funzionamento del servizio antincendi nei porti*, che precisa il ruolo del comandante del porto in caso di incendio in mare:

«In caso di incendio o di altro sinistro, che richieda l’applicazione di misure previste dalla presente legge, il comandante del porto assume la direzione dei soccorsi.

Egli può procedere, senza alcuna formalità, alla requisizione di ogni mezzo nautico o terrestre, esistente nell’ambito portuale.

Nella sua opera di direzione, il comandante del porto coordina, all’azione dei reparti dei vigili del fuoco, quella di tutti gli altri mezzi nautici e terrestri e le prestazioni delle persone che, a termine del Codice per la marina mercantile, sono tenute a rispondere alle richieste dell’autorità marittima.

I comandanti delle Forze armate e di Polizia, che intervengano sul luogo del sinistro per mantenere l’ordine pubblico o per concorrere nell’opera di soccorso, debbono agire in conformità delle disposizioni impartite dal comandante del porto».

Nel dettaglio, rileva, in tale contesto normativo, inoltre l’articolo 69 del codice della navigazione, che attribuisce alla Capitaneria di porto, l’autorità marittima, il dovere di intervenire in caso di sinistro in mare, coordinando la macchina dei soccorsi¹⁸. Come anticipato, qualora non abbia a disposizione o non possa procurarsi i mezzi necessari, l’autorità marittima ha l’obbligo di avvisare le altre autorità in modo che possano ce-

¹⁸ **Art. 69 – Soccorso a navi in pericolo e a naufraghi**

L’autorità marittima, che abbia notizia di una nave in pericolo ovvero di un naufragio o di altro sinistro, deve immediatamente provvedere al soccorso e, quando non abbia a disposizione né possa procurarsi i mezzi necessari, deve darne avviso alle altre autorità che possano utilmente intervenire (primo comma).

lermente intervenire. L'articolo 70, per consentire una efficace organizzazione dei soccorsi, aggiunge che l'autorità marittima può disporre delle navi e dei relativi equipaggi che si trovano nel porto o nelle vicinanze¹⁹. Ciò significa che il coordinamento generale delle operazioni permane in capo alla Capitaneria di porto. Rientrano, invece, nella responsabilità dei comandi competenti dei Vigili del fuoco le determinazioni d'ordine tecnico attinenti alla valutazione delle dinamiche del fuoco sul teatro del sinistro e alle modalità di spegnimento degli incendi.

Ovviamente bisogna considerare anche normative di rango secondario che disciplinano, rinviando a specifiche convenzioni fra l'autorità marittima e gli operatori privati, i servizi di traino e di soccorso in porto e in rada. Operatori privati come i rimorchiatori, in caso di sinistro, sono sottoposti comunque al coordinamento e agli ordini della pubblica autorità.

Compito prioritario dei responsabili di un'operazione di soccorso consiste nell'aver presente uno specifico quadro operativo al fine di compiere le scelte più opportune attraverso i seguenti passaggi: previa analisi del contesto interessato grazie all'immediata acquisizione di tutte le informazioni necessarie, valutazione dell'adeguatezza o meno dei mezzi di soccorso, sia navali che aerei, degli strumenti di telecomunicazioni disponibili nel compartimento marittimo, appartenenti a enti pubblici o soggetti privati, coinvolgimento della Marina militare, quando le previsioni della normativa vigente lo impongano, consapevolezza che sia chiara l'individuazione del titolare dell'autorità pubblica responsabile del coordinamento generale dei soccorsi, come previsto dalla normativa vigente. Quest'ultima attribuisce all'autorità responsabile il compito di utilizzare e indirizzare i mezzi a disposizione in caso di sinistro in mare. La decisione di concludere le operazioni di soccorso può essere adottata solamente in quanto non sussistano più ragionevoli speranze di salvare la vita dei naufraghi, come previsto dall'articolo 2 del citato decreto ministeriale 1º giugno 1978.

Queste ultime e importanti precisazioni normative consentono di analizzare le operazioni di soccorso e di coordinamento che si ebbero la notte della tragedia anche alla luce delle testimonianze raccolte che, pur rilevando nelle loro difformità, segnalano tutte una sostanziale assenza di coordinamento dei soccorsi verso il traghetto. In particolare, mentre in relazione all'incendio sviluppatosi a bordo della petroliera fu avviata immediatamente un'operazione di soccorso nella quale possono ravisarsi i profili di una qualche attività di coordinamento e nell'ambito della quale parteciparono, collaborando fra loro a vario titolo, Capitaneria di porto, Vigili

¹⁹ **Art. 70 – Impiego di navi per il soccorso**

Ai Fini dell'articolo precedente, l'autorità marittima o, in mancanza, quella comunale possono ordinare che le navi che si trovano nel porto o nelle vicinanze siano messe a loro disposizione con i relativi equipaggi.

Le indennità e il compenso per l'opera prestata dalle navi sono determinati e ripartiti ai sensi degli articoli 491 e seguenti.

del fuoco, Guardia di finanza, rimorchiatori e ormeggiatori, lo stesso non può certo dirsi nei confronti del *Moby Prince*.

Più nello specifico, non fu avviata alcuna attività finalizzata alla ricerca del secondo mezzo coinvolto nell'incidente e neppure nessun tentativo di mettersi in contatto radio con i mezzi navali di recente usciti dal porto. Inoltre, anche quando, con incredibile ritardo, ci si imbatté nel traghetto incendiato, non risultano tentativi di spengere l'incendio a bordo e tanto meno di prestare soccorso ai passeggeri del traghetto.

Il contesto emerso, determinato forse dalla convinzione che la nave investitrice fosse una bettolina e non una nave passeggeri, desta sconcerto anche in considerazione del fatto che diversi elementi, fra i quali il posizionamento dei corpi nel traghetto, evidenzia che il comando della nave avesse predisposto un vero e proprio piano di emergenza con la raccolta dei passeggeri nel salone De Luxe in attesa che arrivassero i soccorsi.

Appare grave inoltre che all'epoca dei fatti, come emerso dalle testimonianze raccolte dalla Commissione, non fossero previste attività periodiche di formazione e addestramento tali da consentire al personale militare e civile di affrontare avvenimenti di tale portata.

La disamina degli atti porta comunque ad una conclusione che la Commissione condivide unanimemente: la Capitaneria di porto di Livorno, in tutte le fasi dei soccorsi, non ha valutato l'effettiva gravità della situazione, sia perché non sono stati raccolti e resi disponibili dati utili all'identificazione del traghetto, sia per l'incapacità, manifesta nella sala operativa nell'immediatezza dei fatti e dagli altri attori anche in mare nelle ore successive, di valutare la situazione, così determinando un'impostazione delle operazioni di soccorso unicamente volta verso la petroliera e comunque non efficace.

Non è dato comprendere come e per quali motivi il comando della Capitaneria di Livorno non sia riuscito a correlare l'avvenuta partenza di un'unica nave dal porto con la collisione, né a richiedere informazioni al personale presente nella torre dell'avvisatore marittimo. È di palmare evidenza che se ciò fosse stato fatto si sarebbe tempestivamente apprezzato che l'altro natante coinvolto nella collisione era proprio la nave traghetto *Moby Prince*.

La Commissione ritiene che la Capitaneria avrebbe dovuto valutare anche la possibilità di un intervento dei mezzi dipendenti dall'Alto Comando periferico della Marina militare, in ragione dei mezzi assegnati, tra cui risultava non operativa la motovedetta d'altura CP 312 Gregoretti, la più grande e adeguata presente a Livorno. Se fossero state raccolte le informazioni necessarie, si sarebbero ridotti i tempi di ricerca del *Moby Prince*, anche in considerazione del fatto che non rispondeva agli appelli. Diversamente non risulta sia stato dato alcun comando diretto ad accettare quale fosse il secondo mezzo coinvolto.

Durante quelle ore cruciali, prima e dopo il ritrovamento del traghetto, la Capitaneria apparve del tutto incapace di coordinare l'azione di soccorso verso il *Moby Prince*.

È necessario sottolineare che il cono di luce delle investigazioni degli organi inquirenti è stato a suo tempo indirizzato, per quanto concerne lo specifico aspetto delle carenze nell’organizzazione della fase iniziale dei soccorsi, solo sulla figura del marinaio di leva Spartano cui venne addibito il mancato ascolto della richiesta di soccorso del *Moby Prince*.

1.3.3 *L’incendio a bordo del Moby Prince e la sua propagazione*

Come premesso, propagazione dell’incendio, sopravvivenza a bordo e soccorsi sono strettamente legati.

Secondo le inchieste giudiziarie, l’incendio, successivo all’impatto, che si è propagato a bordo del *Moby Prince*, rese complesso lo spegnimento da parte dei Vigili del fuoco e impossibile l’intervento di soccorso a bordo.

Dalle testimonianze acquisite emerge che l’incendio si sarebbe propagato sul traghetto con forza distruttiva, impedendo l’utilizzo delle scialuppe di salvataggio e ostacolando la fuga di passeggeri ed equipaggio. Accanto a chi descrive la propagazione delle fiamme come violentissima e improvvisa, vi è però chi segnala che le fiamme abbiano lambito in modo discontinuo il traghetto, lasciando vaste zone intatte e integre, all’interno delle quali quindi sarebbe ragionevole presumere una sopravvivenza più lunga. Queste affermazioni sono suffragate da immagini e video realizzati all’interno del traghetto, una volta riportato in porto, il mattino seguente.

Data la complessità dell’argomento, la Commissione ha disposto una consulenza tecnica sulla dinamica dell’incendio a bordo del traghetto.

Le risultanze di tale consulenza, svolta dagli ingegneri Antonio La Malfa, Salvatore La Malfa ed Emanuele Gissi²⁰, consentono di affermare che rimasero zone di vivibilità localizzate, nonostante la violenza dell’incendio a bordo del traghetto. Tale esito concorda con quanto emerso dalla perizia sui tempi di sopravvivenza affidata ai professori Mazzeo e Norelli, medici legali e consulenti della Commissione. Secondo la relazione degli esperti della Commissione, si evidenzia la rapida diffusione del fumo a decorrere dall’istante di innesco dell’incendio a bordo e si comprende che solo limitate zone a bordo del traghetto sono risparmiate da livelli del calore che diventano rapidamente elevati. Non è possibile stabilire con precisione i tempi dell’innesto che vanno sommati ai tempi di esposizione al fumo e alle altre sostanze nocive. Tuttavia analizzando la nave sulla base dei documenti progettuali, si può sostenere che vi furono spazi di vivibilità che si conservarono più a lungo nell’area esterna a poppa, dove venne salvato l’unico superstite, e nelle cabine dell’equipaggio posizionate nel ponte inferiore. Per ciò che riguarda il salone *De Luxe*, salone nel quale fu raccolta gran parte delle vittime in un tentativo estremo ed eroico di salvataggio e fu persino tentata una azione di spegnimento interno comprovata dall’esistenza delle tubazioni flessibili anti-

²⁰ Consulenza allegata alla presente relazione.

ncendio trovate distese e pronte all’impiego, il tempo di propagazione dell’incendio e dei suoi prodotti tossici fu limitato ed è stato calcolato in 30 minuti dal momento del suo innesco. Il che conferma come la distruittività dell’incendio abbia comunque lasciato un certo lasso di tempo per l’organizzazione del soccorso interno e che vi furono tempi di sopravvivenza per le vittime, differenziati in base agli ambienti in cui furono ritrovate.

Tuttavia anche ai tempi richiamati vanno aggiunti i tempi precedenti l’enneso durante i quali il sistema di organizzazione dei soccorsi interno alla nave ha consentito la raccolta di equipaggio e passeggeri, alcuni dei quali trovati con valigie e giubbotti salvagente, all’interno del salone *De Luxe*.

L’assenza di un tentativo di soccorso e di spegnimento dell’incendio dall’esterno del *Moby Prince* ha poi certamente influito su un altro elemento, il cosiddetto «soccorso secondario». Come accennato, infatti, se le condizioni per un soccorritore di accesso alla nave con un incendio in fase avanzata di sviluppo sono estremamente difficoltose, non di meno sarebbe stato ipotizzabile il salvataggio di occupanti che si fossero portati in zone esterne a poppa. Non può escludersi che quelle persone, per le quali l’effetto di incapacitazione intervenne con maggiore ritardo, qualora avessero notato la presenza di soccorritori, avrebbero potuto tentare di gettarsi in mare.

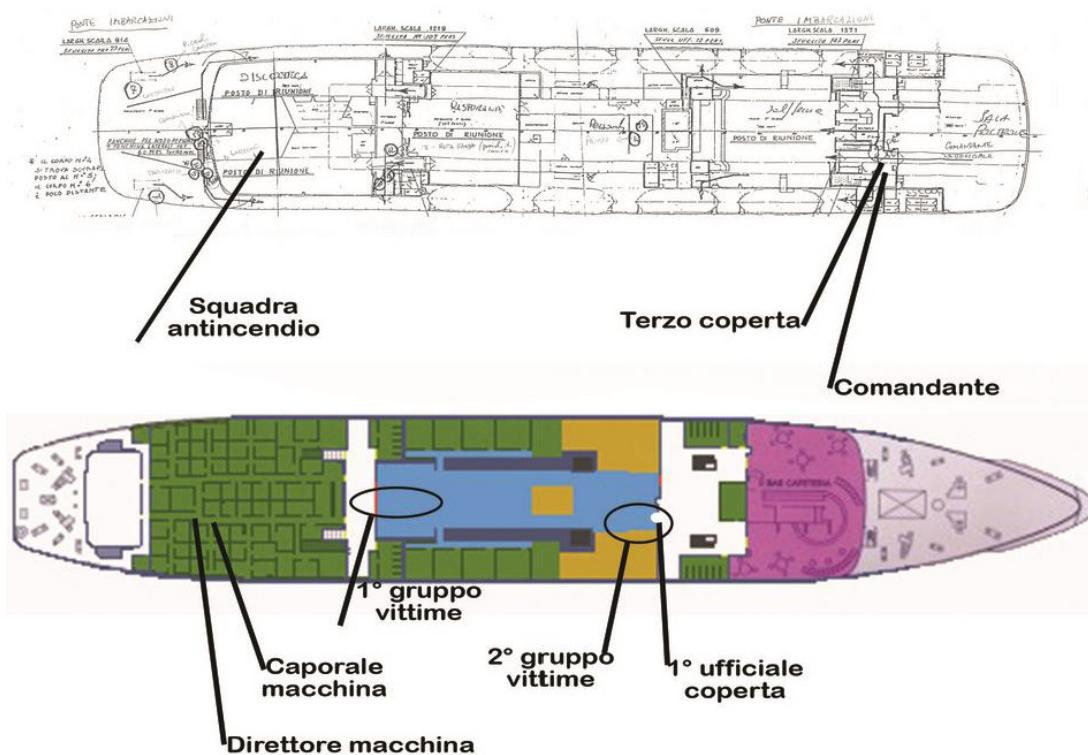
1.3.4 *La sopravvivenza a bordo del traghetto*

Tutto l’impianto della sentenza di primo grado è retto dalla convinzione, supportata dalla perizia medico-legale disposta dal pubblico ministero, secondo la quale in un lasso di tempo molto breve, e simile per tutti, all’interno il traghetto fossero tutti morti. In base alla perizia allora redatta dall’*équipe* medico-legale guidata dal professor Bargagna, quindi i tempi di sopravvivenza non superarono la mezz’ora.

La sopravvivenza limitata in circa 30 minuti per tutte le vittime o gran parte di esse non spiegherebbe tuttavia alcuni fatti incontestabili. Alessio Bertrand, sopravvisse, mentre il traghetto era in fiamme e si mosse nei suoi ambienti, oltre un’ora e mezza dopo il *may day*: è un importante testimone della tragedia del *Moby Prince* e dalle sue dichiarazioni emerge anche la permanenza in vita per molto tempo prima di morire del marinaio D’Antonio che lo ha accompagnato nella sua fuga all’interno della nave.

Un altro caso è quello del marinaio Antonio Rodi il cui corpo integro, con i vestiti perfettamente riconoscibili, come fosse appena uscito dall’interno della nave, apparve la mattina all’alba sulla poppa del *Moby* con accanto corpi già carbonizzati, all’elicottero che sorvolava il relitto alla deriva. Lo stesso corpo venne poi ripreso qualche tempo dopo dallo stesso operatore mentre prendeva fuoco, come se questo fosse dovuto al contatto con le lamiere ancora calde. Anche il caso del marinaio Esposito, ritrovato in mare morto per annegamento, quindi caduto in

mare vivo, nonché i casi delle due persone ritrovate in sala macchine, il passeggero Baldauf e il marinaio Abbatista, con alti livelli di carbossiemoglobina fanno ritenere che la morte non possa essere sopravvenuta in soli 30 minuti. Alla Commissione è chiaro che ogni vittima ebbe la sua tragica storia in termini di tempi di incapacitazione e di morte. Conferma ne viene data in maniera immediata già dal solo schema seguente che riporta la dislocazione dei resti delle vittime.



Sezione del traghetto e indicazione del ritrovamento dei resti delle vittime.

I passeggeri e la grande parte dell'equipaggio furono rinvenuti nel salone *De Luxe* o nei pressi, un locale situato al ponte 4 le cui strutture erano predisposte per resistere al fuoco. Queste vittime furono trovate con tassi di carbossiemoglobina molto diversi tra loro, con valori dal 6 per cento al 90 per cento. Nelle tasche di alcuni componenti dell'equipaggio venne ritrovato il ruolo d'appello, vademecum dei ruoli e delle responsabilità in caso di emergenza che normalmente si teneva appeso alla testa della cucetta. Come detto, alcune delle vittime presenti nel salone indossavano il giubbotto salvagente, e avevano con sé i bagagli. La vittima Canu aveva addirittura una telecamera riposta nella custodia²¹, indizio, insieme al ritrovamento della squadra antincendio a poppa con le pompe antincendio sro-

²¹ Si fa riferimento al cosiddetto «video Canu», che riprende alcuni momenti di vita a bordo del traghetto poco prima della collisione.

tolate, di un piano di messa in sicurezza dei passeggeri in attesa dei soccorsi e dell'abbandono della nave.

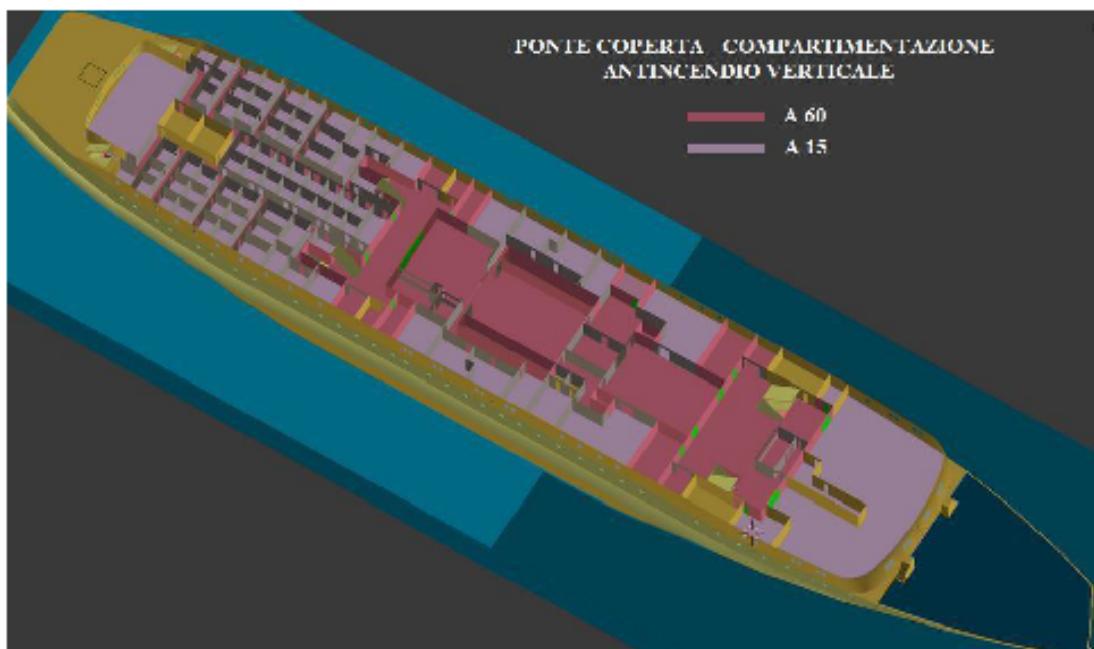


Immagine del ponte di coperta comprendente, al centro della sagome, il Salone De Luxe, in cui fu ritrovata gran parte delle vittime, passeggeri e membri dell'equipaggio impegnati a prestare le ultime, drammatiche, eroiche operazioni di salvataggio e soccorso ai passeggeri. Fonte: Relazione dei collaboratori ingegneri Antonio La Malfa, Emanuele Gissi e Salvatore La Malfa (allegata alla presente relazione).

Questi elementi non appaiono compatibili né con l'immagine di una disorganizzazione interna al *Moby Prince* successiva all'impatto, né con l'ipotesi di una morte rapida e quasi contestuale di tutte le vittime. Per questo motivo è stato deliberato di sottoporre alcuni quesiti della delibera istitutiva della Commissione parlamentare d'inchiesta al RACIS, per una consulenza scientifica generale, e di affidare una nuova valutazione medico-legale ai professori Norelli e Mazzeo.

I consulenti medici legali hanno stabilito che non è scientificamente possibile sostenere che tutte le persone a bordo del *Moby Prince* siano morte entro la prima mezz'ora. Ciò innanzitutto per lo stato di ritrovamento dei corpi che evidenzia differenze sostanziali fra reperti rinvenuti carbonizzati e molti altri integri, anche se in alcuni casi bruniti.

Inoltre la verosimile ricostruzione dei momenti successivi all'impatto mostrerebbe un'attività organizzata da parte dell'equipaggio del *Moby Prince*. L'equipaggio o quantomeno una parte di esso avrebbe potuto mettersi in salvo, ma non abbandonò la nave e cercò di porre in salvo tutti i passeggeri. Tale fatto sarebbe dimostrato, ancora una volta, dalle circostanze prima citate: il ritrovamento dei cadaveri, in maggioranza concentrati nelle vicinanze e all'esterno delle due porte taglia fuoco del salone *De Luxe*, proprio il fatto che alcuni indossassero giubbotti salvagente e

avessero con sé i propri bagagli, l'invio di una squadra sui ponti del traghettò per un tentativo di spegnimento dell'incendio. Ci sono poi elementi che mostrerebbero come plausibile il fatto, cui si è già fatto riferimento, che la *Moby* procedesse a retromarcia, dopo l'impatto, in moto rotatorio intorno alla petroliera, con il possibile doppio scopo di restare visibile ai soccorritori, che tuttavia non la individuano sino alla mezzanotte, e di tenere il fuoco a prua lontano dalla zona centrale dove i passeggeri e l'equipaggio si erano rifugiati. In questo senso sono da segnalare le tracce di bruciature presenti solo sulla parte di prua del fumaiolo del *Moby Prince*, come dimostra l'immagine seguente.



L'immagine è stata scattata da un elicottero la mattina dell'11 aprile. Si nota la parte di poppa del fumaiolo ancora non bruciata.

1.4. LE CAUSE DELLA COLLISIONE

Le ragioni prese in considerazione dalla magistratura nel corso degli anni hanno ipotizzato il concorso di diversi fattori concomitanti.

Da una parte si sostenne l'insorgenza di un improvviso banco di nebbia che avrebbe avvolto la petroliera e per il quale Valentino Rolla, terzo ufficiale in coperta al momento della collisione, non avrebbe adottato le misure necessarie e doverose.

Dall'altra fu rimarcato negativamente il comportamento dell'equipaggio del *Moby Prince* e in particolar modo del comandante Chessà che, per distrazione o per eccesso di sicurezza, avrebbe condotto in modo imprudente il traghettò.

L’insieme di tutti i fattori, combinati con la velocità della propagazione dell’incendio a bordo del traghetto, dovuto allo sversamento di petrolio greggio sullo scafo, avrebbe generato un’incapacitazione pressoché immediata e la morte di passeggeri ed equipaggio in 20-30 minuti al massimo.

Di conseguenza non è stato oggetto di valutazione processuale l’adeguatezza o meno dei soccorsi, in quanto non avrebbero comunque potuto porsi in rapporto causale con la morte di passeggeri ed equipaggio: qualora fosse stato da subito indirizzato presso il traghetto, non sarebbero comunque riusciti ad arrivare in tempo utile per salvare le persone a bordo. Su tale presupposto e sull’asserita negligenza del comandante Chessa, la tragedia è stata ricondotta a un semplice errore umano, e alla presenza di nebbia. Si fa presente che nelle conclusioni giudiziarie, come lamentò la Corte d’appello, rifiuirono sostanzialmente le tesi formulate nell’inchiesta sommaria dalla stessa Capitaneria di porto.

I lavori della Commissione hanno approfondito tutti gli aspetti problematici della vicenda giungendo a conclusioni in parte difformi dai procedimenti giudiziari.

1.4.1 *La nebbia come causa della collisione*

La Commissione, nella ricostruzione delle condizioni precedenti l’impatto, ha proceduto con l’audizione dei protagonisti diretti degli eventi di quella drammatica notte anche con nuove testimonianze, individuando alcuni *focus* sui quali sono emerse versioni che contrastano con le sentenze: la presenza della nebbia la sera del disastro è certamente uno di questi, come evidenziato anche nelle relazioni intermedie.

Nel corso delle audizioni tale circostanza è stata oggetto di domande e approfondimenti anche in ragione del fatto che secondo la sentenza di primo grado avrebbe limitato a tal punto la visibilità da indurre in errore il comando del traghetto, provocando l’incidente.

Sono numerosi i testimoni qualificati che hanno fornito l’immagine di una serata serena con ottima visibilità che va addirittura migliorando con il calar della notte.

Ad ogni modo, all’esito di tutte le testimonianze raccolte pare di poter distinguere, rispetto alla presenza o meno di nebbia, indicativamente, tra testimoni degli eventi prima o dopo l’impatto. Gli audit che hanno assistito agli eventi da terra, o coloro i quali si trovavano in mare prima dell’impatto raccontano di una serata limpida ed escludono la presenza della nebbia. Altri, in mare dopo l’impatto e coinvolti nei soccorsi, rilevano scarsa visibilità dovuta per qualcuno alla nebbia, magari mista a fumo, per altri al solo fumo dell’incendio.

A questo proposito, ha suscitato l’interesse dei commissari l’ipotesi, già esplicitata, che ad aver limitato la visibilità della petroliera possa essere stata la fuoriuscita di un’enorme quantità di vapore proveniente dalla stessa *Agip Abruzzo*.

Questo fatto, magari dovuto a un improvviso incidente a bordo della petroliera che l'avrebbe resa non visibile per lo spegnimento temporaneo dell'impianto di illuminazione, confermerebbe quanto sempre dichiarato da Paolo Thermes e Roger Olivieri, che descrivono in audizione un fenomeno di nebulizzazione su una nave alla fonda, da loro individuata come la petroliera *Agip Abruzzo*, e la sua temporanea sparizione alla vista prima della collisione con il *Moby Prince*²².

Si sottolinea inoltre che da alcune comunicazioni radio, a cominciare da quella famosa frase lanciata dalla petroliera nei momenti successivi all'impatto: «Livorno ci vede, ci vede con gli occhi», appare difficilmente proponibile l'ipotesi di una riduzione della visibilità in tutta la rada di Livorno nelle ore della tragedia. Agli atti e dalle testimonianze che hanno arricchito il quadro della tragedia nel corso degli anni, ci sono anche le comunicazioni da un aeromobile in atterraggio a Pisa che vide distintamente l'area del disastro pochissimo tempo dopo la collisione tra le due imbarcazioni. Lo stesso «video D'Alesio», ripreso pochissimo tempo dopo la collisione da una telecamera amatoriale da un'abitazione che si affaccia lungo la rada, mostra un'immagine chiara della scena che rende poco credibile l'ipotesi della nebbia. Il video analizzato dal RACIS costituisce una delle principali conferme della piena visibilità, almeno da terra verso il mare.

Su questo argomento la Commissione ha avanzato precise domande agli audit e in primo luogo agli ufficiali dell'*Agip Abruzzo*. Stante quanto premesso, sebbene non tutte convergenti, anche le ricostruzioni dei marittimi della petroliera sulla presenza di nebbia in rada consentono di ridimensionare sensibilmente, finanche ad escluderla, la rilevanza di tale fenomeno. È stato riportato che intorno alle ore 22,25 nei pressi della petroliera la visibilità era buona e che si vedeva l'agglomerato di luci della città. Si tratta di conferme di constatazioni qualificate avute dalla Commissione nella prima fase dell'inchiesta.

La presenza di nebbia è riferita da alcuni ufficiali della petroliera come nebbia a banchi, che attraversò, nella giornata del 10 aprile, la coperta, sorgendo improvvisamente, ma senza chiudere del tutto la visibilità della rada.

Alla luce di dichiarazioni acquisite anche nel primo ciclo di audizioni e di altri dati raccolti dalla Commissione, si può affermare che i fenomeni nebbiosi, avvertiti dal personale della Capitaneria di porto e da alcuni marittimi della petroliera, avrebbero semmai interessato solo alcune, limitate porzioni di mare e per periodi di tempo circoscritti, senza determinare un'immediata e totale riduzione della visibilità sull'intera area del porto e della rada.

Si aggiunga che la maggior parte dei testimoni presenti sullo scenario identificano il fenomeno come fumo.

²² Audizione del 3 maggio 2016.

Valentino Rolla, ad esempio, ha ricordato la nebbia salire rapidamente come fosse fumo dall'aletta della petroliera mentre era di guardia. La stessa repentinità del fenomeno nebbioso tenderebbe ad escludere un'assenza totale di visibilità su un ampio spazio di mare e per un rilevante periodo di tempo.

È pertanto da escludersi, alla luce delle dichiarazioni rese alla Commissione e del materiale raccolto, ricondurre le cause della tragedia alla presenza di nebbia. Gli audit hanno ribadito che, pur con una scarsa visibilità, dal traghetto avrebbero potuto vedere a occhio nudo, e non solo con la strumentazione di bordo, la petroliera all'ancora e di conseguenza avrebbero potuto porre in essere le condotte necessarie per evitare l'impatto.

L'improvvisa riduzione della visibilità della petroliera per la nebbia o per altri motivi non può essere comunque considerata causa sufficiente a determinare l'impatto tra le due navi.

Il traghetto era condotto da Ugo Chessa, comandante di lungo corso, a detta di tutti preciso e professionale. Guidava un equipaggio qualificato e conosceva perfettamente la rotta da seguire per fare il viaggio da Livorno a Olbia. Inoltre si sottolinea che a bordo del *Moby Prince* era acceso il *radar* ed è difficile immaginare che una nave della stazza della petroliera illuminata a giorno possa essere scomparsa completamente dalla vista da un momento all'altro.

Ad ogni modo si ritiene che la plancia di comando avesse ben chiara la posizione dell'*Agip Abruzzo*, per averla vista direttamente e sullo schermo del *radar* e se anche, per ipotesi, fosse intervenuta una causa del tutto eccezionale ed imprevedibile che avesse determinato l'improvvisa scomparsa della petroliera dall'orizzonte, resta comunque difficile credere che il comando del *Moby Prince* non abbia previsto una rotta che evitasse la collisione.

In esito ai lavori di questa Commissione ritiene di affermare che il fattore nebbia o qualsivoglia fenomeno meteorologico assimilabile non possa avere avuto alcuna incidenza quale concausa della collisione o quale causa giustificativa nel ritardo dei soccorsi.

1.4.2 *La velocità del traghetto come causa della collisione*

Le sentenze conclusero sostenendo che la collisione fosse stata determinata da una serie di concause, una di queste la velocità sostenuta con la quale il comandante Chessa volgeva verso l'uscita del porto. La relazione dell'inchiesta formale del 1993 indicò la velocità raggiunta dal *Moby Prince* nell'istante esatto dell'impatto in circa 18 nodi.

Nel corso del procedimento di primo grado, i consulenti tecnici del pubblico ministero indicarono la velocità del traghetto all'impatto in 18-

20 nodi. Similmente si pronunciarono alcuni consulenti tecnici, mentre altri parlarono di una velocità del *Moby Prince*, all'impatto contro la petroliera, di circa 11 nodi.

Il professor Scamardella, consulente incaricato dalla Commissione, ritiene di poter quantificare la velocità in circa 18 nodi (pari a circa 27 km/h), considerando l'orario e la velocità di 5 nodi nel punto in cui discese dal *Moby Prince* il pilota Sgherri, l'orario dell'impatto deducibile dalla comunicazione del *may day* e la distanza percorsa dal traghetto.

Sul punto la Commissione intende sottolineare che dalle audizioni acquisite è emerso che tale velocità non fosse inusuale in quella zona di uscita della rada del porto di Livorno.

Inoltre, come già esplicitato, la serietà, l'esperienza e la professionalità del comandante Chessa sono indubitabili. Tale assoluta professionalità è confermata univocamente da tutti gli audit della Commissione e da tutti i testimoni sentiti nel corso dei procedimenti giudiziari. Alessio Bertrand sentito dalla Commissione ha riferito come il comando del traghetto, pochi minuti prima dell'impatto, fosse impegnato in plancia e concentrato perfettamente sulla manovra di uscita dal porto.

1.4.3 Possibili cause di alterazione della navigazione del *Moby Prince*

Come detto, dalle complessive risultanze emerse all'esito dei lavori della Commissione si ritiene si possa escludere che la collisione sia avvenuta a causa della velocità del traghetto combinata con condizioni climatiche non ottimali.

Ciò ha portato la Commissione ad approfondire eventuali ulteriori cause che possano aver condizionato, alterandola, la rotta di navigazione del traghetto.

L'esplosione

Alcune audizioni, sulla base della documentazione rilasciata dagli audit, hanno permesso di individuare una pista interpretativa riguardo l'esplosione all'interno del traghetto.

In particolare, secondo quanto riferito nel corso dell'audizione in Commissione dall'allora Ministro dell'interno Vincenzo Scotti, in un appunto del Capo del Dipartimento della pubblica sicurezza, prefetto Parisi inviato alla sua attenzione il 28 gennaio 1992, si conferma la presenza di tracce di esplosivo «a uso civile» rinvenute in un locale a prua del traghetto²³. In un altro appunto lo stesso prefetto Parisi aveva riferito al Ministro Scotti di tracce di tritolo e di nitrato di ammonio rinvenute nei locali di alloggiamento dei motori elettrici delle eliche di prua del traghetto.

²³ Audizione del 3 maggio 2016.

Dalla documentazione del Capo della Polizia, rilasciata alla Commissione dall'allora Ministro Scotti, si legge anche: «le indagini, che al momento escludono la pista terroristica, sono rivolte ad accertare se, alla base del fatto, possa essere stata un'azione intimidatoria di natura estorsiva oppure il casuale scoppio di materiali esplodenti abusivamente trasportati a bordo». Questa ipotesi, formulata dal prefetto Parisi e riportata dall'ex Ministro Scotti, ha meritato un approfondimento della Commissione sulla dinamica della collisione. A tale proposito, la Commissione ha deciso di avvalersi dell'ausilio di un esperto esplosivista, il maggiore Minervini, per comprendere forme e dinamiche dell'esplosione.

La tesi di un'esplosione a bordo del traghetto, che sarebbe avvenuta prima della collisione e che avrebbe impedito al comandante di seguire la rotta prestabilita per Olbia, si potrebbe legare sul piano logico e cronologico con la testimonianza di Paolo Thermes e Roger Olivieri, nonché con quanto riferito da Valentino Rolla, il quale, ascoltato dalla Commissione, ha descritto i momenti immediatamente precedenti all'impatto, raccontando di essere stato abbagliato dalle luci dei cappelloni del traghetto *Moby Prince*. È difficile sostenere che furono utilizzati in funzione antinebbia, come affermato più volte nel corso degli anni, perché i cappelloni sono sempre rivolti a illuminare il ponte di prua e non la direzione di marcia della nave. Peraltro, rivolti verso il basso, sarebbero stati di difficile avvistamento dalla plancia dell'*Agip Abruzzo*. Di conseguenza, se fosse vera, l'accensione dei cappelloni potrebbe rinviare solo all'ipotesi che prima della collisione a bordo del traghetto, verso prua, possa essere avvenuta un evento inatteso, che avrebbe spinto il comando del traghetto a verificare quanto stesse avvenendo.

Nel corso dei procedimenti giudiziari la tesi dell'esplosione a bordo del traghetto venne sostenuta autorevolmente dal consulente tecnico della polizia scientifica, Alessandro Massari, ma venne smentita dai tecnici del Mariperman l'Istituto della Marina militare specializzato in esplosivi, che ricostruì tecnicamente l'esplosione definendola una esplosione da gas.

L'esito degli approfondimenti della Commissione porta a condividere l'ipotesi di una esplosione da gas, suffragata dalle fotografie del locale nel quale è avvenuta dalle quali sono rilevabili gli effetti e le deformazioni dovute all'esplosione. L'impossibilità di rianalizzare i tamponi, «lavati» dai periti all'epoca delle indagini, influisce sulla valutazione in termini limitati.

Resta il fatto che non è possibile situare temporalmente la deflagrazione. L'ipotesi che sia avvenuta dopo l'impatto è legata alla deduzione logica di un possibile collegamento all'incendio di idrocarburi e alla propagazione di gas dopo l'impatto.

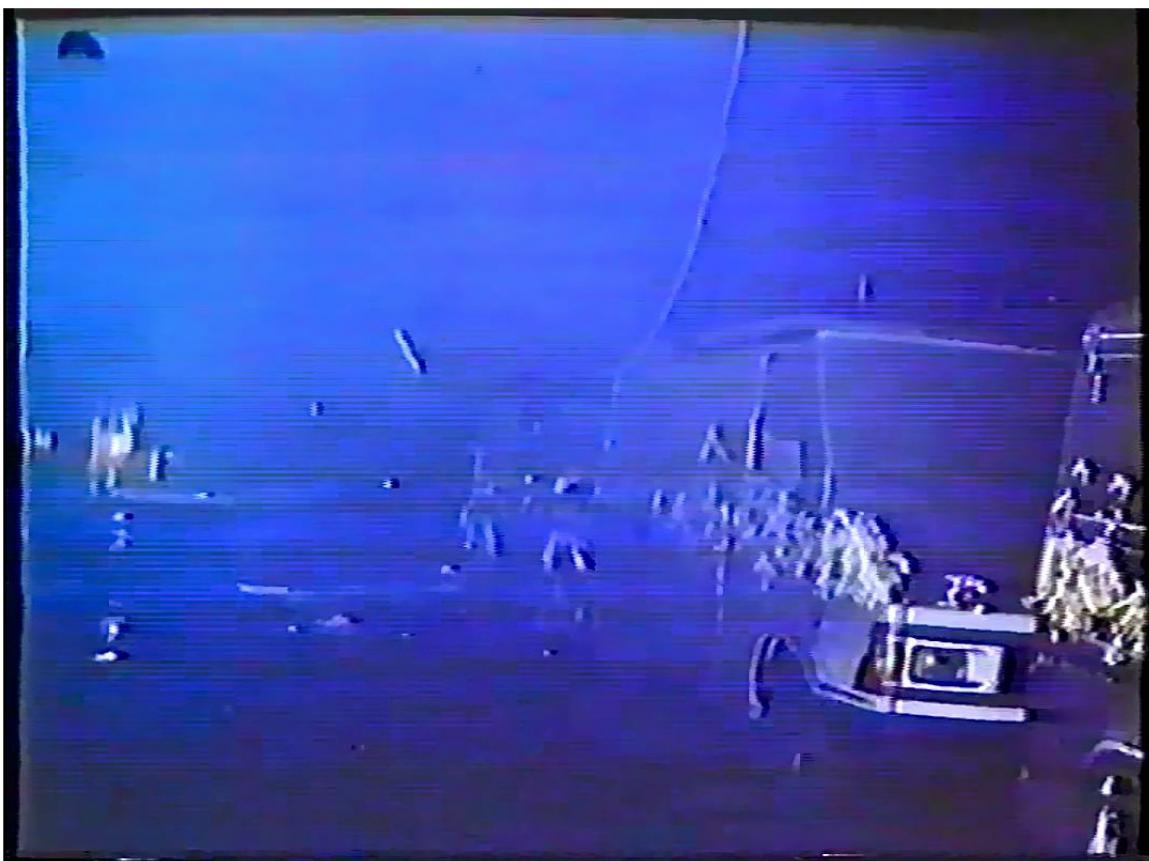


Immagine del locale garage del traghettro Moby Prince.

La possibile avaria a bordo del Moby Prince

La Commissione ha approfondito altresì l’ipotesi che causa della collisione possa essere stata un’avarìa del timone. Sullo stato manutentivo del traghettro e sulla possibilità che possa essersi verificato un problema tecnico a bordo che abbia comportato l’impossibilità da parte del comando di correggere la rotta ed evitare la collisione con la petroliera, non vi è unicità di vedute.

In particolare l’ingegner Mignogna, consulente tecnico di parte nell’ambito del procedimento di primo grado, sentito dalla Commissione in audizione²⁴ ha riferito di aver rilevato che dalla «*posizione del timone e quella dell’agghiaccio, vale a dire l’insieme delle macchine che trasmettono il movimento al timone, che non è stato toccato dall’incendio, si capiva che il timone era in una posizione cosiddetta forzata: abbiamo trovato infatti tutte le pale esterne del timone 30 gradi a dritta, mentre l’agghiaccio, facendo alcune valutazioni, risultava praticamente 15 gradi a dritta.*

²⁴ Audizione del 21 giugno 2016.

*Tutto questo ci dice che, se partendo da quelle curve si traccia una linea orizzontale in corrispondenza di un certo numero di gradi (supponiamo 30 gradi) e si va sulla linea in equilibrio, una posizione risulterà a 30 gradi, ma l'altra a 15 o a 25 gradi. Questo è quanto è stato rilevato sul *Moby Prince*: le pale del timone erano a 30 gradi a dritta e la barra del timone forzata a sinistra fino a 15 gradi e questo non può essere assolutamente successo per il calore o per il fuoco. D'altra parte è stata evidentemente azionata la barra del timone da parte del timoniere al quale deve essere stato ordinato timone tutto a dritta per evitare una collisione.*

Sulla base di queste considerazioni si è parlato di avaria al timone. La causa di questa avaria può essere ricercata, come ho detto prima, nella presenza in mare di un bersaglio o anche in qualche altra cosa; potrebbe anche non esserci stato nessun bersaglio, stando anche ad alcune dichiarazioni fatte in seguito da una persona che aveva lavorato in precedenza a bordo del traghetto. Io continuo a sostenere che può anche esserci stata una volontà di bordo di mettere tutta la barra a dritta per la presenza di un ostacolo [...]. In ogni caso, invece di passare a 300 metri, il traghetto sarebbe potuto passare anche a 150 metri, visto che per fare questa manovra bastano pochi metri.».

A questo proposito un elemento che occorre mettere in evidenza è che in relazione al timone del traghetto è accertato l'avvenuto tentativo di manometterlo²⁵; in particolare, in plancia si è tentato di far girare una leva per far passare la timoneria da manuale – con il timone manovrato cioè direttamente dal timoniere – ad automatica, mettendo cioè in collegamento il timone con un pilota automatico ed attivando una pompa che fa la stessa operazione compiuta dal timoniere con la ruota.

La Commissione all'esito dei lavori svolti non può escludere che si sia verificata un'avaria al timone del traghetto.

Un possibile ostacolo esterno alla navigazione

Nel corso degli anni, da più parti è stata avanzata la tesi che lungo la rotta del traghetto possa essersi intromesso un altro natante che abbia portato il comando del traghetto ad una manovra repentina per evitare l'impatto, conducendo tragicamente il *Moby Prince* a collidere con la petroliera.

L'ipotesi di un impatto determinato da una bettolina è stata suffragata dall'attesa da parte dell'*Agip Abruzzo* di un piccolo natante, una bettolina appunto, per operazioni notturne di rifornimento, cui hanno fatto riferimento le persone audite. Tale operazione era stata in precedenza più volte smentita recisamente, in quanto ritenuta estremamente pericolosa. Nel

²⁵ Procedimento penale che ha coinvolto Ciro di Lauro il quale, su indicazione del collega D'Orsi e senza avere contessa di cosa stesse facendo, all'indomani del disastro, tentò di sabotare il timone. Il procedimento giudiziario si è concluso con un'assoluzione in quanto la manomissione si rivelò del tutto inoffensiva e non atta a indurre in inganno alcuno.

corso delle audizioni, però, da alcuni degli ufficiali della petroliera è stato osservato che, pur seguendo le scrupolose procedure del caso, era possibile compiere operazioni di bunkeraggio fra le bettoline e la petroliera anche di notte. Dalle audizioni è emerso che la sera prima della tragedia una bettolina si era avvicinata alla petroliera per poi allontanarsi subito dopo alle richieste degli ufficiali in plancia. Queste dichiarazioni trovano conferma anche in interviste rilasciate all'epoca dei fatti dagli stessi protagonisti di questa tragica vicenda.

Inoltre la Commissione ha acquisito documenti²⁶ che attestano operazioni di bunkeraggio notturno.

Sul punto la Commissione ha auditato il signor Mori Ubaldini, coordinatore della flotta delle bettoline D'Alesio nel 1991, mai convocato prima dalle autorità giudiziarie, il quale ha negato decisamente che le bettoline potessero effettuare operazioni di bunkeraggio nelle ore notturne, confermando l'esistenza di un divieto e giustificando la presenza di bettoline in rada di notte con la sola necessità di attendere un punto di approdo.

La documentazione di cui si è detto, nonché diverse testimonianze, e soprattutto il registro dell'avvisatore marittimo nel quale sono registrati ingressi notturni di bettoline nel porto, tuttavia, conducono a ritenere che nella rada del porto di Livorno le bettoline effettuassero operazioni di bunkeraggio notturno, quando necessario.

C'è poi da rilevare l'ipotesi che ci possa essere stato un impatto con un natante diverso da una bettolina, che tuttavia la Commissione non ha potuto confermare con ulteriori prove o approfondimenti, considerata la documentazione fotografica, consegnata dal signor Florio Pacini, ex dirigente della società NAVARMA, più volte auditato dalla Commissione: tale documentazione riporta deformazioni sui ponti del *Moby Prince* a suo dire incompatibili con l'impatto con l'*Agip Abruzzo*.

1.5 L'AGIP ABRUZZO

1.5.1 *La posizione e l'orientamento della petroliera Agip Abruzzo*

La posizione e l'orientamento della prua della petroliera *Agip Abruzzo* al momento della collisione sono elementi utili alla comprensione delle fondamentali dinamiche dell'evento.

Per questo motivo, e anche in ragione delle incongruenze emerse dal raffronto fra le diverse dichiarazioni rilasciate dall'equipaggio impiegato a bordo della petroliera, proprio al fine di accertare rotta e posizione di *Agip Abruzzo*, la Commissione ha ritenuto di disporre una consulenza tecnica affidata al generale Senese e al professor Antonio Scamardella, coadiuvato dal dottor Sebastiano Ackermann.

²⁶ Bolle di accompagnamento fornite dal sig. Florio Pacini, ex dirigente Navarma che attestano rifornimenti notturni la sera del 10 aprile con la bettolina Giglio.

La posizione determinata nel 2007, in occasione della richiesta di riapertura del caso, non tiene conto di diversi rilievi formali, a partire dalle posizioni indicate dalla sentenza del tribunale di Livorno e dalla Corte di appello di Firenze che sono entrambe all'interno dell'area di divieto di ancoraggio presente al di fuori del porto di Livorno.

Le risultanze della consulenza della Commissione hanno contribuito a chiarire uno degli aspetti più controversi di questa vicenda.

È bene premettere che nessun rilevamento o posizione geografica dell'*Agip Abruzzo*, in rada a Livorno dalle 22.30 del 9 aprile, risulta alla Commissione essere mai stato annotato in alcun documento cartaceo prima della collisione. Di conseguenza tutte le informazioni relative alla posizione della petroliera prima e dopo la collisione sono frutto dei resoconti rilasciati nel corso delle testimonianze rese nell'ambito dei procedimenti giudiziari o nelle audizioni in Commissione. Sono quindi tutti reperi redatti successivamente al disastro.

È interessante notare come dal 6 al 9 aprile 1991 durante la navigazione dall'Africa verso Livorno, tutti i giorni, verso Mezzogiorno, l'incaricato annotava sempre le coordinate geografiche sul giornale di bordo dell'*Agip Abruzzo*. Una volta ormeggiati in rada a Livorno queste annotazioni si interrompono e nessuno dell'equipaggio annota la posizione, né si riportano rilevamenti fatti con il *radar* o con la bussola.

Un altro particolare riguarda il fatto che nei giorni 9 e 10 aprile sul giornale di bordo si annota la frase «frequente controllo sul punto di fonda», ma tale punto di fonda non è mai stato annotato. Sebbene non vi fosse l'obbligo di annotarlo, appare anomalo che non si sia provveduto ad annotare proprio il dato da monitorare. Anche per quanto riguarda l'orientamento della petroliera, questo non viene annotato sui giornali di bordo, essendo l'orientamento all'ancora variabile in funzione del vento e della corrente marina che fanno ruotare il sistema aente al centro l'ancora vincolata al fondale.

In sostanza sulla posizione dell'*Agip Abruzzo* sono state fornite plurime indicazioni diverse e quasi sempre incompatibili l'una con l'altra. I consulenti della Commissione hanno individuato ben 19 diverse coordinate indicanti la posizione, punti dichiarati o rilevati prima o subito dopo la collisione. Il comandante Superina ne diede ben tre diverse: la prima (punto A della relazione dei consulenti della Commissione), comunicata via radio ai Vigili del fuoco che si dirigevano verso l'*Agip Abruzzo* per soccorrerla, alle ore 23.07, subito dopo l'incidente; la seconda (punto B della relazione dei consulenti della Commissione) indicata il 16 aprile nel questionario sul sinistro e nella testimonianza resa davanti alla Capiitaneria di porto; la terza (punto C) indicata il giorno dopo l'evento, l'11 aprile nella testimonianza resa al pubblico ministero.

Altre coordinate relative alla posizione della petroliera, ritenute rilevanti dalla consulenza suddetta sono quella stimata dal consulente tecnico Vatteroni il 25 aprile 1991 e quella misurata rispettivamente il 12 aprile da Nave *Libra* (punto E) e il 16 aprile dall'Accademia navale (punto F).

Per quanto riguarda la posizione della petroliera come stabilita nella sentenza di primo grado²⁷ e confermata sul punto dalla sentenza di appello, i giudici ritennero di raffrontare le prime due posizioni indicate dal comandante Superina (i punti A e B come denominati dai consulenti della Commissione) e concludere ritenendo queste due posizioni abbastanza corrispondenti. In realtà, i due punti distano circa un chilometro, e soprattutto la prima si trova all'interno dell'area di interdizione all'ancoraggio e la seconda fuori da essa.

Appare importante sottolineare che è impensabile che un comandante, in condizioni di pericolo per un grave incendio a bordo e nella prospettiva di dover abbandonare la nave da un momento all'altro, possa aver comunicato ai soccorritori un punto di fonda (come ritenuto dalla sentenza) e non il punto in cui si trovava la nave in quel momento. È ragionevole pensare che le coordinate del punto A, lette molto probabilmente dalla strumentazione satellitare di bordo, fossero riferite alla posizione tenuta in quel momento dalla plancia di comando della petroliera e non già della sua ancora distante oltre 350 metri.

Si sottolinea inoltre, che il comandante Superina, poco dopo l'impatto, riferì di avere ordinato di avviare i motori della petroliera al fine di allontanarsi dalle fiamme, senza però essere riuscito a salpare l'ancora della petroliera. Non è dato sapere se la petroliera si sia effettivamente mossa, di certo non spezzò la catena dell'ancora, non produsse danni all'occhiello della stessa e non si ha prova che abbia potuto arare il fondale trascinando oltre 270 metri di catena e l'ancora. A fronte di tali contraddimenti asserzioni, si contrappongono le valutazioni dei consulenti di questa Commissione che individuano con sufficiente margine di certezza le seguenti coordinate di ancoraggio dell'*Agip Abruzzo*: 43.29.8 N - 10.15.6 E, collocando l'ancoraggio della suddetta nave in zona interdetta alla navigazione e in divieto di ancoraggio.

A conferma di questa posizione è stata avviata un'attività di ricerca sui fondali della rada di Livorno in un'area che circoscrive le posizioni di fonda tenute dall'*Agip Abruzzo* secondo le due versioni del comandante Superina.

Le ricerche condotte dalla Marina militare, il 18 novembre scorso, a mezzo di strumentazione *sonar* e con l'ausilio di un nucleo subacqueo, hanno portato al rinvenimento di lamiere metalliche contorte, di notevole peso e dimensioni, riconducibili alla struttura tipica dello scafo di una nave. Data l'assenza dal 1991 ad oggi di ulteriori incidenti navali nella zona è ragionevole ipotizzare che tali frammenti possano appartenere allo scafo dell'*Agip Abruzzo* o del *Moby Prince*.

²⁷ «Ciò induce a ritenere che, pur con tutte le approssimazioni da presupporre, la posizione di fonda dell'*Agip Abruzzo* non si discostasse apprezzabilmente, anche prima dell'impatto, dalla posizione comunicata nella fase dei soccorsi, e corrispondente a quella rilevata dalle unità dei soccorritori di 43,29,8. nord, e 10,15,3 est (oltretutto abbastanza corrispondente alle indicazioni fornite durante l'inchiesta formale da Superina con rilevamento 23 gradi del faro di Livorno e con distanza di 2,7 miglia dalla testata di ponente della diga Vegliaia)», sentenza Tribunale Penale di Livorno, n. 179/1998, pag. 58.



Una delle immagini tratte durante il sopralluogo della rada di Livorno eseguito dal collaboratore della Commissione, Maggiore Paride Minervini, a bordo di mezzi della Marina militare: estratto dalla relazione tecnica del Maggiore Minervini allegata alla relazione.

Il rinvenimento costituisce un’ulteriore conferma della posizione effettivamente tenuta dall’*Agip Abruzzo* al momento della collisione con ancoraggio all’interno della zona interdetta alla navigazione.

Anche la posizione di fonda dell’*Agip Abruzzo* visibile nelle immagini della mattina successiva attraverso una ricostruzione geometrica si trova all’interno dell’area di divieto di ancoraggio, esattamente come individuato nella sentenza di primo grado.

1.5.2 Provenienza e carico dell’*Agip Abruzzo*

Sulla rotta della petroliera e sulla provenienza dal terminal petrolifero egiziano di Sidi Kerir emergono elementi contrastanti tra atti ufficiali, testimonianze e documentazione acquisita che portano la Commissione a non assumere più le informazioni iniziali quali dati certi di riferimento. Si è profilata infatti, l’ipotesi che la petroliera abbia compiuto un percorso diverso: secondo alcuni audit, come riportato nella prima parte della relazione, avrebbe attraccato temporaneamente in Sicilia²⁸. La Commissione ha quindi ritenuto di verificare la provenienza dell’*Agip Abruzzo* prima del suo approdo a Livorno.

La documentazione ufficiale agli atti processuali registra una data di partenza dall’Egitto il 4 aprile 1991; accertata la presenza in rada a Livorno della petroliera la sera del 9 aprile ci si è interrogati sull’effettiva

²⁸ Audizione di Marco Pompilio, direttore di macchina dell’*Agip Abruzzo*, del 24 novembre 2016.

possibilità che il tragitto potesse essere coperto in quel tempo dalla petroliera.

La Commissione, dopo avere audito diversi membri dell'equipaggio della petroliera, che hanno testimonianze non coerenti tra loro anche sulla provenienza precedente la presenza a Livorno, ha proceduto anche all'acquisizione della documentazione dalla *Lloyd List Intelligence*.

L'analisi della documentazione non conferma il viaggio così come rappresentato dagli audit.

Nella documentazione fornita dalla *Lloyd List Intelligence*, l'*Agip Abruzzo* partì da Sidi El Kedir il 7 marzo, arrivò a Fiumicino il 17 marzo, da lì ripartì il 19 per Genova dove il 31 marzo la petroliera si mosse per arrivare a Livorno il 9 aprile.

7365473	Zeus	Tanker (unspecified)	07-Mar-91	Sidi Kerir Terminal	17-Mar-91
7365473	Zeus	Tanker (unspecified)	17-Mar-91	Fiumicino	19-Mar-91
7365473	Zeus	Tanker (unspecified)	19-Mar-91	Genoa	31-Mar-91
7365473	Zeus	Tanker (unspecified)	31-Mar-91	Leghorn	22-Oct-91

Non vi è traccia, in questa documentazione, di un viaggio come quello agli atti processuali con partenza dall'Egitto il 4 aprile e arrivo il 9 a Livorno in soli 5 giorni, rotta percorribile solo ad una velocità molto elevata per la petroliera e non giustificata da alcuna urgenza conosciuta.

Non può non evidenziarsi che i viaggi che la petroliera effettuava tra Sidi Kerir e le destinazioni usuali di Livorno, Genova, Sarroch non duravano meno di 10-14 giorni, nessuno dei precedenti viaggi verso l'Egitto appare essere così rapido né alcuno dei viaggi di ritorno dall'Egitto verso l'Italia è mai avvenuto così rapidamente.

La Commissione, per questi motivi, considera la dichiarazione di provenienza della petroliera *Agip Abruzzo*, fornita da SNAM e agli atti del processo, non confermata da altra valida documentazione e contrastante con i dati forniti al sistema di controllo della navigazione del *Lloyd List Intelligence* e con le stesse dichiarazioni di uno degli ufficiali della petroliera.

1.5.3 *La cisterna n. 6.*

A distanza di qualche mese dalla tragedia, in un articolo comparso sulla rivista specializzata «Antincendio»²⁹, si legge che i rilievi effettuati il 14 aprile a bordo della petroliera per verificare lo stato di inertizzazione delle cisterne avrebbero evidenziato «immediatamente le condizioni di pericolosità della cisterna n. 6 centrale ove si riscontra una presenza di ossigeno all'8% e quindi l'esistenza di miscela aria-vapori molto prossima al campo di esplodibilità»³⁰. Più oltre si aggiunge: «nel corso delle verifiche viene rilevato che un boccaporto della cisterna n. 6 centrale, contenente

²⁹ «Antincendio» n. 12, dicembre 1991.

³⁰ Ivi, pagina 25.

solo 20 metri cubi di prodotto, e sbullonato e rimosso e quindi permette l'introduzione di aria all'interno, vanificando l'originaria inertizzazione».

Sulla base delle dichiarazioni raccolte nella prima fase dell'inchiesta, relative ad una nube «biancastra» sollevatasi dalla petroliera poco prima della collisione, cui più volte si è fatto cenno nella relazione, la Commissione ha inteso dedicare la dovuta attenzione ai lavori che si sarebbero effettuati sulla nave il 10 aprile. Le informazioni recuperate dalle dichiarazioni degli ufficiali della petroliera, audit dalla Commissione sul punto, non danno risposte univoche³¹. Se alcuni ritengono impossibile che una tale operazione si sia svolta a bordo dell'*Agip Abruzzo*, altri hanno riferito come perfettamente normali e usuali operazioni di travaso di acqua di sentina attraverso la manichetta.

Appare dunque plausibile quanto riferito in più occasioni dai due guardiamarina Paolo Thermes e Roger Olivieri, i quali hanno riferito di aver assistito allo sprigionarsi di uno strano vapore biancastro in corrispondenza della petroliera *Agip Abruzzo*, pochi minuti prima della collisione.

È possibile ipotizzare che una nube di vapore, la nube «biancastra», si sia sprigionata dalla petroliera a seguito di lavorazioni condotte quel giorno o di un principio di incendio. Questa ipotesi, accennata nella prima fase dell'inchiesta, giustificherebbe un'eventuale riduzione della visibilità nell'area dell'impatto.

Le operazioni di trasferimento di acque di sentina nelle cisterne attraverso l'apertura di un portello (fu infatti rinvenuta la cisterna n. 6 aperta con una manichetta penzolante) presentano profili di rischio che avrebbero dovuto essere adeguatamente prevenuti attraverso l'uso di impianti dedicati.

Si tratta di un'ipotesi che la Commissione non può escludere e che si ritiene possa avere una possibile attinenza con le cause della collisione e anche con il comportamento del personale della petroliera.

1.6 LE INDAGINI

1.6.1 *La cronologia delle indagini*

Dal 1991 ad oggi sul disastro del *Moby Prince* si sono succedute diverse inchieste amministrative e giudiziarie.

Nel 1991, nell'immediato dell'incidente, fu affidato alla Capitaneria di porto di Livorno il compito di eseguire l'inchiesta sommaria, il cui esito influì sui dati relativi alla meccanica della collisione, sulle condizioni meteorologiche e sulle informazioni relative alla posizione delle navi coinvolte. L'inchiesta sommaria coincise con l'avvio delle indagini della procura della Repubblica di Livorno che si conclusero con l'avvio del processo di primo grado presso il tribunale di Livorno.

³¹ Si rinvia alle audizioni degli ufficiali della petroliera: Leonardo Chiesa (27 settembre 2016); Elio Pavanetto (29 settembre 2016); Marco Pompilio (24 novembre 2016).

Dal 1995 al 1998 si celebrò il processo che, partito con quattro imputati, tre del Corpo della capitaneria e uno, il terzo ufficiale, appartenente all'equipaggio della petroliera, si concluse con la assoluzione di tutti.

Nel 1998 si celebrò il processo di appello presso la Corte di appello di Firenze. Dopo le assoluzioni del processo di primo grado, fu configurata in appello una responsabilità di tipo colposo in capo ad uno solo degli imputati (Rolla, terzo ufficiale della petroliera *Agip Abruzzo*) per non aver tempestivamente attivato i dispositivi antinebbia. Per tale posizione è stata poi dichiarata la prescrizione.

Nel 2006 su richiesta dei familiari del comandante Chessa e alla luce di nuovi elementi oggettivi segnalati all'attenzione dei magistrati fu riaperta una inchiesta *bis* da parte della procura di Livorno, che si concluse dopo quattro anni, nel 2010 con l'archiviazione.

1.6.2 *Gli esiti dell'indagine conoscitiva della Camera dei deputati*

Sul piano istituzionale, nel 1998-1999 fu avviata un'indagine conoscitiva della IX Commissione della Camera dei deputati sulla sicurezza del trasporto marittimo e sulla vicenda del traghetto *Moby Prince* che fornì indicazioni fondamentali in ordine alla sicurezza in mare³².

1.6.3. *Il percorso giudiziario*

Il processo di primo grado iniziò nel 1995 al termine di oltre tre anni di indagini guidate dal pubblico ministero Luigi De Franco: furono rinvolti a giudizio il comandante in seconda della Capitaneria di porto di Livorno Antonio Cedro, l'ufficiale Checcacci e il marinaio Spartano, addetto all'ascolto radio della Capitaneria di Livorno, nonché il terzo ufficiale in servizio di guardia sulla petroliera Valentino Rolla. Furono escluse, già in sede di conclusione delle indagini, responsabilità del comandante della capitaneria nel funzionamento dei soccorsi o del comandante della petroliera rispetto alla posizione della nave o al dirottamento dei soccorsi.

Il processo si concluse con l'assoluzione di tutti gli appartenenti alla Capitaneria di porto vista l'impossibilità del pubblico ministero, che non era più De Franco ma Carlo Cardi, a provare il nesso di causalità fra le condotte rimproverate agli imputati e la morte dei 140 passeggeri e membri dell'equipaggio.

Furono considerate la nebbia e l'errore umano da parte di chi guidava il *Moby Prince* le cause della collisione. Proprio la nebbia fu all'origine del processo di appello che vide condannato il terzo ufficiale dell'*Agip Abruzzo*, Valentino Rolla, assolto anch'egli in primo grado, responsabile di non aver provveduto a segnalare opportunamente e in tempo la discesa improvvisa del fenomeno meteorologico. Fu dichiarata la prescrizione, ma fu una conferma indiretta delle cause della collisione legate alla nebbia e

³² Camera dei deputati, IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni, seduta del 24 marzo 1999.

ad una serie di errori umani tra i quali appariva più evidente quello del traghetto.

Anche l’inchiesta *bis* riaperta nel 2006, sulla base di nuovi elementi portati all’attenzione degli inquirenti da parte dei familiari del comandante Chessa, si concluse nel 2010 con un’archiviazione e la sostanziale conferma, anche sulla base degli elementi dati dalle indagini precedenti del combinato disposto nebbia-errore umano-fattori concomitanti.

1.6.4 *Le criticità ravvisate nel percorso giudiziario*

La tragedia del *Moby Prince* fu un incidente di mare di drammatiche proporzioni, secondo quanto affermato nell’ultimo provvedimento giudiziario, con il quale viene disposta l’archiviazione, «determinato in parte dall’errore umano e in parte da fattori causali concomitanti (l’insorgenza del particolare tipo di nebbia e lo speronamento proprio della cisterna n. 7 carica di liquido infiammabile; la responsabilità del comando del *Moby* nonché in parte dall’insufficienza delle regole al tempo vigenti per salvaguardare la sicurezza della navigazione in rada)»³³.

Questa ricostruzione è stata oggetto di attenta e scrupolosa ricon siderazione da parte della Commissione.

Innanzitutto si segnala che l’inchiesta sommaria, attraverso la quale venne cristallizzato l’impianto del procedimento di primo grado, fu affidata, come del resto previsto dal codice della navigazione, alla Capitaneria di porto, quindi a un ente direttamente coinvolto nell’evento. La Corte di appello di Firenze richiamò l’incongruenza, in questo caso, dell’articolo 578 del codice della navigazione che affida all’autorità marittima il compito di svolgere i primi accertamenti in caso di sinistro in mare.

Il documento finale dell’inchiesta venne firmato da quattro ufficiali: Raimondo Pollastrini, Roberto Canacci, Antonio Ucciardello e Lorenzo Checcacci. Tra questi il solo Pollastrini, presidente della commissione di inchiesta della Capitaneria, fu estraneo agli accadimenti della notte tra il 10 e l’11 aprile 1991. Infatti oltre al già citato Lorenzo Checcacci, operarono durante le fasi di soccorso anche Antonio Ucciardello e Roberto Canacci. Il primo infatti fu il pilota della Motovedetta CP250, la seconda in mare quella notte, partita con a bordo il comandante Albanese, il vigile del fuoco Roberto Pippan e lo stesso Canacci.

Dall’inchiesta sommaria, consegnata dopo soli venti giorni dall’evento, emerge un quadro di informazioni che venne trasferito senza ulteriori variazioni sostanziali negli atti successivi, in particolare con riguardo a posizione e movimento del banco di nebbia, rotta e velocità del traghetto, responsabilità del personale di guardia del traghetto per non aver messo «in opera accorgimenti idonei a fronteggiare l’improvviso occultamento dell’*Agip Abruzzo*», esclusione di un terzo natante coinvolto, presidio della plancia del traghetto, possibile avaria improvvisa agli organi di governo del traghetto, nessuna responsabilità «finora emersa» a carico del

³³ Provvedimento di archiviazione datato 5 maggio 2010.

comandante Superina. Tali conclusioni sono riportate come configurazione di orientamenti, «pur non consentendo di trarre un convincimento definitivo sulle cause e sulle eventuali responsabilità della tragedia», ma in realtà hanno orientato l'attività di indagine e condizionato l'esito dei procedimenti che sono seguiti negli anni, suscitando valutazioni critiche della stessa Corte d'appello.

Inoltre è emerso come meritevole di segnalazione da parte della Commissione il fatto che durante gli anni di indagine il sostituto procuratore De Franco abbia dovuto seguire il caso della *Moby Prince* mentre svolgeva anche la sua attività ordinaria, in una procura nella quale operavano due soli sostituti. Lo stesso De Franco, visto il carico particolare di lavoro di cui era investito, ha riferito alla Commissione di aver comunicato oralmente tale situazione al capo del suo ufficio, chiedendogli il supporto di un applicato per essere sollevato dal lavoro ordinario. È ragionevole che si possano prendere in considerazione questo dato e la limitatezza di mezzi in una piccola procura come l'origine di molte delle difficoltà nelle indagini ovvero di una forte esposizione alle enormi pressioni di cui sembra essere stata oggetto, sia in termini diretti, dai familiari delle vittime, sia in termini ambientali.

Si sottolinea in ultimo che la perizia medico-legale affidata al collegio guidato dal professor Bargagna all'indomani del disastro apparve finalizzata più alla identificazione dei corpi che alla individuazione delle cause della morte e alla determinazione dei tempi di sopravvivenza.

La Commissione a questo proposito ha convocato in audizione due membri del collegio peritale, i professori Giusiani e Bassi Luciani, che hanno confermato sostanzialmente le pressioni ricevute perché fossero restituiti in tempi rapidi i corpi delle vittime alle famiglie.

Procedendo in tal modo, limitando l'attività principalmente alla identificazione dei resti delle vittime, nella maggioranza dei casi si è omesso di effettuare gli esami tossicologici e le relative autopsie.

La Commissione è giunta alla conclusione che le modalità d'indagine abbiano condizionato inoltre in maniera determinante la possibilità di fare luce su alcune ipotesi a partire dalla adeguatezza dei soccorsi. Appare evidente un'inadeguata valutazione delle cause di morte. Alla luce dei dati evidenti non c'erano le condizioni, e oggi questo è confermato, per affermare con certezza che le vittime erano tutte perite o colpite da incapacitazione entro trenta minuti. Al contrario le evidenze mediche, quelle di contesto ambientale, la stessa struttura costruttiva della nave confermano la possibilità di aree di sopravvivenza nel quale sono state trovate vittime che non morirono certamente in trenta minuti.

Un'indagine medico-legale finalizzata alla ricerca dei tempi e della causa di morte e non principalmente al riconoscimento delle vittime, condotta anche con le tecnologie disponibili al tempo, avrebbe potuto dare ulteriori elementi di certezza utili all'indagine.

1.6.5. *Gli accordi assicurativi*

La Commissione ha approfondito gli elementi riguardanti gli accordi assicurativi e il ruolo dell’armatore come da mandato della delibera istitutiva. In quest’ottica si inseriscono l’audizione del 30 novembre 2017 dell’armatore Vincenzo Onorato, la perizia di approfondimento assicurativo affidata al magistrato dottor Francesco Dall’Olio, collaboratore della Commissione, la consulenza della Guardia di finanza, e in particolare del Servizio centrale di investigazione sulla criminalità organizzata (SCICO), che a seguito di un atto di delega indagine approvato dalla Commissione il 17 maggio 2017, ha recuperato un’importante mole di documentazione. Questo materiale, parzialmente non considerato nel corso degli anni, è ritenuto dalla Commissione importante per comprendere gli eventi successivi al disastro. La società NAVARMA nominò come consulenti tecnici di parte lo Studio Ansaldo di Genova che fece un approfondito *dossier* riguardo alle modalità d’impatto. In particolare i consulenti della compagnia produssero una relazione tecnica nella quale è individuata con certezza la posizione della petroliera all’interno della zona interdetta all’ancoraggio. Sono i dati definiti, nel procedimento di primo grado, anche dal perito Vatteroni, il quale aveva rilevato il punto satellitare dalla controplancia del rimorchiatore Tito Neri VI, che era affiancato a circa 120 metri dalla poppa e sulla dritta della petroliera *Agip Abruzzo* in rada a Livorno, lat. 43°29.77' Nord, long. 10°15.60' Est. Secondo queste coordinate, il punto sopra indicato risulta essere nella zona vietata per ancoraggio e pesca a strascico a una distanza minima di 250 metri dalla linea più prossima di demarcazione della zona vietata. E ancora la perizia di Vatteroni, prima citata, ritiene che anche la posizione dell’ancora sia sempre dentro la zona vietata all’ancoraggio. Pertanto, se possibile, sarebbe utile determinare l’effettiva posizione dell’ancora sul fondo.

Della definizione della posizione dell’ancora sul fondo come della determinazione della posizione della petroliera, da parte della nave della Marina militare *Libra*, ovvero dell’apposizione di un gavitello sulla stessa ancora da parte del gruppo sommozzatori dei carabinieri, in realtà, non si ritrovano le dovute certificazioni formali tra gli atti d’indagine, e negli archivi delle amministrazioni coinvolte.

Nonostante la determinazione della posizione della petroliera in zona vietata, il 18 giugno 1991 a Genova venne siglato un accordo armatoriale tra NAVARMA, Unione Mediterranea di Sicurtà, The Standard Steamship Owners Protection and Indemnity Association Ltd (Bermuda) da una parte e, dall’altra, ENI-SNAM-AGIP, Padana Assicurazioni SPA e Assuranceforenning Skuld.

Nell’accordo – finora non conosciuto – si diede atto che in data 10 aprile 1991 si era verificato una collisione, nella rada del porto di Livorno tra il *Moby Prince* e la *Agip Abruzzo* e si stabilì quanto segue:

a) NAVARMA si impegnava a liquidare tutte le richieste di risarcimento dei passeggeri e dei membri dell’equipaggio, senza invocare la limitazione del debito dell’armatore di cui all’articolo 275 del codice della

navigazione³⁴ e senza richiedere indennizzo nei confronti di ENI-SNAM-AGIP/Padana Assicurazioni/ Assuranceforeningen Skuld; le parti convenivano inoltre di stare congiuntamente in giudizio, qualora le famiglie dei deceduti avessero avanzato richieste nei confronti di ENI-SNAM-AGIP/Padana Assicurazioni/ Assuranceforeningen Skuld, ottenendo, laddove possibile, che i loro preposti o dipendenti fossero estromessi da eventuali procedimenti;

b) NAVARMA si impegnava a costituire il fondo di limitazione per il *Moby Prince* e rinunciare a qualsiasi pretesa in surrogazione dei diritti delle famiglie dei deceduti nei confronti di tale fondo;

c) NAVARMA rinunciava a qualsiasi richiesta di indennizzo nei confronti di ENI-SNAM-AGIP/Padana Assicurazioni/ Assuranceforeningen Skuld in merito a eventi inquinanti, ai danni inferti allo scafo del *Moby Prince*, alle conseguenze economiche o ai costi di soccorso e recupero;

d) ENI-SNAM-AGIP/Padana Assicurazioni/ Assuranceforeningen Skuld rinunciavano a qualunque pretesa nei confronti di NAVARMA, mentre ENI-SNAM-AGIP/Assuranceforeningen Skuld garantivano le richieste di risarcimento per i costi di decontaminazione e i danni ambientali senza coinvolgere NAVARMA, fatto salvo il diritto di avviare azioni risarcitorie per le somme versate nei confronti del fondo di limitazione.

Si sottolinea come la sottoscrizione di questi accordi avvenne a soli due mesi dalla collisione in presenza di una posizione non definita della *Agip Abruzzo* e senza attendere l'esito delle indagini della magistratura sulle possibili responsabilità.

La posizione irregolare della petroliera non fu evidenziata in seguito neanche dalla magistratura inquirente, non diventò oggetto di indagine specifica, come se l'accordo tra armatori e compagnie assicuratrici avesse neutralizzato quella parte di evento che riemergerà, senza clamori, nelle pagine della sentenza di primo grado, nella forma della definizione di una posizione della petroliera che, trascritta, si trova interamente nell'area di divieto.

In sintesi, in solo due mesi, gli armatori e le loro compagnie assicuratrici si accordarono per non attribuirsi reciproche responsabilità, non approfondendo eventuali condizioni operative o motivazioni dell'incidente attribuibili ad uno dei due natanti.

³⁴ **Art. 275 – Limitazione del debito dell'armatore**

Per le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio, e per le obbligazioni sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio, ad eccezione di quelle derivanti da proprio dolo o colpa grave, l'armatore di una nave di stazza linda inferiore alle 300 tonnellate può limitare il debito complessivo ad una somma pari al valore della nave e all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio.

Sulla somma alla quale è limitato il debito dell'armatore concorrono i creditori soggetti alla limitazione secondo l'ordine delle rispettive cause di prelazione e ad esclusione di ogni altro creditore.

Sempre sul tema assicurativo va segnalato il tema della particolare tipologia di assicurazione che gravava sul *Moby Prince*.

Come riportano anche alcuni giornali dell'epoca, come «l'Unione Sarda» e poi «la Nuova Sardegna», sin dall'ottobre 1990 il *Moby Prince* era stato assicurato con un'estensione della polizza ai «rischi guerra». In audizione³⁵, l'armatore Vincenzo Onorato ha precisato che tale estensione era costante e riferita a tutto il naviglio anche di altre compagnie che operavano nel Mediterraneo. In realtà, secondo i consulenti della Commissione, tale estensione non era giustificata nel tratto dell'alto Tirreno e nella ordinaria rotta del *Moby Prince* e delle altre navi della NAVARMA. Il rischio guerra non sarebbe stato giustificato neanche da episodi di intimidazione o possibili sabotaggi a bordo dei traghetti della compagnia, che sono stati negati dallo stesso armatore e che non hanno avuto riscontri oggettivi da richieste avanzate dalla Commissione all'autorità giudiziaria e alle Forze di polizia in Sardegna. Vale a questo riguardo rilevare che Vincenzo Onorato ha negato anche di avere ricevuto minacce. Risulta alla Commissione che nel giugno 1991 per il *Moby Dream*, altra imbarcazione della flotta NAVARMA, sarebbe stato presentato un esposto per un presunto attentato incendiario. Lo stesso Onorato ha confermato, invero, della presenza di personale di sicurezza israeliano imbarcato sui traghetti della compagnia NAVARMA nei mesi successivi alla tragedia.

Appare anomalo anche il fatto che a fronte di una valorizzazione del traghetto *Moby Prince* – a bilancio NAVARMA 1991 – per circa 7 miliardi di lire, il traghetto stesso fosse stato assicurato per 20 miliardi di lire. Altresì anomalo appare che l'assicurazione abbia liquidato i 20 miliardi per la perdita totale del traghetto nel febbraio del 1992, quando erano ancora in corso le indagini preliminari, e Achille Onorato, in quanto armatore di NAVARMA, era ancora indagato. Si ritiene che il fatto sia stato favorito dall'accordo armatoriale del giugno 1991 ENI-SNAM-AGIP/Padana Assicurazioni/ Assuranceforeningen Skuld.

Concludendo sul punto, si sottolinea che si ritengono inadeguate e lacunose le indagini compiute dalle autorità giudiziarie sulla gestione armatoriale precedente e successiva all'evento.

1.6.6 *Le incongruità riscontrate*

Il processo per manomissione

La Commissione si è posta l'obiettivo di ricostruire il corso degli eventi, non trascurando di approfondire le tematiche relative alle attività di manomissione e depistaggio e alle correlazioni tra il teatro degli eventi e la presenza di attività militari in rada, nonché al ruolo dell'armatore, come da delibera istitutiva.

³⁵ Audizione del 30 novembre 2017.

Sono stati auditi Ciro di Lauro e Pasquale D'Orsi, i due protagonisti di una vicenda che ha ad oggetto una manomissione al timone del traghetto sulla quale è stato anche celebrato anche un processo.

Il nostromo Ciro Di Lauro si accusò, a suo tempo, di essersi introdotto nella carcassa del traghetto all'indomani del disastro per danneggiare un pezzo del timone e di aver agito insieme al tecnico alle manutenzioni di NAVARMA Pasquale D'Orsi. Lo avrebbe fatto su indicazione di questi, senza sapere di stare orientando la leva in sala macchine da manuale ad automatico: si precisa che se il traghetto avesse proceduto con il pilota automatico, sarebbe stata incontestabile la responsabilità del comandante del traghetto. Entrambi furono assolti perché il reato fu ritenuto impossibile.

Audit dalla Commissione, entrambi hanno confermato le proprie versioni, incompatibili l'una con l'altra.

Questa vicenda, nonostante le audizioni dei due interessati e quella dell'armatore, non viene risolta definitivamente. Restano sullo sfondo i dubbi su chi poteva avere giovamento dell'alterazione dello stato di condizione di marcia della nave, mentre è di tutta evidenza che la scena dell'evento, rilevante per accertare eventuali responsabilità, non fu considerata e gestita con le dovute forme di correttezza e perizia.

La Commissione ritiene che il procedimento penale concernente il tentativo di occultamento delle condizioni del timone effettuato da un dipendente della NAVARMA (Ciro Di Lauro) non abbia contribuito a chiarire le motivazioni sottese al gesto compiuto, né abbia valutato eventuali responsabilità connesse.

Tracciati *radar* e satellitari

La Commissione ha operato intensamente anche alla ricerca di possibili tracciati *radar* o satellitari relativi alla notte del 10 aprile 1991.

Si è interloquito con il Governo degli Stati Uniti attraverso l'Ambasciatore presso il Governo italiano, anche con l'ausilio del Ministero degli affari esteri. La risposta ottenuta è stata la conferma di quanto già riferito in sede di indagini nei primi anni Novanta. Il rappresentante diplomatico ha sostanzialmente confermato di non essere in possesso di tracciati *radar* o satellitari riguardanti quel periodo e quel territorio, perché la base di Camp Darby era solo una base di appoggio delle forze statunitensi presenti nel Mediterraneo. Non è stato dato neanche riscontro, alla data di conclusione del percorso della Commissione, alle richieste di alcuni contatti con i comandanti delle navi militarizzate presenti in rada, in particolare del comandante Theodosiou, al comando della *Gallant II*.

Le audizioni del comandante italiano della base di Camp Darby all'epoca dei fatti, e di quello attuale³⁶, non hanno portato indicazioni sulla presenza di apparati di monitoraggio presso la base stessa.

³⁶ Audizione del 27 aprile 2017 del tenente colonnello *pro tempore* Mario Balla, ufficiale di collegamento delle FF.AA. italiane con la base di Camp Darby all'epoca dei

La Commissione ha poi verificato se la NATO sia in possesso di registrazioni *radar* o satellitari. Una delegazione della Commissione ha incontrato rappresentanti dell’Alleanza atlantica, presso il Segretariato generale a Bruxelles, grazie anche al contributo dalla Delegazione permanente italiana presso l’Alleanza atlantica e del Ministero degli affari esteri. I rappresentanti della NATO hanno comunicato di non essere in possesso di strumentazione diretta per il controllo delle operazioni militari, ma di utilizzare gli apparati dei Paesi membri.

È stato precisato altresì che in quella data non erano in corso operazioni nel tratto di mare di Livorno sotto il controllo della NATO e che negli archivi dell’Alleanza non sono presenti registrazioni *radar* o satellitari relative all’evento.

L’approfondimento successivo ha riguardato gli apparati in dotazione alle Forze armate italiane e alle strutture dell’aviazione civile.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha comunicato che presso «il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto alla data in cui si è verificato l’evento non erano in funzione stazioni *radar* di controllo del traffico marittimo nella zona di mare che costituì il teatro della tragedia». L’Ente nazionale aviazione civile (ENAC) non era in possesso di elementi sulle tracce *radar* civili dell’area dell’incidente e l’Ente nazionale assistenza al volo (ENAV), effettuati i dovuti approfondimenti, non ha elementi aggiuntivi rispetto a quanto contenuto nella documentazione consegnata alla Procura della Repubblica del Tribunale di Livorno nel maggio 1993.

In questo quadro di informazioni certo non esaustive, restano accettabili per la Commissione le analisi *radar* effettuate dall’ingegner Fabbri-cotti, durante il procedimento giudiziario, relative alle fasi immediatamente successive all’impatto e che confermano un tratto di mare particolarmente frequentato ed il moto circolare-ellittico del *Moby Prince*, dopo la collisione, a nord della petroliera. Si precisa che le risultanze di questa perizia sono state rielaborate con le tecnologie di oggi al fine di riprodurre lo stato della rada al momento della collisione. Gli approfondimenti acquisiti dalla Commissione non alterano sostanzialmente il quadro della «perizia Fabbri-cotti». Il Ministero della difesa, a sua volta, ha comunicato alla Commissione che il sistema radaristico era rivolto verso i quadranti meridionali del Mediterraneo.

fatti; audizione del 23 maggio 2017 del colonnello Renato Vaira, attuale comandante della base di Camp Darby.

1.7 NUOVI DOCUMENTI O ATTI ACQUISITI

Gli approfondimenti della Commissione, coadiuvata dai consulenti che a vario titolo hanno collaborato alla ricerca della verità su quanto accadde la sera del 10 aprile 1991 nella rada del porto di Livorno, hanno portato ad acquisire documentazioni e testimonianze nuove che contribuiscono ad una lettura complessivamente innovativa degli eventi.

Il primo elemento di novità è rappresentato dall’acquisizione del registro Lloyd’s sui movimenti delle navi presenti in rada e coinvolte nel disastro del 10 aprile 1991, prima citato.

La lettura dei registri ha comportato la rilevante scoperta di incongruenze nella registrazione dei viaggi dell’*Agip Abruzzo* con una importante difformità rispetto a quanto agli atti.

In particolare, l’asserita provenienza dall’Egitto, dal terminale petrolifero di Sidi El Kedir, lasciato il 4 aprile, prima dell’arrivo a Livorno, dell’*Agip Abruzzo* non collima con la documentazione acquisita. Tale difformità porta a rivalutare la credibilità dell’indicazione del 4 aprile come data di partenza da Sidi El Kedir verso Livorno. La rotta e lo stato della petroliera rimangono uno dei punti più dolenti dell’intera vicenda.

Il documento, finora non conosciuto, è l’accordo armatoriale, prima citato e sottoscritto il 18 giugno del 1991, a soli due mesi dalla tragedia, in cui si definiscono i rapporti intercorsi tra gli armatori, NAVARMA da un lato e SNAM dall’altro e le rispettive compagnie assicuratrici, a loro volta in rapporto di coassicurazione con altre. Tale documento non faceva parte della documentazione agli atti della procura e del tribunale e non è mai stato acquisito precedentemente, mentre costituisce elemento che la Commissione ha valutato come di estremo interesse.

Il terzo elemento di novità, sotto il profilo documentale, è dato da una serie di atti, ricevuti dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlati, una volta desecretati, che sono stati analizzati dalla Commissione anche attraverso alcune audizioni.

Ulteriore elemento di novità è rappresentato dall’analisi del «video D’Alesio», effettuata con un *software* dedicato, l’Amped 5. Per molto tempo tale video di grande importanza documentale è stato richiamato come prova della posizione della petroliera con prua a nord e di un impatto avvenuto con il *Moby Prince* in fase di ritorno. L’analisi effettuata esclude questa ipotesi e consegna anche l’immagine di due natanti ancora uniti, dopo cinque minuti dall’impatto e due focolai distinti, uno *sull’Agip Abruzzo* e l’altro tra i due natanti.

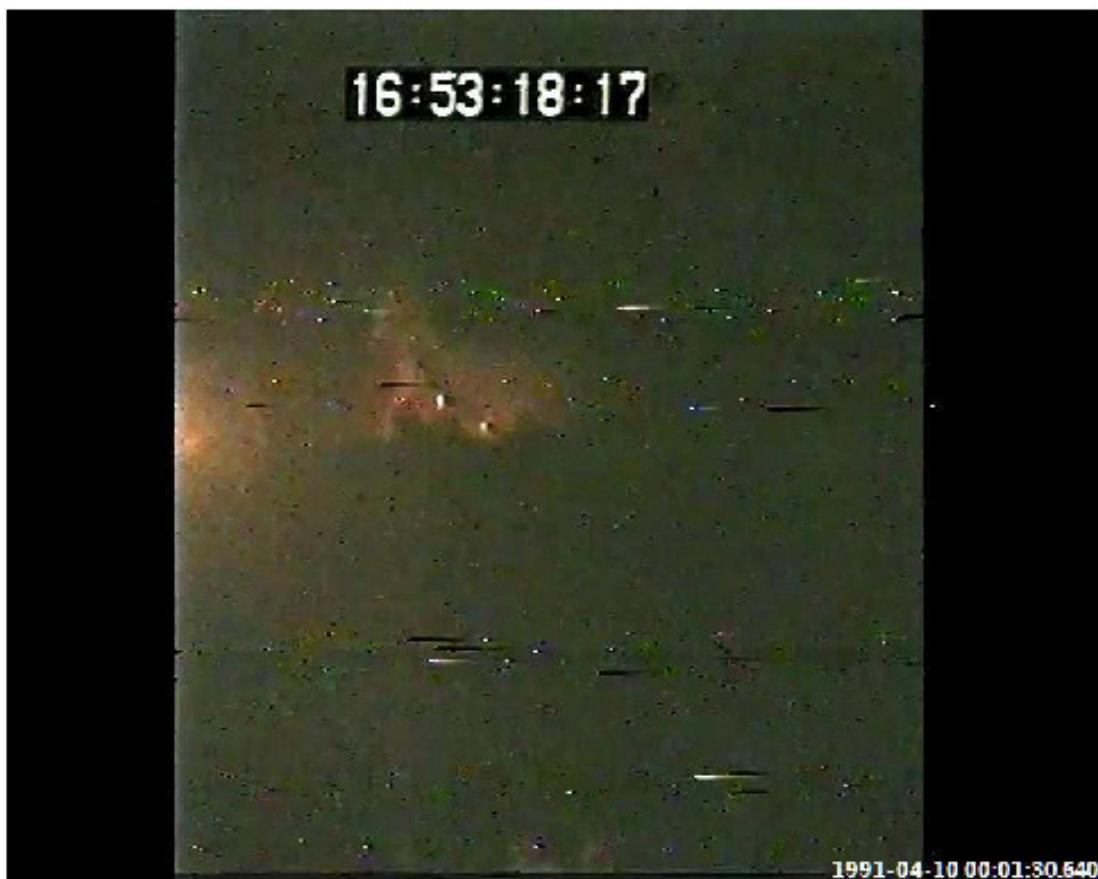


Immagine tratta dalla rielaborazione del filmato D'Alesio che riporta i due punti di fuoco sulla sagoma di dimensioni più grandi. Estratto dalla Relazione tecnica n. 2869/2016 del RIS di Roma, allegata alla relazione.

La Commissione ha appreso, come anticipato nelle note introduttive, che nella sede dei piloti del porto era presente e operativo un *radar*, in grado di monitorare i movimenti della rada, e che la sua presenza non era stata accertata dalla Capitaneria di porto, che non disponeva invece di quella strumentazione.

Fa parte del mandato della Commissione l'analisi delle trascrizioni delle comunicazioni radio, confluite nel nastro definito negli anni «bobinone». Si tratta di una serie di «piste» su cui furono raccolte le comunicazioni radio, alcune mai ascoltate integralmente, altre già ascoltate, come quelle sul canale radio 16 riservato alle emergenze.

Il recupero del nastro è stato reso possibile grazie ai rapporti di collaborazione instaurati con la procura e il tribunale di Livorno. L'analisi e la trascrizione delle piste audio contenute nel bobinone sono state molto difficoltose per l'assenza della macchina originale.

Per molti mesi è stata effettuata la ricerca di una macchina riproduttrice adatta, anche direttamente alla casa madre *Philips* senza successo. Come si darà conto nella parte successiva della relazione, il Servizio della

Polizia scientifica ha recuperato una macchina in grado di leggere le tracce e di trasferirle sul digitale, ma senza poterle distinguere.

Questo non ha consentito di raggiungere il risultato della lettura completa dei singoli canali in tempo per la conclusione dei lavori, ma sarà certamente utile per successivi eventuali approfondimenti.

Rappresenta un ulteriore elemento di novità anche l’analisi del fondale dell’area circoscritta nel quale è avvenuta la tragedia.

La Commissione, su proposta del consulente tecnico professor Scamardella, si è avvalsa, come anticipato, di un mezzo della Marina militare, dotato di apposite apparecchiature idonee alla ricerca sui fondali, così rivendendo, in prossimità del luogo in cui si è verificò l’evento, reperti metallici appartenenti presumibilmente alle due navi e segnatamente parti di lamierie derivanti dalla collisione e, verosimilmente, riconducibili alla petroliera.

Il luogo corrispondente all’area definita dalla posizione della petroliera costituisce pertanto una ulteriore conferma del dato relativo al punto di ancoraggio dell’*Agip Abruzzo*.

1.8 SINTESI CONCLUSIVA

La Commissione non concorda con le risultanze cui è pervenuta l’Autorità giudiziaria in esito ai vari procedimenti che hanno riguardato la tragedia, in particolare dissente sulla riconducibilità della tragedia alla presenza della nebbia e alla condotta colposa, in termini di imprudenza e negligenza, avuta dal comando del traghetto *Moby Prince*.

La presenza di nebbia, nelle fasi antecedenti e immediatamente successive alla collisione, non è stata infatti confermata né dai numerosi testimoni oculari dello scenario, né dai documenti acquisiti sulle condizioni meteo, né dalla documentazione video riguardante i momenti immediatamente successivi all’impatto.

La nebbia non ha avuto, come già più volte enunciato nel corpo di questa relazione, alcuna incidenza sul verificarsi della collisione. La nebbia, di contro, ha immotivatamente costituito una, se non la principale, causa di giustificazione del clamoroso caos organizzativo che ha contraddistinto la fase dei soccorsi coordinati dalla Capitaneria di porto.

La Commissione ritiene altresì che l’attività di indagine della procura di Livorno, sottesa al processo di primo grado, sia stata carente e condizionata da diversi fattori esterni. In particolare appare aver avuto un indubbio effetto condizionante sull’attività giudiziaria inquirente l’aver utilizzato parte dell’indagine sommaria svolta dalla stessa Capitaneria di porto e precisamente dagli stessi soggetti direttamente coinvolti nella gestione dei soccorsi, alcuni dei quali coinvolti anche nelle vicende giudiziarie successive, sebbene poi assolti.

È di tutta evidenza che ben difficilmente avrebbero potuto essere dotati di quella terzietà che deve necessariamente contraddistinguere l'operato di qualsivoglia attività investigativa.

Inoltre l'accordo assicurativo siglato dopo soli due mesi dall'evento tra gli armatori delle due navi coinvolte sembra aver condizionato, se pur indirettamente, l'operato dell'Autorità giudiziaria.

In tale contesto è al di fuori di ogni logica investigativa e non giustificabile da ragioni tecniche l'avere disposto il dissequestro della petroliera *Agip Abruzzo* dopo soli sette mesi dall'impatto, quando ancora doveva definirsi la fase processuale di primo grado. Tale atto, unito alla difficoltà di verifica del carico, può aver impedito ogni ulteriore approfondimento sulle cause della collisione, sulla presenza di alterazioni alle altre cisterne, come poi verificate sulla cisterna 6, o sulla tipologia e propagazione dell'incendio in relazione al tipo di greggio o di raffinato trasportato dall'*Agip Abruzzo*.

Altrettanto censurabili appaiono le misure predisposte per garantire l'integrità del traghettò *Moby Prince*, una volta sequestrato, essendo emerso come fosse del tutto agevole per chiunque e per qualunque finalità, anche illecita, accedere a bordo e procedere ad una alterazione del corpo di reato.

Parimenti lacunosa appare la fase dell'indagine giudiziaria relativa all'aspetto medico-legale, essendo stata connotata soprattutto da valutazioni, seppure comprensibili, di sensibilità civile, piuttosto che da profili squisitamente medico-legali. Segnatamente l'operato dell'*équipe* medico-legale incaricata dall'autorità giudiziaria è stato pressoché assorbito dalla necessità di procedere all'identificazione dei cadaveri, senza sviluppare, se non in minima ed insufficiente parte, l'aspetto concernente la natura e i mezzi che hanno provocato la morte delle vittime e soprattutto di appurare se la causa della morte di ciascuna vittima fosse riconducibile alle ustioni ovvero all'inalazione di sostanze tossiche.

Vale poi la pena richiamare anche la scelta – in fase di indagini – di attribuire, senza peraltro il dovuto approfondimento, la responsabilità armatoriale in capo ad Achille Onorato, padre di Vincenzo, formale titolare dei poteri armatoriali. Scelta, questa, emersa in sede processuale quando ormai le condotte di rilevanza penale in capo all'armatore erano già state archiviate, tanto che sull'armatore e sulla società NAVARMA che egli rappresentava non ci fu alcuna forma di approfondimento investigativo.

Tali rilievi possono solo in parte trovare ragione nelle inadeguate dimensioni strutturali, in termini di organico, che a quel tempo presentava la procura di Livorno rispetto ad una vicenda di tale complessità. È indiscutibile che il pubblico ministero De Franco non ebbe tutto il supporto necessario per poter svolgere con completezza le attività investigative e di indagine per un avvenimento tragico così complicato. A conferma di questo si giudica grave che non sia stata soddisfatta la richiesta di applicazioni alla procura per far fronte alle necessità del momento.

La Commissione, pur conscia che il ricordo di un fatto così lontano nel tempo possa essere affievolito o anche alterato da narrazioni interioriz-

zate, è colpita dal fatto che a ventisei anni dagli eventi alcune dichiarazioni rese in sede di audizione siano convergenti nel negare evidenze in atti a loro attribuiti o di fornire versioni inverosimili degli eventi.

La Commissione ritiene che la petroliera *Agip Abruzzo* si trovasse in zona di divieto di ancoraggio e che dunque la sua posizione non sia stata correttamente riportata nel corso delle indagini giudiziarie e del processo. Durante la fase delle indagini e del processo, pur avendo gli elementi per correttamente apprezzare l'esatto punto di ancoraggio dell'*Agip Abruzzo*, non è stato poi coerentemente sviluppato tale dato stravolgendone, anzi, le risultanze e facendo in modo di riportare il punto di ancoraggio in area esterna a quella di interdizione. Tale erronea valutazione, in alcun modo giustificabile, basata peraltro sulle indicazioni fornite dallo stesso comandante della petroliera, e quindi da una delle parti in causa, ha avuto come immediata, diretta ed irreversibile conseguenza quella di escludere ogni possibile profilo di responsabilità in capo al comando dell'*Agip Abruzzo* e/o alla società proprietaria di quella nave.

La Commissione ha ricostruito, attraverso una specifica consulenza, la posizione che più rappresenta quella che era tenuta dalla petroliera, grazie all'analisi di fattori che convergono su una posizione interna all'area interdetta.

Tale posizione, pur non essendo direttamente collegabile all'impatto e alle possibili cause di esso, costituisce comunque un elemento non adeguatamente posto in evidenza e analizzato nel corso delle indagini. La Commissione ritiene inoltre che ci debba essere stata stata un'alterazione nella rotta di navigazione del *Moby Prince* tra le cause dell'impatto, per fattori interni o esterni al traghetto, difficili da ricostruire a distanza di ventisei anni, che sarebbero potuti essere affrontati allora.

La Commissione ritiene che la morte di passeggeri ed equipaggio del *Moby Prince* non sia avvenuta entro trenta minuti per tutti e che già nel 1991 una gestione più adeguata degli esami medico legali avrebbe reso chiaro questo dato. Non era possibile dichiarare con certezza scientifica, come invece è stato fatto e riportato negli atti processuali che passeggeri e membri dell'equipaggio del *Moby Prince* fossero tutti morti e impediti da incapacitazione in soli trenta minuti. Dati oggettivi e valutazioni dei consulenti della Commissione escludono che si possa pensare ad un periodo di breve durata entro il quale siano tutti deceduti.

Dalla lettura delle perizie medico-legali emerge come sui corpi delle vittime non sia stata fatta alcuna indagine per definire le cause di morte ma ci si sia limitati al solo riconoscimento.

La Commissione ritiene che non siano stati prestati i soccorsi dovuti al traghetto *Moby Prince*. **L'analisi della loro organizzazione ha portato la Commissione a confermare un giudizio di mancato coordinamento e di sostanziale assenza di intervento nei confronti del traghetto *Moby Prince*. La normativa attribuiva alla Capitaneria di porto precise e ineludibili responsabilità nelle scelte e nella gestione dei soccorsi. Sin dai primi minuti la Capitaneria avrebbe dovuto valutare la gravità della situazione e decidere se le forze disponibili fossero sufficienti e**

attivarsi nella ricerca della seconda nave. Le informazioni disponibili anche solo dall'avvisatore marittimo e tra i piloti del porto potevano consentire alla Capitaneria di individuare nell'immediato il traghetto come l'ultima nave uscita e che non rispondeva agli appelli.

Inoltre la Capitaneria, in termini di mezzi e cultura della sicurezza, non era in condizioni di affrontare in maniera consona un tale evento, era priva di strumenti adeguati, come un *radar*, che invece sembra essere stato disponibile tra i piloti, ed era impreparata in conclusione ad un tale livello di complessità di soccorso.

Durante le ore cruciali la Capitaneria apparve del tutto incapace di coordinare un'azione di soccorso e non venne dato un ordine né una priorità di azione attraverso i canali radio riservati all'emergenza.

Alla luce dei dati acquisiti, i tragici effetti sulla vita di almeno una parte delle persone a bordo sono stati determinati dalla sostanziale abdizione delle autorità responsabili rispetto ad una efficace funzione di soccorso pubblico in mare. Questi elementi, in parte già noti nel percorso di indagine e in quello giudiziario, non hanno costituito elemento di reato perché è stata assunta come valida la valutazione sui tempi brevi di incapacitazione o morte, vista l'impossibilità di provare un nesso di causalità fra condotte ed eventi.

La Commissione ritiene inoltre che il procedimento penale concernente il tentativo di manomissione delle condizioni del timone effettuato da un dipendente della NAVARMA (Ciro Di Lauro) non abbia contribuito a chiarire le motivazioni sottese al gesto compiuto, né abbia valutato eventuali responsabilità connesse.

La Commissione ritiene infine che il comportamento di ENI sia connotato di forte opacità.

La provenienza della petroliera comunicata non è confermata dai dati acquisiti dalla Commissione, né appare già a prima vista compatibile con la velocità di crociera ordinaria della petroliera. Non si comprendono le motivazioni per le quali non siano stati compiuti, in un momento in cui la documentazione era ancora presso gli archivi delle amministrazioni interessate, analisi precise sulla rotta di provenienza della petroliera.

Secondo qualificati dati acquisiti dalla Commissione e prima citati, l'*Agip Abruzzo* sembra non provenire dunque da Sidi El Kedir, ma da Genova. Questo può portare a valutare come non corretta l'informazione circa la dimensione e la tipologia del carico, che poteva dunque essere differente dal dichiarato. Così come rende possibile l'ipotesi che la cisterna trovata aperta dopo l'incidente potesse contenere del materiale in corso di trasferimento su una bettolina.

L'accordo assicurativo firmato tra gli armatori pone alcuni dubbi circa i contenuti e i tempi nei quali è stato sottoscritto. L'accordo è stato sottoscritto dopo soli due mesi, prima che fosse concluso il percorso giudiziario e avviata l'indagine, senza considerare dati già esistenti o attendere la valutazione delle rispettive responsabilità.

Vale la pena richiamare che NAVARMA conosceva la posizione dell'*Agip Abruzzo* e su questo non ha sollevato obiezioni, mentre ENI poteva

valutare come possibile che la responsabilità dell’incidente andasse poi attribuita al *Moby Prince*. L’accordo invece pose una pietra tombale su qualsiasi ipotesi conflittuale sulle responsabilità tra l’ENI, che si assunse i costi dei danni della petroliera e dell’inquinamento, e NAVARMA che si assunse invece i costi del risarcimento delle vittime del *Moby Prince*.

L’accordo consentì di avviare da subito il risarcimento delle famiglie delle vittime, di ottenere la rinuncia ad azioni di rivalsa e di richiedere il risarcimento del valore assicurato di 20 miliardi per i danni al *Moby Prince*. L’ENI poté far chiudere le indagini sulle attività a bordo della petroliera, sul suo carico e ottenerne il dissequestro dopo soli sette mesi, avviandola alla demolizione. Va ricordato ancora una volta che, pochissimi anni dopo, l’ENI cedette definitivamente l’attività di gestione della flotta di petroliere.

PARTE II – LE ATTIVITÀ DELLA COMMISSIONE

1. INTRODUZIONE

L’*iter* parlamentare della delibera istitutiva prende avvio con la presentazione degli atti di richiesta di istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta.

Nella seduta pomeridiana del 22 luglio 2015, l’Assemblea ha approvato il testo unificato dei documenti XXII, nn. 14, 17 e 18 proposto dalla 8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni).

Ai sensi dell’articolo 2, comma 2, della delibera stessa, il 3 novembre 2015 il Presidente del Senato ha provveduto a nominare Presidente della Commissione il senatore Silvio Lai, e a dare comunicazione dei componenti.

Nella prima seduta, svolta il 4 novembre 2015, la Commissione ha proceduto ad eleggere l’ufficio di presidenza. Sono risultati eletti vice presidenti i senatori Di Giacomo e Uras e segretari le senatrici Cantini e Paglini.

Nella seduta n. 2 del 10 dicembre 2015 sono stati approvati il regolamento interno e la delibera sul regime degli atti e dei documenti che saranno acquisiti dalla Commissione.

La testimonianza delle Associazioni dei familiari delle vittime (seduta n. 3 del 17 dicembre 2015)

Dopo i primi necessari adempimenti formali, l’attività della Commissione è iniziata con una audizione (seduta n. 3 del 17 dicembre 2015) dedicata alla testimonianza dei rappresentati delle due associazioni dei familiari: l’associazione «140», guidata da Loris Rispoli, e l’associazione «10 aprile», guidata da Angelo e Luchino Chessa. Queste associazioni hanno consegnato alla Commissione un documento di approfondimento a sup-