

## RICHIESTA DI ARCHIVIAZIONE

### Sommario

#### CAPITOLO I

Il Fatto .....	3
----------------	---

#### CAPITOLO II

Le Cause e le Responsabilità: la Verità Processuale.....	5
--	---

#### CAPITOLO III

Le Verità Nascoste.....	9
-------------------------	---

#### CAPITOLO IV

Le Navi Coinvolte: Posizione, Manovre, Velocità .....	12
1. punto di ancoraggio e orientamento dell'Agip Abruzzo .....	12
2. rotta e velocità del Moby Prince .....	18
3. avaria al timone e tentativi di sabotaggio delle indagini .....	19
4. un ostacolo sulla rotta del Moby Prince .....	20
5. velocità del Moby Prince.....	22
6. ultimo ordine di manovra dato sul Moby Prince.....	22

#### CAPITOLO V

La Nebbia .....	24
1. la nebbia quella notte era strana per diversi aspetti. . . ..	24
2. Alessio Bertrand .....	26
3. nebbia o fumo?.....	30
4. un incendio sull'Agip Abruzzo.....	31

#### CAPITOLO VI

Il Traffico D'armi nella Rada di Livorno .....	34
1. le operazioni di imbarco delle armi di cui riferisce Cesare Gentile.....	34

2. deduzioni.....	34
3. le verifiche svolte nel primo procedimento.....	38
4. le più recenti risultanze istruttorie .....	38

## CAPITOLO VII

I Disturbi nelle Comunicazioni e nei Segnali Radar .....	44
1. le comunicazioni radio: la partenza, il may day, le chiamate di soccorso .....	44
2. debolezza e interferenze nei segnali radio .....	47
3. le rilevazioni radar .....	49
4. il cono d'ombra .....	53
5. interferenze e disturbi elettromagnetici .....	54
6. il “vuoto” investigativo sui tracciati radar .....	57

## CAPITOLO VIII

Operazioni Clandestine a Bordo dell'Agip Abruzzo Prima della Collisione .....	59
1. la bettolina.....	59
2. il portellone aperto, la manichetta, il contenuto della tank 6.....	64
3. considerazioni.....	66

## CAPITOLO IX

La Nave Misteriosa .....	67
1. il cd. video D'Alesio.....	67
2. le valutazioni del consulente tecnico di parte, capitano Brandimarte .....	68
3. altre comunicazioni radio.....	72
4. la pilotina .....	75
5. il peschereccio 21 Oktoobar II .....	80
5.1 Shifco e il progetto di cooperazione .....	81
5.2 I movimenti del 21 Oktoobar II e le connessioni con la collisione .....	84
6. La ricerca delle verità nascoste nel “contributo” di Fabio Piselli.....	91
7. le navi in rada a Livorno il 10 aprile 1991 .....	105
8. relitti .....	108
9. l'elicottero .....	110

## CAPITOLO X

Una Esplosione sul Traghetto Moby Prince prima della Collisione .....	113
1. i rilievi della polizia scientifica.....	114
2. le valutazioni del C.T. Alessandro Massari.....	114
3. le altre valutazioni tecniche.....	115
4. le valutazioni del CT di parte civile Brandimarte .....	116
5. le valutazioni tecniche più recenti. Considerazioni sulla verosimiglianza delle altre ipotesi ricostruttive anche in relazione al presunto traffico di armamenti o altre operazioni clandestine	117

## CAPITOLO XI

Altri Misteri .....	121
1. la soppressione di documenti di particolare importanza per l'accertamento della verità .....	121
a) gli atti trasmessi dalla Guardia di Finanza .....	121
b) il questionario dell'Agip Abruzzo .....	123
c) parti di registri della Capitaneria di Porto.....	124
d) il "video Canu" .....	124
e) i registri delle motovedette della Capitaneria di Porto.....	128
f) i registri dell'Avvisatore Marittimo .....	128
g) i registri dell'Agip Abruzzo.....	128
2. Antonio Sini.....	129
3. criminalità organizzata.....	130
4. i servizi segreti .....	130
5.1 Ciro Di Lauro, Pasquale D'Orsi e il tentativo di manomissione .....	132
5.2 il tentativo di manomissione e la connessione con i difetti degli impianti antincendio .....	137

## CAPITOLO XII

Le Cause del Sinistro, il Ruolo dell'Errore Umano nei Sinistri Navali, le Responsabilità Penali .....	140
1. la dinamica e l'errore umano .....	140
CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	150





**PROCURA DELLA REPUBBLICA**  
presso il Tribunale di Livorno

**RICHIESTA DI ARCHIVIAZIONE**

AL GIUDICE PER LE INDAGINI PRELIMINARI

S E D E

Il pubblico ministero,  
letti gli atti del procedimento in epigrafe a carico di IGNOTI  
per i reati di cui agli articoli 241, 432, 589, 289 c.p.; art. 25 l. n. 185/1990,  
con il presente atto formula richiesta di archiviazione per i motivi che di seguito si  
espongono.

**PREMESSA**

Delle vicende della navigazione civile italiana resteranno profondi il ricordo e la ferita di quella che ha avuto come protagonista la nave Moby Prince, il traghetto della Nav.Ar.Ma. sul quale hanno trovato la morte centoquaranta persone dopo la collisione, nella rada di Livorno, con la petroliera Agip Abruzzo e l'incendio che ne seguì. Un solo superstite, il mozzo Alessio Bertrand, e il dolore delle famiglie e della città che due sentenze (in primo grado e in appello) non hanno mai attenuato. Da allora molti interrogativi sono stati sollevati e alcune zone d'ombra sono state poste in rilievo da più voci, alimentando il dubbio che la verità sulle cause e le responsabilità non sia mai stata svelata nella sua interezza, nonostante le indagini e due processi.

L'incidente aveva dato origine, infatti, al procedimento n. 542/91, dal quale fu separata la posizione di alcuni indagati per i quali è intervenuta l'archiviazione nel procedimento n. 1294/94; un ulteriore procedimento fu instaurato con riguardo alla vicenda della manomissione del timone del traghetto.

I figli del comandante deceduto nel disastro hanno depositato nell'ottobre del 2006 un'istanza di riapertura delle indagini che ha dato luogo al presente

procedimento: i fatti portati all'attenzione di questo ufficio hanno suggerito l'iscrizione per alcuni titoli di reato le cui fattispecie non erano state mai prima prese in considerazione e per parte delle quali non è ancora decorso il termine di prescrizione.

L'esame del procedimento già concluso, sia nella parte relativa alle indagini preliminari che nella parte dibattimentale e quindi alle pronunce del Tribunale e della Corte d'Appello, è stato un passo indispensabile per svolgere gli approfondimenti evidenziati nell'istanza: molti dei passaggi investigativi e dibattimentali sono stati ulteriormente sviluppati, come richiedeva la gravità delle ipotesi adombrate dalle persone offese, ma le ragioni, le modalità, gli esiti di tali approfondimenti non possono comprendersi senza tenere ben presenti i punti di partenza. Le copie dei documenti di maggiore rilevanza facenti parte degli atti del primo procedimento e di quelli connessi sopra citati sono state dunque acquisite a questo, come da separato indice delle filze nn. 11, 12, 13 e 14. Le altre contengono, invece, gli atti d'indagine svolti nel presente procedimento<sup>1</sup>.

Fatte queste necessarie precisazioni, passiamo a esporre i fatti salienti verificatisi la sera del 10 aprile 1991, come accertati nei passaggi processuali già svolti e come desumibili dai dati raccolti con la presente indagine.

Seguirà l'analisi degli aspetti che hanno dato luogo ai dubbi più rilevanti nonostante il vaglio del giudice di primo grado e di appello e di quelli prospettati nell'istanza di riapertura delle indagini, con l'esposizione dei dati e degli elementi di nuova acquisizione e delle conclusioni che possono trarsi.

---

<sup>1</sup> È bene accennare fin d'ora che nel mese di giugno 2007 è intervenuta una vicenda per la quale è stato iscritto un ulteriore, separato procedimento a seguito della presunta aggressione subita da un uomo (Fabio Piselli) per fatti in ipotesi connessi alle indagini in corso sul disastro del Moby Prince e a causa del contributo che egli asseriva di poter dare in relazione agli ampi scenari tratteggiati nell'istanza con riguardo al traffico d'armi, vicenda che ha condotto a investigazioni che si sono in parte incrociate con queste.

## CAPITOLO I

### IL FATTO<sup>2</sup>

Il Moby Prince, traghetto di proprietà della Nav.Ar.Ma. S.p.A., era giunto da Olbia al porto di Livorno il 9 aprile 1991 intorno alle 18.30 (18.35, sentenza di I grado, 18.22 sentenza di appello).

La sera della tragedia, aveva mollato gli ormeggi alle 22.03, guidato dal pilota Federico Sgherri che era salito a bordo per la manovra e che ne era disceso alle 22.14. Sul ponte, il comandante Ugo Chessa e due ufficiali. Dopo la discesa del pilota, in plancia ci sono il comandante stesso, il primo ufficiale e il timoniere: il mozzo Alessio Bertrand, unico sopravvissuto delle 141 persone a bordo, aveva loro portato i panini quando il pilota e il suo accompagnatore ancora si trovavano lì.

La nave, che esce dal porto a circa 10 nodi, con rotta iniziale a circa 200°/220°, procede poi a velocità di crociera di circa 20 nodi raggiunta in circa dieci/undici minuti.

La rada di Livorno, zona di intenso traffico di natanti di ogni tipo e stazza, reca ormeggiate numerose navi sia a sud che a nord: il traghetto dovrebbe variare la rotta portandosi su quella diretta per Olbia, ma deve doppiare le navi alla fonda.

In rada, partendo da nord, di fronte a Calambrone e scendendo verso sud, sotto costa, sono ormeggiate a nord Cape Flattery, Port de Lyon, Hesperus ed Efdim Junior (quasi allineate); a sud, Gallant II e Agip Napoli (quasi allineate), Cape Breton e Agip Abruzzo.

Sono quasi tutte navi militarizzate (ovvero navi da carico a disposizione del comando militare U.S.A., per le esigenze collegate alla vicina base di Camp Darby, alcune con carichi pericolosi) a eccezione delle petroliere Agip Napoli e Agip Abruzzo.

La rotta del traghetto deve, ovviamente, passare con rotta intorno ai 200° a distanza di sicurezza dalle navi ormeggiate a sud, quelle che incrociano la rotta per Olbia che, altrimenti, sarebbe subito dritta (tra i 190° e i 195°). Il comandante le ha presumibilmente viste la sera prima, quando ha fatto ingresso in porto: tutte, tranne l'Agip Abruzzo che si era ormeggiata alle 22.25, un paio di ore dopo.

Appena dopo la partenza, in contemporanea con la discesa del pilota e il f.i.m. (finito in macchina, ovvero la messa a regime dei motori) delle 22.15, vengono

---

<sup>2</sup> La dinamica del sinistro e le cause che l'hanno determinato sono state oggetto di due sentenze, precedute da numerose consulenze e perizie tecniche e da un lungo dibattimento nel quale sono stati ascoltati molti testimoni. La prospettazione di azioni e/o fenomeni asseritamente non considerati nei giudizi di primo grado e di appello ha condotto questo ufficio a rivedere (e per qualche aspetto a riconsiderare) gli elementi raccolti all'epoca e a sviluppare ulteriormente, laddove possibile, gli spunti relativi a particolari problematiche. La ricostruzione che segue, dunque, tiene conto del complessivo bagaglio di dati ora evidenziato. Eventuali discordanze o precisazioni rispetto alla ricostruzione che si ricava dalle sentenze saranno oggetto di specifica analisi a mano a mano che verranno esposte le questioni che hanno dato luogo a dubbi o incertezze e sulle quali sono stati svolti approfondimenti istruttori nella prospettiva indicata dalle ipotesi di reato per cui ora si procede.

effettuate le chiamate alla Capitaneria di Porto (Compamare), funzionali alla partenza e al movimento del traghetto.

Poco dopo, tra le 22.22.20 e le 22.23.26, il marconista si mette in contatto con la stazione di Livorno Radio per consentire una telefonata a Olbia. Sono gli istanti immediatamente antecedenti la tragedia. Circa un minuto dopo, infatti, alle 22.25.29 il traghetto lancia il may day: *siamo entrati in collisione, prendiamo fuoco...* è l'ultima voce che si sente dal Moby Prince.

Il traghetto, alla velocità di circa 20 nodi o poco meno, è andato a urtare con la prua nella fiancata a dritta della petroliera Agip Abruzzo, penetrando nella parete della cisterna n. 7 che conteneva Iranian Light. Il greggio si è immediatamente riversato sul traghetto e in mare, facendo seguire un rapido incendio che ha interessato entrambe le navi ma avvolto completamente solo quella passeggeri, più bassa e pronta a ricevere l'onda del petrolio altamente infiammabile.

Il Moby Prince collide con l'Agip Abruzzo a un angolo stimato tra i 65° e i 71°<sup>3</sup>. La petroliera mette in moto le macchine, causando così un movimento che consente lo sganciamento del traghetto, il quale, già in fiamme, compie una rotazione a poppa della grossa nave e sfila allontanandosi con movimento circolare. Se ne perderà ogni traccia per circa un'ora: solo alle 23.32, infatti, gli ormeggiatori già per primi giunti sotto l'Agip alle 23.06.00, si dirigeranno verso la nave investitrice, avvistando e recuperando Alessio Bertrand alle 23.43.

Nel frattempo, tutti i soccorsi sono diretti verso la petroliera.

Quando si interrompono le comunicazioni dal Moby Prince, cominciano sul canale 16 quelle dell'Agip Abruzzo. Sono le 22.26. Livorno Radio prova a mettersi in contatto con la nave passeggeri senza riuscirci, mentre dalla petroliera arriva l'allarme. *Siamo incendiati, c'è venuta una nave addosso.*

L'azione si concentra sulla petroliera: coloro che chiedono aiuto via radio non sono in grado di indicare il nome della nave investitrice, finendo dopo qualche minuto per dire *sembra una bettolina quella che ci è venuta addosso.*

La zona interessata dall'incendio rende difficile anche la messa in sicurezza dell'equipaggio dell'Agip Abruzzo. Quando, infine, quasi a mezzanotte, gli ormeggiatori prima e i vigili del fuoco poi arrivano a rintracciare il Moby Prince, l'unico rimasto vivo è il mozzo: tutti gli altri, passeggeri e membri dell'equipaggio sono ormai morti. Sono già passate le tre della notte, quando il rimorchiatore TITO NERI II riesce a incocciare il traghetto con un cavo di acciaio per portarlo in porto.

L'incendio sul Moby Prince fu definitivamente domato solo il 17 aprile.

---

<sup>3</sup> La prima valutazione, resa dai periti del Tribunale di Livorno, è stata fatta propria dal collegio per le ragioni che si possono leggere nella sentenza di primo grado; la seconda è stata sviluppata dai consulenti tecnici Rosati e Borsa nominati nel presente procedimento.



## CAPITOLO II

### LE CAUSE E LE RESPONSABILITÀ: LA VERITÀ PROCESSUALE

*C'era la nebbia e abbiamo urtato un'altra nave:* così il timoniere del Moby Prince avrebbe spiegato l'accaduto ad Alessio Bertrand quando si erano incontrati, ciascuno in cerca del proprio scampo.

All'indomani del disastro, le complesse indagini e l'istruttoria dibattimentale hanno vagliato ed esplorato ogni tassello nella direzione dell'accertamento dei fatti. Così, in via esemplificativa, accanto alle attività connesse all'accertamento della morte, all'identificazione dei cadaveri e agli accertamenti tecnici di ogni tipo (dinamica della collisione e dei successivi avvenimenti, analisi delle immagini video, studio e verifica degli impianti del traghetto), sono state analizzate le comunicazioni radio e radar, vagliate le possibili connessioni con la criminalità organizzata, richiesti i dati raccolti dai servizi segreti, ascoltate tutte le persone che in qualche modo avessero da riferire qualcosa (anche particolari insignificanti o fuorvianti, come si può leggere nei verbali e negli atti delle indagini preliminari): parallelamente le autorità amministrative hanno svolto le inchieste di rispettiva competenza, i cui risultati pure sono stati sottoposti all'attenzione del collegio.

In estrema sintesi e rinviando per i dettagli alla lettura della sentenza di primo grado, alla chiusura delle indagini è stato disposto il rinvio a giudizio di quattro persone: Valentino Rolla, terzo ufficiale dell'Agip Abruzzo, per la violazione aggravata dell'articolo 449 c.p. e dell'articolo 589 c.p. in cooperazione colposa con altre persone non identificate e facenti parte dell'equipaggio del traghetto; Gianluigi Spartano, marinaio addetto al servizio radio della Capitaneria di Porto, e Lorenzo Checcacci, ufficiale di guardia della Capitaneria, per la violazione dell'articolo 589, primo e terzo comma c.p.; Angelo Cedro, comandante in seconda della Capitaneria, per la violazione dell'articolo 589, commi 1 e 3 c.p. in cooperazione colposa con Lorenzo Checcacci.

Le contestazioni per le quali è stata esercitata l'azione penale hanno ipotizzato il concorso di diversi fattori concomitanti: l'insorgenza di un improvviso banco di nebbia che ha avvolto la petroliera e per il quale Valentino Rolla (individuato come responsabile) non ha adottato le misure necessarie e doverose; il comportamento dell'equipaggio del Moby Prince, non meglio specificato; il comportamento tenuto dagli addetti alla capitaneria di porto, per avere in vario modo ritardato i soccorsi e l'individuazione della nave investitrice e comunque omesso alcune condotte esigibili nell'espletamento dei soccorsi medesimi: l'insieme di tutti i fattori, in un'unità di tempo certamente e tragicamente singolare, ha causato dapprima la collisione e quindi gli impedimenti all'individuazione del traghetto che, in fiamme, vagava verso il largo e la morte di quelle persone che, forse, potevano con più sollecitudine essere salvate.

La peculiarità della sciagura fin da subito ha provocato il susseguirsi, accanto alle attività di competenza dell'autorità giudiziaria e dell'amministrazione, di investigazioni "private" e la proliferazione di ipotesi ricostruttive d'ogni tipo. Alcune di esse hanno accompagnato lo svolgimento delle indagini, prima, e del processo, poi, attraverso espressioni mass mediatiche anche sensazionali; altre sono state portate nel processo, moltiplicando sul terreno offerto alla cognizione del giudice la quantità di dati e di elementi da verificare e allargando notevolmente l'oggetto dell'accertamento. Così ogni parte ha condotto nel processo la sua verità, facendo leva ciascuna su elementi particolari e particolari connessioni. Di tutte le ipotesi ricostruttive, alternative a quella ritenuta dal giudice, alcune sono confluite nell'istanza di riapertura delle indagini da cui è scaturito il procedimento in epigrafe.

Il dibattimento ha visto scorrere una intensa attività istruttoria lungo un numero rilevante di udienze (oltre cinquanta), all'esito della quale il tribunale ha assolto tutti gli imputati con la sentenza del 31 ottobre 1997.

Il tribunale ha ravvisato nei fatti una collisione dovuta in parte a 'errore umano', con colpevoli omissioni di condotte doverose da parte del comando nave (velocità di crociera assunta troppo presto, mancato controllo del radar con navigazione a vista in una notte senza luna e nella consapevolezza delle navi ormeggiate in rada), e in parte alla «impetosa convergenza di fattori avversi», come il «contestuale e repentino arrivo di un micidiale banco di nebbia» e «l'impatto proprio con la tank n. 7 del carico (a pochi metri dalla cisterna n. 6 di zavorra) della petroliera che per poche decine di metri non è stata evitata». Escludendo, per le motivazioni che si possono leggere nel provvedimento cui si fa rinvio, le cause alternative prospettate, il collegio ha ritenuto di dover sottolineare le responsabilità del governo di plancia del traghetto per aver dato corso alla navigazione in condizioni tecniche che non soddisfacevano le esigenze di sicurezza: l'intenzionale "interdizione" dell'impianto sprinklers (con la chiusura della valvola di presa d'acqua di mare e l'elettropompa in posizione di comando manuale e non automatico), il mantenimento della porta stagna di prora parzialmente aperta. Dopo la collisione, inoltre, il comando aveva omesso di chiudere l'impianto di ventilazione (i cui comandi si trovavano in plancia) che, restato in funzione, aveva diffuso nel traghetto fumi e vapori incandescenti, omesso di dare un allarme generale, omesso di attivare un tentativo di contenimento delle fiamme.

Per contro, la sentenza evidenzia come i comportamenti attribuiti a Valentino Rolla non abbiano avuto incidenza causale, in particolare in virtù della «stretta contiguità temporale tra l'oscuramento della petroliera da parte del fitto banco di nebbia d'avvezione e la collisione» e del conseguente, breve intervallo di tempo a disposizione per le valutazioni e le azioni di sua competenza.

Pure è stata esclusa la sussistenza del nesso eziologico tra la morte delle vittime e le condotte degli altri tre imputati, in ragione dei risultati cui è pervenuta l'istruttoria dibattimentale in relazione al tempo di sopravvivenza a bordo (venti,

trenta minuti al massimo dalla collisione).

Avverso la sentenza è stato proposto appello per la posizione del solo Rolla sia da parte del Procuratore Generale che dalle parti civili.

La sentenza emessa il 5 febbraio 1999 ha ritenuto la responsabilità dell'imputato, pronunciando tuttavia il "non doversi procedere" per essere intervenuta, nel frattempo, la prescrizione dei reati in virtù della concessione delle circostanze attenuanti generiche prevalenti.

Il giudice di secondo grado ha operato una rivalutazione generale degli elementi offerti dall'istruttoria dibattimentale, con particolare riguardo alle testimonianze e al 'fattore nebbia', vagliando anche la verosimiglianza delle ipotesi alternative e il peso di comportamenti tenuti da altri tra i soggetti che, quella sera ma anche nei giorni antecedenti, a diverso titolo avevano agito o avrebbero dovuto porre in essere azioni che in qualche modo avrebbero potuto incidere positivamente.

La Corte, tuttavia, pur evidenziando tali responsabilità <sup>4</sup> – in particolare delle autorità cui erano demandati il governo e la vigilanza sulle modalità degli ormeggi in rada, del comandante della petroliera e del pilota del porto, "chiunque egli fosse" – ha valutato come improduttiva una rinnovazione istruttoria diretta alla «ricerca di fattori concausali quali quelli prospettati dalle parti civili» in ragione del tempo trascorso dai fatti (che si ripercuoteva sia sulla prescrizione dei reati che sull'utilità

---

<sup>4</sup> e osservando come «tutti hanno declinato le loro responsabilità: la Capitaneria perché allora non vi erano norme in materia, i piloti perché spettava ai comandanti delle navi stabilire il punto di fonda, l'avvisatore perché non aveva competenza in merito, il comandante dell'Agip Abruzzo perché non vi era un provvedimento delle autorità portuali da osservare. In proposito chi ha il dovere di regolamentare il traffico in entrata e uscita dal porto di Livorno non poteva addurre la mancanza di norme o la propria incompetenza e, comunque, in relazione alla colpa generica, chi aveva il dovere di intervenire avrebbe dovuto rilevare la situazione pericolosa concretamente verificatasi da almeno 24 ore al momento del sinistro, situazione che era suscettibile di aggravarsi in seguito alla possibile formazione di banchi di nebbia»: cfr. pag. 89 della sentenza di II grado.

Va ricordato, in proposito, che il giudice per le indagini preliminari ha emesso il 17 aprile 1998 l'ordinanza che ha definito con archiviazione il procedimento n. 1294/94: indagati in quest'ultimo erano Sergio Albanese, comandante del porto di Livorno, e Roberto Canacci, responsabile della centrale operativa della capitaneria di porto, in ordine all'ipotesi di omicidio colposo plurimo in cooperazione e il solo Albanese anche per le responsabilità inerenti la sicurezza del porto.

Prendendo le mosse dalla sentenza che aveva pochi mesi prima pronunciato l'assoluzione di tutti gli imputati nel procedimento principale, il g.i.p. ha ritenuto per entrambi insussistente il nesso causale tra la condotta materialmente tenuta durante le operazioni di soccorso e la morte delle vittime, soprattutto in virtù delle risultanze accertate in dibattimento sul tempo di sopravvivenza a bordo del traghetto e la conseguente condotta esigibile *ex ante*, evidenziando, in ogni caso, come la condotta della plancia del Moby Prince fosse di per sé causa idonea (insieme al fenomeno nebbia) a spezzare il nesso eziologico anche con riguardo alle omissioni in astratto ipotizzabili in capo al comandante Albanese in materia di regolamentazione del traffico portuale e degli ormeggi in rada, in mancanza di specifica normativa che – sempre nella prospettiva *ex ante* – imponeva alla suddetta autorità obblighi giuridicamente vincolanti.

dell'esito).

In particolare, rimandandosi per il resto alla lettura delle motivazioni, la sentenza di appello ha evidenziato il carattere ingannevole del banco di nebbia, che aveva nascosto l'Agip Abruzzo di cui il comandante Chessa ragionevolmente ignorava la posizione («appare assai probabile che Chessa non fosse stato a conoscenza della presenza della petroliera e non l'avesse vista all'uscita dal porto perché a quel momento l'Agip Abruzzo era già interessata dal fenomeno nebbioso e forse in parte coperta dalle altre navi alla fonda»: pag. 74); ha posto attenzione alla posizione della petroliera, giudicandola come scorretta o comunque pericolosa; ha escluso la concomitanza di fattori diversi, come un'esplosione sul Moby Prince antecedente la collisione o il preventivo incendio sull'Agip Abruzzo.

La sentenza d'appello indica, comunque, alcune anomalie nell'inquinamento delle prove (il timone era risultato manomesso) e nelle tracce di esplosivo nel locale bow thruster (ovvero il locale eliche di prua) rilevate dal c.t.p. Massari e segnala altri "particolari che possono essere casuali", come la distruzione di un registro della petroliera e la mancanza della parte dell'inchiesta sommaria contenente il questionario dell'Agip Abruzzo.

In sostanza, entrambi i giudici hanno, pur se in modo diverso, posto attenzione ad alcuni aspetti che hanno ritenuto di censurare: il Tribunale ha fortemente criticato l'inesperienza dei soccorsi, per i quali è mancato ogni coordinamento, e la posizione assunta dallo stesso comandante del porto, Sergio Albanese, che ha addirittura dichiarato come il suo silenzio durante le operazioni andava interpretato come approvazione; la Corte ha sottolineato le rilevanti responsabilità di persone nei confronti delle quali mai era stata esercitata l'azione penale e le perplessità destata da alcuni "particolari" anomali che, pur non indirizzando diversamente le conclusioni e non essendo idonei a proseguire ulteriormente gli accertamenti, non potevano essere taciuti.

È evidente che, senza voler considerare l'intrinseca difficoltà di un processo di così rilevanti dimensioni, preceduto da indagini preliminari di tali e vaste proporzioni, l'esistenza di quelli che sono stati percepiti come "vuoti" dalla stessa autorità giudiziaria ha condotto – già durante la fase investigativa, come si è detto – al proliferare di sospetti e di dubbi che hanno avuto un rilevante peso nella percezione della verità processuale come carente, parziale e insoddisfacente o, peggio, come diretta a coprire fenomeni di ben altra portata.

## CAPITOLO III

### LE VERITÀ NASCOSTE

I diversi punti dubbi o oscuri, alcuni dei quali considerati o evidenziati nelle motivazioni delle due sentenze cui si è fatto riferimento, sono stati il terreno fertile per la deduzione di ipotesi ricostruttive diverse da quelle accertate mediante il processo.

Gli elementi sospetti o incongruenti sono stati in vario modo combinati tra loro, con prevalenza di volta in volta dell'uno o dell'altro.

Nel prosieguo, ciascuno di essi sarà distintamente preso in considerazione al fine di consentire la specifica valutazione della sostenibilità dell'una o dell'altra ipotesi nel quadro d'insieme: per il momento, è utile accennare alle principali teorie elaborate in merito alla collisione del Moby Prince.

1. il traghetto è stato la vittima occasionale di un complotto di vasta portata, il cui fine era di attirare l'attenzione di alcuni soggetti di rilievo internazionale, amministrativo, forse governativo, su come veniva svolto il traffico (illecito) delle armi nel porto e nella rada di Livorno. La collocazione di una piccola quantità di esplosivo nel locale bow thruster del Moby Prince avrebbe dovuto essere una sorta di campanello d'allarme, tale da convogliare sul porto i mezzi di soccorso, l'attenzione dei media e così via e far intendere alla mano invisibile che tali traffici governava o tollerava che le regole del gioco andavano cambiate. La non voluta collisione del traghetto con la petroliera, l'incendio infernale e le numerose vittime sarebbero stati effetti non previsti e non voluti.

Gli indicatori di questa ipotesi vengono ravvisati nei seguenti elementi: il ritrovamento di tracce di esplosivo militare nel locale motore eliche, come rilevato dal perito di parte Massari; le caratteristiche dell'esplosione, riconducibili a un ordigno; lo spostamento di parte delle movimentazioni di armi statunitensi nella più tranquilla zona di Talamone per il periodo successivo. La lentezza dei soccorsi e l'inerzia degli organismi preposti (capitaneria di porto, guardia di finanza) sarebbero una conferma della vasta "copertura" dei traffici svolti fino a quel momento. L'esigenza di non far emergere le connivenze e le corruzioni avrebbe impedito alle attività investigative di andare fino in fondo alla vicenda e accertare la verità.

2. è una variante della precedente, fatta propria nell'istanza di riapertura delle indagini. Premesso che il porto di Livorno sarebbe stato luogo di svolgimento abituale di traffici illeciti di armi da guerra, distratte dalle navi U.S.A. o militarizzate U.S.A. che avrebbero dovuto conferirle o ritirarle dalla vicina base di Camp Darby, con la connivenza delle autorità preposte all'autorizzazione, al controllo e al governo delle movimentazioni lecite, il 10 aprile 1991 sarebbe stata l'ultima occasione utile (in vista della cessazione dell'«allarme golfo») per svolgere un'operazione coperta di traffico d'armi avvalendosi dei minori controlli dovuti alla guerra in corso in Iraq. La nebbia che il processo ha ravvisato quale causa principale della collisione sarebbe stata, in realtà, non uno strano fenomeno

atmosferico ma un effetto creato ad arte per coprire le attività illecite, così come il generale oscuramento degli apparecchi radar successivo al disastro e le interferenze nelle comunicazioni radio. L'incidente – non previsto, ma indirettamente provocato dalle attività di copertura – avrebbe indotto le massime autorità civili e militari, nonché quelle locali implicate nella vicenda, a “coprire” le indagini e a sopprimere elementi probatori, onde evitare che nessuno potesse, per avventura, fare luce su fatti che dovevano rimanere segreti.

Collimano con questa ipotesi (tra gli altri e rinviando per i dettagli all'istanza in atti) i fatti accertati dell'oscuramento dei radar e delle interferenze radio, le conversazioni e i tracciati che dimostrano la presenza, il passaggio e infine la repentina fuga di natanti misteriosi e non identificati prima e dopo la collisione, le incongruenze delle testimonianze in ordine alla nebbia, la testimonianza in dibattimento del tenente Gentile sulla nave “che stava caricando le armi”, la presenza di un elicottero militare in zona e la presunta manomissione di elementi probatori; il tutto avvalorato dalla sospetta e congegnata sparizione di documenti fondamentali per l'inchiesta e, in generale, dalla soppressione di elementi di prova.

3. ancora una variante dello scenario internazionale, ma con caratteristiche da *mission impossible*: uomini del Mossad avrebbero abbordato il traghetto Moby Prince dopo l'uscita dal porto, al fine di contrastare, ponendovi dell'esplosivo a bordo e causando una piccola esplosione, il traffico d'armi che contemporaneamente alcuni palestinesi stavano effettuando con dei pescherecci e grazie all'intervento di una misteriosa nave “Theresa” che comparirebbe nei tracciati radar e nelle comunicazioni registrate sul canale di soccorso.

Il ritrovamento dei resti dei pescherecci sul fondo del mare dovrebbe avvalorare questa ricostruzione degli avvenimenti, già in parte dimostrata da tutti gli elementi sopra ricordati e in più dalla presenza in porto, in quei giorni, del peschereccio 21Oktoobar (noto per essere stato implicato nell'inchiesta giornalistica finita con l'omicidio di Ilaria Alpi e del suo operatore).

4. La petroliera stava facendo, come è prassi illecita ma tollerata nei porti, cessione non autorizzata di greggio a una bettolina, presumibilmente governata da contrabbandieri. La presenza della bettolina nei pressi dell'Agip Abruzzo in contemporanea al passaggio del Moby Prince avrebbe costituito un ostacolo imprevisto, a causa del quale il traghetto sarebbe stato costretto a un'improvvisa manovra per evitarlo e, così facendo, sarebbe andato a collidere con la petroliera.

A sostegno di questa diffusa congettura (le cui incontrovertibili prove si troverebbero sul fondo del mare, dal momento che il tubo utilizzato per il trasbordo del greggio sarebbe stato spezzato nell'incidente), sono anche alcune testimonianze, ma, soprattutto, la registrazione della sesta comunicazione dell'Agip Abruzzo sul canale 16 (ore 22.36.10), dove si dice “sembra una bettolina quella che c'è venuta addosso”, il ritrovamento di una manichetta spezzata alla tank n. 6 della petroliera, le posizioni del sistema del timone del Moby Prince e la sua presunta avaria illustrata da un consulente tecnico di parte (Mignogna) durante il dibattimento.



5. variante della precedente: il Moby Prince è stato costretto a un'improvvisa accostata dalla provenienza di una misteriosa nave in rotta di collisione, che potrebbe essere, in alternativa e in connessione alle ipotesi 2) e 3), Theresa o altro natante coinvolto nei traffici d'armi o nella battaglia navale tra israeliani e palestinesi.

Lo dimostrano tutti gli elementi già evidenziati sopra, collegati tra loro in quest'ultima prospettiva.

6. l'impatto è stato la conseguenza di un sabotaggio al traghetto – le cui ignote ragioni potrebbero farsi risalire a questioni d'affari dell'armatore o suoi presunti collegamenti con la criminalità organizzata –: dopo l'esplosione nel locale bow thruster, il comandante aveva dato ordine di invertire la marcia e tornare in porto, facendo altresì radunare i passeggeri nel salone De Luxe. La collisione sarebbe avvenuta, dunque, sulla via del rientro e con la petroliera orientata con la prua a sud.

Avvalorano la ricostruzione il rinvenimento di sostanze riconducibili a esplosivo nel locale motore eliche di prua del Moby Prince, la registrazione sul canale 16 della frase "abbiamo la prua a sud, per questo non ci vedete", proveniente dalla petroliera durante le operazioni di soccorso, il ritrovamento della maggior parte dei cadaveri nel salone De Luxe (che sarebbe un luogo 'anomalo' in relazione al tipo di incidente) e il presunto 'taglio' del nastro di una videoripresa trovata tra gli effetti personali della famiglia Canu.

Alcuni dei dati posti a supporto delle cause alternative sopra indicate sono stati valutati già dalle sentenze che hanno definito il processo, le quali ne hanno escluso la fondatezza anche tenendo conto delle cause e delle responsabilità per le quali il vaglio dibattimentale aveva fornito, invece, un impianto probatorio certo; tali dati saranno, in ogni caso e come già detto, esaminati nel prosieguo.

Una premessa di metodo. Quello di alimentare misteri, alludere a oscure trame e costruire complotti su vicende drammatiche ed episodi tragici è un costume antico, cui a volte si accompagna, quando le indagini e i processi non forniscono le risposte sperate, il sospetto su persone e su istituzioni.

La magistratura deve invece procedere sulla base di fatti e di prove e non di vaghi sospetti o ambigue sensazioni. Il pubblico ministero, che è organo imparziale e ha come scopo precipuo della propria attività quello di garantire la corretta applicazione della legge, nei propri provvedimenti deve tenere conto di tutti gli elementi acquisiti e non può selezionare alcuni ritenuti funzionali ad una determinata ricostruzione, ignorando gli altri che invece con tale ricostruzione entrano in insanabile contrasto.

Pertanto in questa sede è stato rigorosamente applicato detto metodo di lavoro e di analisi dei dati processuali che impone di considerare la totalità dei fattori espressi dalle indagini, anche contrastanti tra loro.

## CAPITOLO IV

### LE NAVI COINVOLTE: POSIZIONE, MANOVRE, VELOCITÀ

#### 1. punto di ancoraggio e orientamento dell'Agip Abruzzo

Una delle questioni di primaria importanza per stabilire la dinamica della collisione è stata fin dal principio stabilire il punto di fonda della petroliera. L'accertamento non è stato immediato, dal momento che all'epoca dei fatti non esistevano registri, documenti o simili sui quali venissero scritti e conservati i punti mare di ancoraggio delle navi alla fonda. Di questi era a conoscenza il pilota, che li segnava e li comunicava quando le navi entravano e si posizionavano in rada. La posizione delle navi – anche le altre navi, quelle ormeggiate a sud e a nord – è stata, quindi, ricavata attraverso le circostanze riferite dai vari comandanti e dai testimoni<sup>5</sup>.

La posizione dell'Agip Abruzzo è stata, poi, ricostruita attraverso l'analisi di una considerevole mole di dati che i giudici di primo grado e di appello hanno vagliato e confrontato tra loro.

La petroliera era lunga circa 300 metri, larga 52, alta 25,7. L'ancora era stata data per sette lunghezze di catena.

Il comandante Superina aveva riferito le coordinate di ancoraggio a Compamare il 9 aprile 1991, dopo l'arrivo in rada: 43.29.7 N – 10.16.00 E. Lo stesso comandante le ha ripetute dopo la collisione, alle 22.55, sul canale 16 (43.29 N – 10.16 E, 210° distanza di 2-2,5 miglia sud per 45° dalla diga della Vegliaia) e nell'ambito dell'inchiesta sommaria (2,7 miglia dalla testata di ponente per 23° dal faro di Livorno). Infine, al pubblico ministero l'11 aprile 1991 (2,7 miglia dalla diga della Vegliaia per 205° dal faro di Livorno).

Le coordinate sono state oggetto anche delle altre comunicazioni radio susseguitesì dopo la collisione e dirette, naturalmente, a orientare l'arrivo dei mezzi di soccorso.

Alle ore 22.50.56 è registrato “siamo a 2 miglia e 7 per 45° a sud della Vegliaia”; alle ore 22.53.27, 43.29 N – 10.16 E; alle ore 23.07.31, 43.29.8 N – 10.15.3.

Anche Rolla, dall'Agip Abruzzo, riferisce le coordinate all'avvisatore marittimo alle ore 22.50, per 2,7 miglia dalla testata ovest dalla diga della Vegliaia.

I soccorritori, infine, danno i punti come da essi rilevati: l'equipaggio della Guardia di Finanza a bordo della CP 232 alle ore 23.15 riferisce 43.28.94 N –

---

<sup>5</sup> È il caso di rappresentare la circostanza che nessun ausilio poteva provenire dall'esame dei tracciati radar di Poggio Lecceta, oggetto di consulenza tecnica del pubblico ministero: le registrazioni (previste per il controllo del traffico aereo) non contemplano bersagli a una velocità inferiore a 6 nodi e dunque sono rimasti esclusi tutti i bersagli “fermi”, come le navi alla fonda.



10.14.93 E; il rimorchiatore, invece, 43.29.87 N e 10.15.65 est.

Ci sono, poi, i dati riscontrati nei giorni successivi al fatto: la nave Libra rileva la posizione della petroliera il 12 aprile 1991 per 43.29.6 N – 10.15.9 E e l'Accademia Navale il 16 aprile 1991 per 43.29.30 N – 10.16 E.

Da tutti questi dati, come si può leggere nella sentenza di primo grado, il Tribunale ritiene non essere emerso in modo certo dall'istruttoria dibattimentale il punto nave<sup>6</sup> al momento della collisione: in particolare, il collegio rileva come risulti aggravare tale incertezza, attesa la discordanza delle deposizioni testimoniali, la mancanza agli atti dell'inchiesta sommaria delle pagine da 23 a 34, che contengono il questionario (allegato 1) dell'Agip Abruzzo.

A tale incertezza si aggiunge l'ulteriore dubbio che la petroliera si trovasse in realtà nella zona di interdizione all'ancoraggio e che le differenti versioni rese dal comandante siano dipese proprio dalla necessità di "spostare" la nave. Una posizione scorretta, infatti, avrebbe inciso senz'altro sul peso delle rispettive responsabilità, dal momento che la plancia del traghetto aveva la legittima aspettativa di trovare libera la zona interdetta.

Su questo particolare si scontrano le valutazioni dei consulenti del pubblico ministero, che valutano la posizione al di fuori della zona d'interdizione all'ancoraggio, e la deposizione dell'avvisatore marittimo Ricci, il quale riferisce il contrario.

La questione viene affrontata anche dai giudici del gravame: la Corte d'Appello ritiene più verosimile la posizione fornita da Rolla perché più si avvicina alle posizioni rilevate nei giorni immediatamente successivi al disastro (43.29.60 e 10.15.90 il 12 aprile 1991 rilevato dalla nave Libra; 43.29.30 e 10.16.00 rilevate il 16 aprile 1991 dall'accademia navale) e non ci sono prove che la nave abbia subito uno spostamento. In ogni caso, fuori dalla zona di interdizione.

La mancanza di elementi di rilievo probatorio in ordine a un'ipotizzata manovra compiuta dalla petroliera per spostarsi dalla zona interdetta o comunque di volontarie variazioni della posizione dopo la collisione non può che condurre a condividere le valutazioni della Corte.

È chiaro che un minimo spostamento è stato causato dalle forze successive all'impatto, ma sostanzialmente le coordinate riferite dai soccorritori si avvicinano molto a quelle rilevate nei giorni successivi e a quelle riferite via radio per favorire l'arrivo dei mezzi di salvataggio.

Qualsiasi altra ipotesi resterebbe, appunto, come tale.

Va considerato, poi, che il questionario dell'Agip Abruzzo, menzionato in entrambe le sentenze come mancante e la cui "sparizione" ha alimentato il sospetto che qualcuno avesse volontariamente sottratto il documento dagli atti dell'inchiesta

---

<sup>6</sup> La sentenza di primo grado parla sempre di «punto di fonda»: il termine tecnico più appropriato è «punto nave» poiché esso va calcolato secondo precise regole nautiche che tengano conto, tra l'altro, di tutta la lunghezza della nave e fanno perno sul suo baricentro e non semplicemente del punto in cui è attaccata l'ancora.

sommatoria proprio al fine di confondere ulteriormente le acque, è regolarmente agli atti del fascicolo del pubblico ministero<sup>7</sup>. Vi è indicata la posizione: alla domanda n. 59, la risposta scritta è “rilevamento 023° dal Faro di Livorno, dm<sup>g</sup> 2.7 dalla testata di ponente della diga della Vegliaia. Stabilito con rilevamenti radar e posizione confrontata con i dati del sistema satellitare”; e vi è indicato l’orientamento (domanda 73: 300).

Nel corso della presente indagine la circostanza è stata sottoposta a ulteriore verifica.

I consulenti tecnici, ammiraglio Giuliano Rosati e ammiraglio Giuseppe Borsa, hanno analizzato tutti i dati disponibili al fine di verificare ulteriormente il punto nave della petroliera (e delle altre imbarcazioni presenti in rada) e il suo orientamento la sera del 10 aprile 1991.

Assumendo quale punto cospicuo di riferimento il fanale della Diga della Vegliaia, è stato evidenziato come il rilevamento delle varie posizioni risultanti dalle testimonianze e dai riferimenti acquisiti nel corso della prima indagine sia compreso tra 199 e 207, mentre la distanza varia da 2,7 a 2,9: i consulenti hanno, dunque, tracciato sulla carta il relativo settore (che comprende tutti i punti determinati dai vari dati acquisiti), ottenendo un’area rettangolare di 600x300 metri nautici.

In base a tutti gli elementi disponibili, i consulenti hanno confermato che la petroliera non ha subito spostamenti di rilievo nell’arco temporale tra prima e dopo la collisione e che la sua posizione (intesa come baricentro dell’intero complesso catena dell’ancora/petroliera) può essere collocata nel baricentro dell’area rettangolare, ovvero in posizione 203 F.V. Vegliaia 2,8M di coordinate 43°29’75N – 10°15’75E, con orientamento della prua verso il largo in un arco compreso tra i 290° e i 310°, quindi al di fuori della zona di interdizione.

Tali conclusioni non si discostano in modo apprezzabile da quanto accertato all’esito del processo o comunque in modo tale da indurre a ripensare la dinamica dell’incidente, in particolare la provenienza del traghetto dal porto di Livorno in manovra di allontanamento dalla rada (e non di rientro improvviso, come da taluni sostenuto) e l’angolo di collisione.

Con riguardo, invece, all’orientamento della petroliera, entrambe le sentenze cui si è fatto riferimento concordano per la direzione nord.

Anche questo è un particolare che ha contribuito ad alimentare dubbi e incertezze, soprattutto in relazione alla dinamica della collisione: accertato l’orientamento a nord, o comunque verso il largo, appare chiaro che l’impatto è avvenuto mentre il Moby Prince percorreva la sua rotta verso il mare aperto, in

---

<sup>7</sup> In effetti, l’allegato 1 non è compreso nella copia degli atti dell’inchiesta sommatoria prodotti dal pubblico ministero nella fase dibattimentale. Chi lavora negli uffici giudiziari sa bene come “disguidi” di questo genere siano purtroppo frequenti e soprattutto nell’ambito di procedimenti così corposi come quello in parola. Stupisce, tuttavia, che si sia parlato di “sparizione” anziché di “mancata o errata produzione documentale” come in concreto è accaduto.

direzione di Olbia. Viceversa, laddove si fosse accertato che l'Agip Abruzzo fosse rivolta verso sud, o comunque verso terra, il traghetto doveva aver colliso provenendo dalla direzione opposta: ne risulterebbe avvalorata l'ipotesi per la quale la nave passeggeri aveva, prima della collisione, effettuato una virata per invertire la rotta al fine del rientro in porto.

Il dubbio è scaturito da un'indicazione, presumibilmente data dal comandante Superina, per i soccorritori: la registrazione sul canale 16 riporta la frase «abbiamo la prua a sud, per questo non ci vedete».

Si è già detto che per i soccorritori non fu facile individuare la petroliera a causa del fumo sprigionato dall'incendio: molte sono, infatti, le indicazioni dell'equipaggio dell'Agip Abruzzo dirette a orientare i mezzi di soccorso verso il luogo dell'ormeggio. Tra le tante, quella sopra riportata è a prima vista inspiegabile.

La lettura delle trascrizioni delle registrazioni avvenute sul canale 16, in verità, dà l'impressione di una somma concitazione e preoccupazione, dovuta all'estremo pericolo che l'equipaggio della petroliera e il suo comandante stavano vivendo. Non può farsi a meno di tentare, per quanto è possibile, di immaginare la situazione – un investimento da poco verificatosi, l'immane incendio in corso con le alte fiamme e immensi banchi di fumo che si era aggiunto alla nebbia, il carico pericoloso della nave – e ritenere più che comprensibile l'involontario e occasionale errore o una dato riferito mentre la petroliera aveva subito lo spostamento dovuto all'impatto, per poi riportarsi nella posizione originaria.

Ma anche a non voler considerare queste circostanze, non può non prendersi atto della sostanziale convergenza di tutte le altre testimonianze, sia quelle acquisite nel dibattimento che quelle che possono leggersi negli atti delle indagini preliminari, le quali riferiscono di prua rivolta verso il mare, verso la Meloria, verso la Gorgona e quindi comunque a nord.

È vero che alcune dichiarazioni sono di diverso segno, ma esse sono una minoranza sparsa e per la maggior parte declinate con incertezza.

Ad esempio, Giovanni Bernini, imbarcato sul volo AZ1102, dice «a quanto mi ricordo io era con la prua rivolta verso terra» (verbale di sit fol. 358, vol. 3).

Umberto Venturi, all'epoca in servizio al commissariato frontiera marittima, riferisce (verbale al fol. 308, vol. 3 degli atti d'indagine): «la nave, che sicuramente doveva essere la petroliera Agip Abruzzo era ancorata con la prua rivolta verso terra, leggermente in direzione sud e le fiamme che si sprigionavano erano visibili sopra e dietro la nave in prossimità della plancia di comando... sono certo che la prua della petroliera si trovasse, al momento in cui l'ho osservata, verso sud e le fiamme erano dietro alla sagoma della petroliera, infatti i bagliori dell'incendio illuminavano il castello della nave che era a destra rispetto al resto della sagoma».

Flaminio Caverio, imbarcato sul rimorchiatore Armando Neri, riferisce che si sono trovati improvvisamente sotto la petroliera, verso poppa e sul lato non incendiato; le fiamme erano in mare e provenivano dall'altro lato. «Siamo rimasti su questo lato fino a quando è stata calata la scialuppa con a bordo l'equipaggio dell'Agip Abruzzo... poi ci siamo diretti verso il porto di Livorno. Non abbiamo

fatto il giro della petroliera, ma siamo rientrati direttamente verso il porto... Ribadisco che quando abbiamo preso a bordo l'equipaggio della petroliera, ci siamo allontanati verso il porto lasciando alle nostre spalle il lato non incendiato della petroliera».

Ezio Maria Bertolini, comandante del volo AZ1102, riferisce «dalla direzione che avevo nel momento in cui ho sorvolato la zona diretto all'aeroporto di Pisa, essendo passato a poppa della petroliera verso le secche della Meloria potrei *azzardare di supporre* che la prua di questa si trovasse verso sud est, ma non ne sono sicuro perché non l'ho vista» (verbale di sit fol. 400, vol. 3).

Anche Francesco D'Alesio (figlio di Nello) accenna alla prua rivolta verso terra, ma non ne è sicuro.

L'argomento è stato affrontato anche durante la presente indagine.

Alle persone informate dei fatti che avevano prestato soccorso o che comunque erano intervenute in mare quella notte è stato chiesto di precisare in che posizione avevano osservato la petroliera.

Il tenente Cesare Gentile, al comando la sera del disastro sulla vedetta CP 5808 della Guardia di Finanza, è unico a riferire un orientamento di tutte le navi a sud per 180°, mentre sostiene che l'Agip Abruzzo era orientato a 270°; di 270° parla anche Giovanni Sorrenti. Giuseppe Leonardo, anch'egli facente parte dell'equipaggio della motovedetta, riferisce un orientamento a ovest (mentre una nave alla quale si erano accostati per chiedere indicazioni era orientata "verso terra") e Mauro Dessì a nord/nord ovest o comunque verso il largo, specificando anche l'orientamento, sempre verso nord, delle navi militari ormeggiate dall'altra parte della rada.

Durante le indagini, inoltre, è stato necessario assumere a sommarie informazioni testimoniali l'equipaggio della bettolina Giglio (una di quelle che eseguivano il bunkeraggio alle navi in rada) per approfondire altri aspetti: nel contesto, è stato riferito anche il dato relativo alla posizione della nave con la prua verso il mare e la poppa in direzione di Castiglioncello.

Se si tirano le somme, dunque, emerge che:

- 1) nel complesso anche i ricordi che si discostano dalle testimonianze (prevalenti) che parlano di prua rivolta verso nord sono tra di loro contraddittori;
- 2) è ragionevole che i testimoni che indicano 'il mare' o 'Gorgona' intendessero che la prua era verso il largo (nord- nord ovest) e che, dunque, la poppa era a sud;
- 3) è altrettanto ragionevole che quando i testimoni indicano la direzione usando l'espressione "verso terra" egualmente intendessero un orientamento verso nord, come si può dedurre osservando la mappa della rada di Livorno;
- 4) va tenuto presente un fondamentale dato di esperienza e cioè che, una volta ormeggiato, un natante tende a posizionarsi secondo la corrente e il vento a meno che le macchine non siano in movimento a contrastare questa naturale tendenza: tutte le navi in rada, quella sera, erano orientate con la prua verso nord o

comunque verso il largo. Chiunque abbia mai rivolto lo sguardo verso il mare, a vedere navi e barche all'ancora, sa che tutte sono tendenzialmente orientate nello stesso verso.

Per di più non è stato acquisito, né nell'ambito del primo procedimento né in questo, alcun dato certo idoneo a dimostrare, in contrario a quanto concordemente riferito dalla maggior parte dei testimoni e dal comandante della petroliera nel corso dell'inchiesta sommaria, che la petroliera avesse acceso i motori e fosse in movimento prima della collisione sì da modificare l'orientamento naturale determinato dalle correnti e dal vento.

Il tutto anche volendo considerare lo spostamento causato dalla collisione: la catena dell'ancora ha fatto, secondo i periti del tribunale, da perno di rotazione della massa costituita dal Moby e della petroliera, nel tempo in cui le navi sono rimaste agganciate. La rotazione è stata valutata in 23° (cfr. disegno D7 per 20° allegato alla perizia) e il tempo impiegato è stato valutato in dieci minuti dall'impatto. Il comandante Superina riferisce (cfr. atti dell'inchiesta sommaria) che avevano dato sette lunghezze di catena, corrispondenti a circa 192 metri. La catena dell'ancora, come si vede dai disegni della nave allegati agli atti dell'inchiesta, è a prua.

Dinanzi a una molteplicità di testimonianze sostanzialmente concordi, è più che ragionevole ritenere che la voce proveniente dalla petroliera, che indicava la prua a sud, fu dovuta alla confusione e alla paura che in quei frangenti regnavano sull'Agip Abruzzo: si è già sottolineato come il fumo della combustione, la collisione da poco avvenuta, le fiamme che rischiavano di espandersi rapidamente e disastrosamente hanno creato uno stato di agitazione – per non dire di panico – che risulta evidente dalla lettura in sequenza di tutte le comunicazioni radio. Estrapolarne una soltanto è riduttivo e contrasta con una decisa mole di dati di segno contrario. E il tutto va valutato tenendo conto che una rotazione dovuta alla collisione, nel tempo intercorso tra l'impatto e la comunicazione radio delle 22.57 cui si è fatto riferimento, si era comunque verificata e che l'espressione potrebbe essere valutata puntando l'attenzione non tanto sulla direzione della prua, quanto sulla collocazione delle sirene sulla petroliera, le quali erano certamente rivolte in direzione opposta a quella da cui provenivano i soccorsi indipendentemente dal fatto che la prua fosse “verso il largo” o “verso sud”: non bisogna dimenticare, infatti, che il fulcro della espressione non è la posizione della prua, ma il fatto che, in relazione alle comunicazioni immediatamente precedenti [«stiamo suonando, stiamo suonando!»] si dava una ragione per cui, nonostante il suono delle sirene, i soccorritori facevano fatica a raggiungere la nave.

Non è stato possibile approfondire la circostanza con il diretto interessato, Renato Superina, il quale – convocato per essere ascoltato – soffre attualmente di problemi di salute che hanno reso impossibile svolgere l'audizione in modo soddisfacente, come si rileva dal verbale in atti.

Deve dunque concludersi che la congettura secondo cui la nave passeggeri,

prima della collisione, avesse effettuato una virata per invertire la rotta e rientrare in porto è destituita di ogni fondamento.

## 2. rotta e velocità del Moby Prince

Gli elementi in base ai quali il Tribunale ha valutato la rotta della nave passeggeri sono stati in massima parte offerti dai consulenti tecnici e dai periti (cfr. sentenza di primo grado, pagina 54 e seguenti e poi pagina 755 e seguenti). Questi dati sono stati vagliati anche alla luce delle dichiarazioni rese da persone in grado di riferire le prassi di navigazione sulla specifica tratta, come quelle di Mario D'Ambrosio, anch'egli spesso al comando del Moby Prince.

Su questo specifico punto, i tracciati registrati dall'impianto radar di Poggio Lecceta (o Valle Benedetta) non sono stati utili<sup>8</sup>. Come si può vedere esaminando i file Radar 1.bat e Radar 2.bat mediante il cd allegato alla consulenza tecnica di Bruno Pelleri disposta nel corso della presente indagine, è impossibile individuare la traccia corrispondente.

In base ai dati raccolti sulla velocità del traghetto, sulle conseguenze dell'impatto verificate sulle navi, sulla posizione in rada delle altre navi alla fonda, sullo stato degli impianti di manovra e, infine, delle testimonianze sopra ricordate può condividersi l'ipotesi per cui da una rotta iniziale di circa 200° tenuta per mantenersi a distanza di sicurezza dalle navi ancorate in rada, una volta passata la nave Cape Breton il traghetto abbia variato la direzione, assumendo la rotta per Olbia di 191° e dunque entrando in rotta di collisione con la petroliera ancorata e di cui ignorava la presenza.

Deve escludersi che sulla rotta così accertata abbiano influito fattori diversi o che il traghetto abbia effettuato improvvisamente un'accostata a causa di un

---

<sup>8</sup> Il radar di Poggio Lecceta, come si è già annotato, era predisposto per l'analisi del traffico aereo, con le relative conseguenze. In particolare e per quel che qui ci interessa, i bersagli a velocità inferiore a sei nodi sono stati esclusi dal sistema (cfr., sul punto, le relazioni tecniche svolte per il p.m. da Fabbriotti e da Matthews e la più recente relazione del consulente tecnico del p.m. Bruno Pelleri, pag. 64). Il radar, peraltro, non ricostruisce una rotta, ma registra echi ai quali corrispondono delle 'battute' che possono essere lette in sequenza, ma senza alcuna possibilità di attribuire a ogni sequenza un 'nome' in mancanza di altri riferimenti. Le sequenze, inoltre, possono anche sovrapporsi. Per tutte queste ragioni non è possibile, attraverso l'esame delle tracce, affermare che alcuna di esse sia corrispondente al movimento del Moby Prince (ovviamente, peraltro, solo nel tempo in cui la nave ha superato la velocità di sei nodi). Deve aggiungersi, inoltre, che – come si può leggere anche nella consulenza svolta a suo tempo dal c.t. Fabbriotti unitamente al c.t. Matthews e come chiarito dal primo nel corso del dibattimento, il radar di Poggio Lecceta ha un "cono d'ombra", ovvero non registra battute a meno di una certa distanza dalla costa. Tale circostanza, lungi da valutazioni di "copertura intenzionale" del raggio di azione dell'apparecchio, è semplicemente riconducibile al funzionamento del meccanismo posto alla base del radar, la cui "visuale" è impedita dagli ostacoli. È chiaro che, posta l'apparecchiatura sul sito di Poggio Lecceta, la conformazione naturale del terreno impedisce che siano "illuminati" dal fascio delle onde radio gli ostacoli nascosti da uno più grande. Come la visuale di chi, in cima a un costone a strapiombo sul mare, è impedito a guardare in linea verticale, ma può vedere soltanto oggetti a una certa distanza. La questione sarà approfondita nel prosieguo.

ostacolo imprevisto, come sarà chiarito nei paragrafi che seguono.

### **3. avaria al timone e tentativi di sabotaggio delle indagini**

Gli impianti del traghetto sono stati oggetto di numerose consulenze e di una perizia disposta dal Tribunale durante il dibattimento.

Nel corso di queste analisi, relativamente all'impianto di timoneria è stata accertata la manomissione della leva di comando *change over lever* dal comando manuale idraulico al comando automatico elettrico. È opportuno darne conto in questa sede, rimandandosi per l'approfondimento sulle motivazioni a quanto si esporrà al capitolo XI, paragrafo 5, dal momento che la posizione della leva di comando è stata oggetto di valutazione nell'accertamento della modalità di conduzione della nave prima della collisione.

La manomissione è stata effettuata agendo sul pomello della leva di comando (trovato rotto). Fin dal verbale delle operazioni peritali compiute dai consulenti tecnici del pubblico ministero (n. 33 del 12 novembre 1991) si segnala l'accertamento in locale agghiaccio di "una vistosa manomissione al servo motore con deformazione della spina per il passaggio dal comando locale manuale a quello a distanza".

Il perito del tribunale, ing. Prosperi, afferma (udienza del 24.9.97) che «il tentativo di deformare lo spinotto del comando manuale tutto sommato ha poco significato. Significava che il timone poteva essere governato in loco, poteva dimostrare che il personale di bordo avesse avuto un'avaria dalla colonnina di plancia, ma certamente non poteva giustificare un'avaria rapidissima che aveva conseguenze di quel tipo perché per fare questa operazione la sequenza è questa: avaria dalla colonnina, mancanza di risposta, il personale va in agghiaccio, si vira lo spinotto, si mette a manovrare il timone in loco, si mette in comunicazione con la plancia, la plancia dà ordini e uno manovra» e «se la barra non è al centro nel passaggio di quest'asta possono esserci effetti di una rapida accostata... se i comandi elettrici o di auto pilota non sono congrui con il comando presente in quel momento, quando vado a cambiare gli do rapidamente un altro segnale e può avere degli effetti».

Il perito ritiene non professionale il tentativo di sabotaggio perché, per avere l'effetto ipotizzato di suggerire una rapida accostata, si sarebbe dovuto agire sul feed back, ovvero sul dispositivo meccanico elettrico collegato all'asta del timone che dice di quanti gradi è l'angolo di barra (pag. 22 del verbale d'udienza del 24.9.97); ma lo ritiene «stupido fino a un certo punto» per i possibili effetti sopra descritti.

Per il resto, secondo i consulenti tecnici del pubblico ministero e la relazione ministeriale l'impianto timoneria era in perfetta efficienza e tutte le altre deformazioni sono dovute all'incendio seguente la collisione.

La posizione del timone in "manuale-idraulico" tutta a dritta (barra di pochi gradi a sinistra con *by pass* chiuso), è stata accertata dai periti come quella effettiva al



momento della collisione e non derivata da spostamenti successivi. La rotazione del timone a dritta è la conseguenza del fatto che, dopo la collisione, con la plancia abbandonata da parte del personale o comunque con la morte di coloro che ancora si trovassero in quella zona, almeno una delle pompe è rimasta in funzione: con il *by pass* chiuso e la pompa in moto, il riscaldamento differenziale delle linee ha provocato la rotazione del timone. Solo dopo, con l'arresto della pompa, l'azione delle molle antagoniste e i danni subiti dalle linee idrauliche hanno portato il telemotore ricevitore nelle condizioni in cui è stato trovato dai vari consulenti tecnici, ovvero (non tutta a dritta per 35°, ma) 30° a dritta.

Nessuna accostata, dunque, dal momento che la posizione della barra tutta a dritta trova una spiegazione tecnica assolutamente chiara e accettabile.

La diversa ipotesi prospettata da uno dei consulenti di parte (Mignogna), secondo il quale il timone era con barra a dritta per la manovra improvvisa di accostata a causa di un misterioso natante comparso in rotta di collisione, non è supportata da elementi di prova ma, anzi, presuppone per di più l'aggravio di una presunta (e non dimostrata) avaria al timone: durante la manovra, infatti, la pompa si sarebbe fermata; il timoniere non si sarebbe accorto dell'avaria della pompa, continuando a ruotare la barra a sinistra fino a superare il *by pass*; nel rientro si sarebbe avuta l'avaria al timone.

È chiaro che, se l'obiettivo è quello di dimostrare una congettura che soddisfi le particolari aspettative, tutto si può sostenere: ma in questa sede le conclusioni devono essere supportate da elementi certi, provati o quanto meno plausibili secondo l'esperienza, la logica e nel confronto con gli altri dati raccolti.

La manomissione del timone, tuttavia e ferme restando le valutazioni tecniche sopra esposte che non sono contestate da alcun elemento di segno contrario, ha dato luogo, com'è naturale, a forti perplessità.

In verità la questione va inquadrata e valutata nell'insieme di tutte quelle circostanze che, secondo l'ambito di rispettiva incidenza, hanno concorso ad alimentare sospetti e illazioni su manovre occulte, pressioni e intenzionali operazioni diversive che avrebbero impedito l'accertamento della verità, cui si è accennato, e che affronteremo in seguito. Per quello che interessa in questo momento e in relazione all'accertamento della rotta della nave passeggeri nei minuti precedenti la collisione, il danneggiamento è stato interpretato come un tentativo di accreditare l'ipotesi di un'avaria al timone che avesse costretto un'improvvisa accostata (operazione compiuta, secondo l'opinione dell'ing. Prosperi – perito nominato dal collegio – in modo non professionale da persone poco competenti), causando l'impatto che altrimenti non si sarebbe verificato.

#### **4. un ostacolo sulla rotta del Moby Prince**

Tra le tante ipotesi prese in considerazione da consulenti di parte o riportate dai mass media vi è anche quella che considera la collisione come l'effetto di una



manovra improvvisa causata da un natante (una chiatta, una nave, una bettolina, un peschereccio) che il traghetto si sarebbe trovato inaspettatamente sulla sua rotta.

A questo punto, secondo le regole di precedenza che governano la navigazione, il Moby Prince avrebbe compiuto l'accostata per evitarlo, andando, però a scontrarsi con la petroliera.

Questa ricostruzione si interseca con l'ipotesi, che esamineremo più avanti, secondo la quale una bettolina mai identificata (forse perché affondata) stava sfilando lungo l'Agip Abruzzo dopo aver caricato illecitamente del greggio e si stava proprio allora allontanando; o con l'ipotesi che la nave Theresa – o altra impegnata nel traffico di armi – abbia incrociato la rotta della nave passeggeri.

In più, nella ricostruzione operata dal più volte citato consulente Mignogna, all'accostata sarebbe seguita subito dopo una svolta a sinistra, non andata a buon fine perché nel frattempo il timone era andato in avaria.

È interessante riportare, sul punto, un passaggio della sentenza di primo grado: «questa immane tragedia dovrebbe ascriversi a puntiglioso rispetto delle regole di precedenza, ad una improbabile controcorsa di un misterioso natante che – in una notte dall'ottima visibilità (in quanto secondo il CT<sup>9</sup> non c'era nebbia) rasenta la petroliera e continua a dirigersi verso il traghetto, ad una contestuale avaria (tecnicamente da escludersi e motivatamente esclusa su obiettivi rilievi) e dall'incredibile manovra del Moby Prince che a breve distanza da un ostacolo così grande e ben visibile attua, mantenendo la velocità di crociera (*circa 20 nodi, N.D.R.*), una brusca accostata e subisce un'avaria del timone proprio in fase di immediato rientro, anch'esso non percepito dal Bertrand» (pagg. 79,80 e 81 sentenza di I grado).

Piero Benassai, all'epoca inviato de L'Unità, sentito nella presente indagine l'8 maggio 2007, ricorda che arrivò al quotidiano una segnalazione che invitava a cercare nelle acque del disastro una chiatta affondata e ritiene che la segnalazione, ricevuta da Renzo Foa, provenisse da ambienti legati ai servizi. Secondo questa ipotesi, la chiatta avrebbe intralciato il percorso del Moby. Ma della fondatezza di questa segnalazione non vi è alcun riscontro concreto, né elementi di supporto sono venuti dagli accertamenti sul fondale della zona di mare interessata dalla collisione eseguiti nel corso di questa indagine: nessun relitto assimilabile a una chiatta è stato rinvenuto.

I documenti acquisiti dall'AISE e dal SISDE, inoltre, non contengono accertamenti ulteriori o spunti utili per un approfondimento.

Fermo restando che, per le ragioni già esposte al paragrafo 3, può serenamente escludersi che lo stato degli impianti di navigazione indichi l'accostata a dritta prima della collisione o l'avaria al timone, anche volendo considerare –

---

<sup>9</sup> Il Collegio si riferisce al già citato consulente di parte Mignogna, che ha escluso nella sua ricostruzione la sussistenza del fattore nebbia.

diversamente dai fautori di questa inverosimile teoria – la presenza del banco di nebbia, non si vede come il traghetto abbia potuto accorgersi della bettolina o della chiatta non avendo minimamente fatto caso all'ostacolo ben più grande di una petroliera lunga trecento metri. E anche se la plancia avesse visto entrambi, non potrebbe che giudicarsi del tutto insano di mente l'uomo che avesse preferito portare una nave passeggeri a schiantarsi contro una petroliera piuttosto che investire un piccolo natante e pur di rispettare le regole di precedenza.

In ogni caso, e non è un elemento di poco conto, chi si trovava a bordo del traghetto avrebbe dovuto accorgersi della brusca e improvvisa manovra: è rimasto soltanto Alessio Bertrand a testimoniare sui momenti precedenti la tragedia. Se dobbiamo credergli, come si ritiene alla luce delle considerazioni che saranno esposte di seguito, non possiamo non prendere atto della circostanza che nessun movimento della nave è stato da lui percepito.

## **5. velocità del Moby Prince**

La velocità tenuta dal traghetto dalla sua uscita dal porto fino alla collisione con la petroliera è stata valutata dai giudici in base a diversi dati messi in logica correlazione tra loro e i cui risultati si ritiene di condividere.

Le testimonianze assunte hanno consentito di accertare in dibattimento la prassi di navigazione del traghetto per Olbia, il quale impostava la velocità di crociera di circa venti nodi una volta passate le navi in rada e impostata definitivamente la rotta per la Sardegna.

Questo dato va comparato con le risultanze degli accertamenti tecnici relativi alla collisione.

Mentre il Tribunale ha valutato (per le motivazioni cui si fa rinvio) in circa venti nodi la velocità al momento dell'impatto, la Corte d'Appello ha ritenuto più verosimile una velocità di massimo 19,5 nodi, differenza che non incide sulla dinamica della collisione.

## **6. ultimo ordine di manovra dato sul Moby Prince**

I rilievi compiuti sul traghetto mostrano le macchine “leggermente avanti”, la plancia “avanti tutta”.

L'indice interno del telegrafo di macchina è in posizione VOL<sup>10</sup>-avanti tutta.

C'è, dunque, una differenza nel tipo di manovra tra la plancia e la sala macchine. In che ordine vanno lette?

Non nel senso che, dopo la collisione, la plancia abbia dato ordine di “avanti tutta” alla sala macchine, che sarebbe stato una follia. Il contrasto, come ha spiegato il perito del tribunale Prosperi, è solo apparente: è verosimile che, già impostate durante la navigazione le macchine in “avanti tutta” fino a raggiungere la

---

<sup>10</sup> Si tratta di parola in lingua olandese, come tutte quelle presenti sulla macchina.

velocità di crociera di circa venti nodi, una volta avvenuta la collisione il personale di macchina, resosi conto che era successo qualcosa e non potendo dare l'ordine indietro tutta – che, secondo le regole della marineria, non si dà in caso di collisione prima di aver valutato i danni –, ha inteso porre in essere l'unica opzione consentita, ovvero ridurre il passo delle eliche, lasciando al minimo la spinta in avanti per scongiurare il pericolo di ingresso dell'acqua da possibili falle. Ordine che, in considerazione degli effetti immediati dell'incendio, la plancia non ha avuto il tempo di dare.

## CAPITOLO V

### LA NEBBIA

Un banco di nebbia è calato nella zona di mare dove si trovava ancorata la petroliera la sera del 10 aprile 1991. Il fenomeno si è verificato approssimativamente tra le 22.15 e le 22.25, prima dell'impatto, e ha contribuito in modo rilevante a causare la collisione: il personale di plancia del traghetto non si è accorto della presenza dell'Agip Abruzzo proprio in quanto la grossa nave era nascosta alla vista<sup>11</sup>.

Come ciò sia potuto succedere<sup>12</sup> è stato oggetto di approfondito vaglio da parte dei giudici e deve essere valutato sotto diverse angolazioni: da un lato sono state verificate la natura, la consistenza, le prove che il fenomeno si sia effettivamente verificato; dall'altro è stato spiegato come, in presenza di strumenti tecnologici (radar), la petroliera non fosse stata contemplata tra le navi alla fonda. Per altro verso, infine, sono stati valutati i comportamenti omissivi delle persone coinvolte con ruoli di responsabilità e se – e in che misura – i comportamenti doverosi avrebbero impedito l'evento o attenuato le sue conseguenze.

#### *1. la nebbia quella notte era strana per diversi aspetti...*

In molti, tra cui i giudici della Corte d'Appello, hanno considerato “strana” la

---

<sup>11</sup> In entrambi i gradi di giudizio i magistrati hanno ritenuto accertato l'apporto causale del fenomeno nebbia.

Il Tribunale ha ritenuto assai degne di considerazione le testimonianze degli equipaggi dei motopescherecci, terzi estranei e disinteressati, gente di mare esperta di fenomeni meteomarinari e i più vicini al luogo dell'incidente.

Non così la sentenza di appello, che ha sottolineato il non totale disinteresse di persone che lavoravano in quel tratto di mare e che tendevano, presumibilmente, a non turbare il rapporto con gli operatori della rada e le autorità portuali, e le imprecisioni delle testimonianze.

La Corte ha dato prevalenza alle deposizioni degli allievi ufficiali di marina Thermes e Olivieri, abituati al mare ed esperti della rada; meno influenzabili in quanto ufficiali di complemento, che avevano redatto una relazione scritta nell'immediatezza (che non sapevano sarebbe stata acquisita al dibattimento) e quindi garanzia di attendibilità. In caso di contrasto tra le dichiarazioni dei pescatori e quelle dei guardiamarina, i giudici del gravame hanno ritenuto preferirsi queste ultime.

Secondo la sentenza d'appello, “la nebbia quella notte era strana per diversi aspetti... la serata era meravigliosa, l'atmosfera sembrava limpida... sembrava fumo tanto da far dubitare che si trattasse di nebbia”: tuttavia, troppi testimoni, anche circostanziati, avevano riferito sulla presenza della nebbia per consentire di escluderla.

<sup>12</sup> È del tutto naturale e pienamente comprensibile che si faccia fatica ad accettare che, con le tecnologie a disposizione e le norme poste a tutela dei naviganti, la spiegazione di questa tragedia possa essere così banale. Si è già detto come e in che misura i giudici di primo e secondo grado hanno valutato l'incidenza del fenomeno nebbioso nel meccanismo causale: l'accertamento processuale, con tutti i suoi connaturati limiti, può non essere idoneo a soddisfare le aspettative di giustizia laddove dolorose tragedie siano la conseguenza dell'omissione del rispetto di regole, anche molto semplici, che se seguite possono ottenere il risultato di salvare vite umane. Ma la tendenza a cercare cause più complesse nella speranza che la complessità dia una risposta più accettabile alla morte, soprattutto quando essa avviene in circostanza tragiche, può, alle volte, portare fuori strada.

nebbia che ha avvolto l'Agip Abruzzo pochi minuti prima della collisione. Le 'stranezze' riscontrate negli elementi di prova raccolti hanno contribuito ad alimentare il dubbio che non di vera nebbia si sia trattato, ma di fumo o di qualche sostanza appositamente diffusa per nascondere altri avvenimenti.

Il fumo, in particolare, sarebbe stato la conseguenza di un incendio sviluppatosi sulla petroliera prima e indipendentemente dall'investimento da parte del traghetto: lo stesso fumo avrebbe avvolto, dunque, la nave nascondendola agli occhi del personale di plancia del Moby Prince.

La 'nebbia artificiale', invece, sarebbe stata diffusa in quel tratto di mare perché proprio lì si stava svolgendo il presunto, illecito trasbordo di armi distratte dalle navi militarizzate: traffico in cui erano coinvolti, a seconda delle preferenze, la nave Theresa, Ship One, americani, israeliani e palestinesi, pescherecci locali, chiatte o bettoline; il tutto con la copertura cosciente delle massime autorità civili e militari. A parziale variazione, da taluno adombrata sempre sullo sfondo della connivenza delle autorità, è che la nebbia sia stata soltanto una opportuna invenzione per spiegare la collisione.

Ma cos'è che rende "strana" la nebbia e quali circostanze hanno suscitato tali perplessità in modo da far abbandonare la via maestra della semplicità per andare alla ricerca di spiegazioni così articolate?

In primo luogo, le caratteristiche peculiari del fenomeno meteo marino in esame.

Esso è strano in sé, per chi non l'abbia mai osservato; e anche a chi l'abbia studiato sulle carte – come può essere accaduto in questa vicenda – può apparire inverosimile.

La comune esperienza, infatti, conosce la nebbia "normale", quella che si incontra sulle strade o in città o che avvolge le basse pianure del nord Italia.

La nebbia di avvezione sul mare, invece, ha caratteristiche particolari, come risulta dai chiarimenti rese dai diversi esperti che si sono occupati della vicenda. Cala improvvisamente, da un momento all'altro, e non è omogenea. Non avvolge ogni cosa nel grigio indefinito, ma a si presenta a tratti e non si vede nello stesso modo da tutti i punti di osservazione, soprattutto di notte. Ed è proprio in ora notturna, nella stagione primaverile, che sul mare e in prossimità della costa è più facile che l'aria umida calda, mossa da brezze sulla ancora fredda superficie dell'acqua, possa raffreddarsi fino al suo punto di saturazione.

Un primo punto che può meravigliare, dunque, è rappresentato dai tempi: il fenomeno è stato repentino e di poco antecedente il passaggio della Moby Prince proprio in quel tratto di mare.

La seconda circostanza che parimenti può sembrare anomala è che non tutti i testimoni se ne sono accorti. Molte sono le testimonianze che riferiscono di una serata bella, limpida; e, tra coloro che hanno riferito di vapori che ostacolavano la visibilità, alcuni sono stati incerti nello specificarne la natura manifestando la

sensazione che si trattasse di fumo e non di nebbia.

Sulla fatale coincidenza temporale, invero, non può argomentarsi se non volendo prenderla quale opportuna occasione, tra le altre, per giungere alle conclusioni che più aggradano. Se la si considera senza pregiudizio, non si può che prenderne atto, semplicemente, evitando di collegarla ad altre circostanze in modo strumentale.

Nella medesima, asettica prospettiva vanno analizzate le discrepanze testimoniali.

La notte senza luna implica l'impossibilità di distinguere l'orizzonte dal mare. In mancanza di luce, lo sfondo appare buio e uniforme. È difficile, quindi, percepire il banco di nebbia di avvezione a meno che non ci si trovi sul mare e proprio nel punto dove la brezza o il vento lo hanno trasportato, oppure a meno che tra l'osservatore e la nebbia non vi siano delle luci che consentano di localizzarla.

E, a seconda del punto di osservazione, la percezione cambia.

Ecco perché alcuni osservatori hanno riferito di una serata limpida, altri di nebbia ma in un altro orario (come alcune delle navi che si sono mosse in rada quella sera o che erano alla fonda ma in punti diversi), altri ancora nelle medesime circostanze di tempo e di luogo (come i pescherecci che si trovavano vicino alle petroliere); ed ecco perché tra gli osservatori da terra, che si trovavano in luoghi differenti (l'accademia navale, i Tre Ponti, la Terrazza Mascagni, Antignano), le percezioni risultano contrastanti.

«Livorno ci vede e ci vede con gli occhi!» è una delle esclamazioni provenienti dall'Agip Abruzzo durante le richieste di soccorso e anch'essa è stata interpretata come un argomento a favore dell'inesistenza della nebbia. L'espressione è stata registrata sul canale 16 e fu pronunciata dal marconista della petroliera Imperio Recanatini. Questi ha chiarito (udienza del 12.4.96, pagg. 98 e ss. del verbale) che la nave era talmente enorme e così illuminata che era impossibile non vederla e non si spiegava, dunque, le difficoltà nell'avvistamento da parte dei mezzi di soccorso.

Voler sostenere, perciò, che il senso della frase è che la visibilità era perfetta e dunque non c'era nebbia, quella sera, resta una congettura.

Non può essere trascurato, infine, che l'incidenza della nebbia è avvalorata dalla testimonianza dell'unico sopravvissuto tra le persone imbarcate sul traghetto. E, tuttavia, altre perplessità sono state argomentate, a questo proposito e anche<sup>13</sup> nell'istanza di riapertura delle indagini, proprio dal modo in cui, nei primi passaggi investigativi, la presenza della nebbia è stata offerta agli inquirenti come una concausa dell'incidente.

## 2. Alessio Bertrand

---

<sup>13</sup> Sul punto si sono intrattenuti anche il noto reportage della trasmissione "La storia siamo noi" del giornalista Giovanni Minoli e il giornalista Elio Fedrighini nel suo saggio.

È l'unico scampato al disastro, tratto in salvo, come si è già accennato, dagli ormeggiatori del Tito Neri VII<sup>14</sup> e quindi, come si evince dal messaggio radio delle 24.05.23, preso a bordo della CP232 comandata da Sergio Albanese.

Bertrand viene sentito dal pubblico ministero l'11 aprile 1991 in ospedale. Dal verbale in atti si legge: «Io mi trovavo nella saletta dell'equipaggio dove si trova un

---

<sup>14</sup> Le circostanze del salvataggio hanno anch'esse dato luogo a perplessità e congetture, connesse alla emersione della nebbia come causa della collisione. È stato ritenuto, infatti, analizzando le relative comunicazioni radio sul canale 16, che il mozzo avrebbe cambiato atteggiamento nel momento in cui è stato preso a bordo dalla vedetta della capitaneria di porto sulla quale era il comandante Albanese, mentre nei minuti immediatamente successivi al suo recupero da parte degli ormeggiatori aveva fatto intendere che altre persone potevano ancora salvarsi. La congettura è che nella prospettiva del "complotto" – di qualunque natura lo si voglia intendere – nessuno doveva sopravvivere per non rivelare circostanze 'scomode'.

I vari momenti del salvataggio del naufrago si desumono non soltanto dai confronti delle comunicazioni radio e dei rispettivi orari, ma anche dalla relazione del capitano Cesare Gentile e dalle sue dichiarazioni.

Il TITO NERI VII arriva per primo sotto l'Agip Abruzzo alle 23.06.00; alle 23.32.44 si dirige verso il Moby Prince; alle 23.40.53 avvista il naufrago in mare; alle 23.43.08 lo recupera. È la stessa barca degli ormeggiatori che incrocia la vedetta 5808 comandata da Gentile e avverte del traghetto in fiamme alle 24.00 (Gentile, poi, arriva sotto il traghetto alle 24.10).

Gli ormeggiatori parlano con la motovedetta della capitaneria, che è arrivata quasi simultaneamente vicino al traghetto, e dicono: «siamo alla tua sinistra, punta sulla nave per favore che c'è ancora gente che ci dice questo naufrago che abbiamo raccolto» (ore 23.43.00).

Alle 23.43.40, sempre gli ormeggiatori dicono «un naufrago l'abbiamo già raccolto, adesso abbiamo la CP davanti a noi che indugia, andate a poppa della nave, il naufrago ci dice che ci sono anche dei naufraghi da salvare».

Alle 23.54.23 gli ormeggiatori dicono «la nave del Moby Prince, non riusciamo a trovare nessuno, non si butta più nessuno, noi gli stiamo dietro, eh». Alla domanda di Compamare, rispondono di essersi affiancati al traghetto e che nessuno risponde. Anche il Tito Neri II cerca di mettersi in contatto radio e non riceve risposta.

Alle 23.58.29 Compamare chiede se ci sono altri naufraghi: gli ormeggiatori rispondono (23.58.33) che stanno perlustrando e non trovano nessuno; quelli che hanno raccolto Bertrand dicono alle 23.58.45 «Il naufrago... ha detto che so tutti morti bruciati!». Pochi minuti dopo, il mozzo viene preso a bordo dal comandante del porto, per poi essere portato a terra.

Non sembra ragionevole attribuire un significato così inquietante alle differenti informazioni che si leggono nelle comunicazioni radio appena riportate, soprattutto alla luce delle dichiarazioni successivamente rese da Bertrand in momenti più sereni e anche da ultimo il 9 giugno 2009. Al pubblico ministero, peraltro, già il 30 settembre 1991, il mozzo, a specifica domanda, risponde: "quando mi sono buttato giù ero ormai convinto che tutti fossero morti".

È certo plausibile, anche soltanto cercando di immaginare le condizioni psico-fisiche in cui l'uomo si trovava appena tratto in salvo dopo un'esperienza così tragica, che le prime parole pronunciate (e poi accennate dagli ormeggiatori via radio) siano state espresse non con il massimo della lucidità o, comunque, male interpretate. Alle domande rivoltegli su questo specifico argomento all'audizione del 9 giugno 2009, Alessio Bertrand ha risposto che la sua era una "speranza", ma non una convinzione fondata su dati oggettivi. Deve escludersi, in ragione di tutti i chiarimenti resi dall'unico superstite e della mancanza di elementi di segno diverso, che sia stato adoperato qualche metodo di convincimento nei suoi confronti per indurlo a riferire ai suoi soccorritori che erano tutti morti.

Anche l'atteggiamento tenuto dal mozzo al momento in cui è stato sbarcato a terra è stato interpretato come un sintomo di un'arrabbiatura dovuta a qualche indebita pressione: pure con riguardo a questa circostanza Bertrand ha fornito semplici e più che plausibili spiegazioni di un'alterazione dovuta, come è ovvio, dall'impatto emotivo della tragica esperienza appena vissuta e delle sofferenze fisiche di cui risentiva (cfr. la trascrizione integrale del verbale di assunzione di informazioni, pagine 56-59).



apparecchio televisivo e stavo vedendo la partita Barcellona-Juventus. Ad un certo punto abbiamo avvertito un terribile urto, quasi come se fosse un terremoto, e improvvisamente i locali sono stati investiti dalle fiamme e dal fumo. Siamo scappati tutti quelli che eravamo nella sala e abbiamo attraversato diversi locali della nave, constatando che tutti erano invasi dal fumo e dal fuoco e che sia l'equipaggio che i passeggeri cercavano di scappare.[...] Insieme con due miei amici, D'Antonio Giovanni e Massa Angelo, ci siamo recati nella parte poppiera della nave, all'aperto. Lì ovviamente la situazione era un po' migliore anche se il posto era pur sempre invaso da fuoco e da fumo. I miei due amici ad un certo punto non sono riusciti a resistere ulteriormente e sono caduti a terra morti». Il mozzo ha provato a praticargli la respirazione bocca a bocca, ma senza risultati. Poi si è attaccato al corrimano della passeggiata dalla parte esterna e vi è rimasto per qualche ora finché non è stato tratto in salvo. Non si è buttato in mare subito: era «invaso di petrolio e ritenevo che potesse essere pericoloso».

Della nebbia riferisce: «Non ho visto dove fosse in quel momento la petroliera perché i fumi oscuravano completamente la zona. Non posso dire se nella zona vi fosse nebbia, perché in un primo tempo ero nella saletta, ed in un secondo tempo il fumo oscurava tutto e come ho già detto impediva ogni visibilità».

Viene sentito di nuovo il 15 aprile 1991: ricorda che la sera prima aveva portato un vassoio di caffè e panini in plancia comandi, dove erano presenti il comandante Chessa, il primo ufficiale di coperta e il timoniere. Poi era andato a vedere la partita. Dopo il terzo goal del Barcellona avvenne l'incidente, si rifugiarono prima in garage e poi all'aperto nella zona poppiera. Riferisce di non aver sentito nessun allarme né alcun ordine di concentrarsi al punto di riunione. Arrivato a poppa, insieme ad alcuni colleghi si accorse che tutto era in fiamme e quindi si portò nei corridoi delle cabine passeggeri, dove andando avanti e indietro si trattenne per circa venti minuti, finché si rese conto di esser rimasto l'unica persona viva laggiù. Non sa nemmeno lui come, ma riuscì ad arrivare «nel punto dove si interseca la scala che scende in coperta ed il corridoio delle cabine dei passeggeri, all'esterno». Là incontrò di nuovo Angelo Massa e Giovanni D'Antonio, con i quali aveva affrontato il tragitto precedente tra la saletta e la poppa – e che probabilmente aveva perso di vista, ma non lo dice – e con i quali restò all'aperto. C'era molto fumo, le fiamme si avvicinavano e il mare era sempre in fiamme. I suoi colleghi caddero a terra e Bertrand, dopo aver tentato inutilmente di rianimarli, si attaccò all'esterno del corrimano con la maglietta bagnata sul viso.

Nell'istanza di riapertura delle indagini, varie parti delle deposizioni del mozzo vengono intersecate a piacimento (parti della prima con parti della seconda, dichiarazioni montate di seguito quando in realtà sono state rese in momenti diversi dell'audizione e senza alcuna evidente correlazione). Ad esempio, si riporta alla pagina 90:

«Dopo pochi secondi dall'urto, tutti quelli che eravamo in saletta ci siamo rifugiati in garage, al piano terreno della nave». Perché in garage?



Bertrand non sa rispondere, dice che non è stato dato “alcun allarme sul traghetto e nemmeno alcun ordine di concentrarsi nel punto di riunione, situato nel salone dove sta anche il Commissario di bordo”.

Eppure in quel salone viene recuperata la maggior parte dei corpi di passeggeri con i propri bagagli e dell’equipaggio.».

In realtà gli viene prima fatta la domanda sull’allarme a bordo e risponde; poi, raccontando il fatto comincia a descrivere i vari spostamenti.

Comunque, in relazione alla nebbia, in questa seconda occasione dice: «Al momento in cui siamo usciti la prima volta, con il gruppo di quindici persone, sulla parte poppiera della nave, ho percepito l’esistenza di un’altra nave in fiamme. Preciso peraltro che vedevo soltanto il fuoco e non anche la sagoma della nave. Il fumo era già molto intenso e non si capiva se c’era o meno nebbia».

In una terza occasione, il 26 aprile 1991, Bertrand viene sentito da Lorenzo Checcacci nell’ambito dell’inchiesta sommaria della Capitaneria.

A proposito della nebbia, a domanda risponde: «Quando ero nel corridoio delle cabine passeggeri mi sono imbattuto anche nel timoniere (quello che avevo lasciato in plancia quando avevo portato i panini) anche lui era in preda al panico, gli ho chiesto che cos’era successo e mi ha risposto che c’era nebbia e che avevamo urtato un’altra nave». Ad altra domanda immediatamente successiva, riferisce «sono sicuro che si trattasse del timoniere di guardia dalle 20 alle 24 perché lo conoscevo personalmente e per averlo visto in plancia al timone poco prima».

Il ricordo dell’incontro con il timoniere si trova per la prima volta in questa deposizione: il mozzo non ne ha mai accennato prima; non ne parla durante la successiva deposizione davanti al P.M. il 30 settembre 1991; ne riferisce, invece, il 26 febbraio 1992 sempre al pubblico ministero. Qui dice: «quando siamo scesi per la prima volta nel garage ho incontrato il Padula che era mio compaesano e quella sera faceva il timoniere sulla nave [...]. Al Padula ho chiesto cosa fosse accaduto e lui mi ha risposto che c’era nebbia ed eravamo andati contro un’altra nave, peraltro poi non abbiamo più parlato della cosa. Per raggiungere il garage abbiamo percorso le scalette esterne di poppa ed il Padula si è aggregato a noi sulle scalette; non ho visto da dove provenisse»<sup>15</sup>.

Nella prospettazione contenuta nell’istanza,

«l’unico sopravvissuto del Moby Prince accredita la versione della Capitaneria del Porto di Livorno: c’era nebbia e il Moby Prince è finito addosso alla petroliera. Dopo questa importante rivelazione, Bertrand viene nuovamente convocato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Livorno, alla presenza anche dei periti nominati dal pm Luigi De Franco. E’ il 30 settembre

---

<sup>15</sup> Questa circostanza è stata utilizzata dal relatore dell’inchiesta della capitaneria di porto per rafforzare la ricostruzione, derivante anche da altri elementi, secondo la quale la collisione era stata determinata dalla nebbia.

1991. Come d'incanto, il ricordo dell'incontro rivelatore con il timoniere, affiorato in presenza delle autorità militari appena cinque mesi prima, svanisce nel nulla. Non se ne trova traccia nel verbale della nuova testimonianza fornita da Bertrand: nessun accenno, nessun riferimento a incontri e scambi di informazioni con il timoniere, o con altri componenti dell'equipaggio, su quanto era accaduto alla nave passeggeri [...] E' la versione che poi consentirà, come visto, al Tribunale e alla Corte d'appello di accogliere la tesi della esistenza della nebbia abbandonando le altre piste.»

Il mozzo ha riferito dell'incontro con il timoniere anche all'udienza del 31 gennaio 1996 davanti al Collegio. Ha detto, però, di averlo incontrato nel corridoio delle cabine passeggeri. Uno dei difensori (avv. Giunti) gli ha contestato la differenza con le dichiarazioni rese il 26 febbraio 1992 dinanzi al P.M., dove aveva riferito di aver incontrato il Padula mentre si dirigevano al garage, sulle scalette, e il timoniere si era aggregato al gruppo che scendeva al garage. Alla contestazione, Bertrand ha risposto "adesso non mi ricordo".

Non può non rilevarsi, dinanzi alle capziose supposizioni sopra riportate, che i giudici hanno ritenuto l'incidenza della nebbia sulla collisione non soltanto in virtù delle dichiarazioni di Alessio Bertrand, ma dopo aver esaminato una serie considerevole di testimonianze e di valutazioni tecniche. La circostanza riferita dal mozzo è stata posta, come si legge nelle sentenze, non quale dato fondamentale, ma a conferma di circostanze ritenute comunque accertate.

Ma anche a riguardare le sole dichiarazioni di Bertrand, interpretate in modo lineare e non malevolo, esse dimostrano solo che egli personalmente della nebbia può dire molto poco perché si trovava in mezzo al fumo dell'incendio; ciò che può dire è quello che gli ha riferito il timoniere, di cui non c'è alcuna ragione per dubitare. Ed è del tutto ragionevole che, quando viene sentito sul punto la prima volta, della nebbia parli in modo dubitativo perché il fenomeno non era stato da lui percepito direttamente.

È appena il caso di aggiungere che nessun elemento di rilievo probatorio è mai intervenuto nel processo, né è stato acquisito mediante queste ultime indagini a dimostrare che con riguardo alla nebbia Bertrand sia stato appositamente imbeccato, al fine di porre nell'ombra cause e responsabilità di ben altro peso.

Infine nemmeno può dirsi che, una volta emersa la circostanza della nebbia, siano state abbandonate tutte le altre 'piste': anche soltanto dando un veloce sguardo alla relazione conclusiva della Criminalpol (e non volendo soffermarsi a lungo sulla mole di documenti ed esiti degli atti d'indagine contenuti nel fascicolo del pubblico ministero, che ne costituiscono il presupposto), si vede bene come nessuna ipotesi sia stata trascurata – anche la più improbabile.

### 3. nebbia o fumo?

Nel corso delle indagini svolte nell'ambito del presente procedimento, sono stati ascoltati alcuni uomini che hanno partecipato ai soccorsi. Sulla questione "nebbia", tutti hanno riferito di una generale buona (o addirittura ottima) visibilità quando le motovedette erano uscite dal porto, ma di un peggioramento a mano a mano che si erano avvicinati al luogo dell'incidente e che hanno ricondotto al fumo dell'incendio. Giovanni Sorrenti, comandante dei mezzi navali della guardia di finanza, era uscito a bordo della motovedetta 5530: il 5 dicembre 2006 ha riferito che alle 20.00 non c'era nebbia. Ha parlato di mare calmo, brezza di maestrale e fumo quando erano arrivati sotto la petroliera. Giuseppe Leonardo, a bordo della motovedetta 5808 con il tenente Cesare Gentile, ha così dichiarato il 12 dicembre 2006: «... raggiunta la diga curvilinea cominciammo ad avere poca visibilità a causa del fumo. Ricordo che all'epoca nel rapporto che scrissi ebbi a sottolineare che vi era foschia proprio per distinguere che non si trattava di nebbia ma in gran parte di fumo. Uscimmo dall'imboccatura sud a velocità molto ridotta perché la visibilità era ridotta». Analogamente Antonio Conte, anch'egli facente parte dell'equipaggio della vedetta 5808, ha ricordato la visibilità ridotta a causa del fumo. Mauro Dessì, motorista sulla medesima motovedetta, ha riferito del mare calmo e di un'ottima visibilità sotto costa, ma di foschia andando verso sud già all'altezza della terrazza Mascagni.

Roberto Ruggeri, membro dell'equipaggio della motovedetta 5530 della Guardia di Finanza, era uscito intorno alle 20.00 dall'imboccatura nord, verso Viareggio. Sentito il 5 dicembre 2006, ha affermato in modo categorico di non aver visto nebbia e che il mare era calmo con buona visibilità. Rientrati in rada per i soccorsi, avevano trovato scarsa visibilità a causa del fumo.

Fumo e nebbia, però, non sono incompatibili e, a maggior ragione, non lo sono se si pensa che la nebbia di avvezione cala improvvisamente, favorendo l'impressione che si tratti di un fenomeno "artificiale". È, anzi, ragionevole pensare che – date le caratteristiche del fenomeno meteo sopra descritte – gli osservatori che hanno riferito di fumo o di foschia si trovassero, prima della collisione, in luoghi dai quali il banco di nebbia non si poteva distinguere; dopo l'incidente non è contestato, né potrebbe esserlo, che l'immensa coltre sviluppata dall'incendio fosse costituita da fumo.

#### **4. un incendio sull'Agip Abruzzo**

Le dichiarazioni che fanno riferimento al fumo non possono, dunque, essere utilizzate per avvalorare l'ipotesi di un incendio a bordo della petroliera prima della collisione.

Una siffatta ipotesi è stata, in verità, suggerita da una interpretazione delle immagini del video D'Alesio e da alcune testimonianze che, nel dibattimento, hanno riferito di luci e bagliori, anche tendenti al colore rosso arancio, osservati in corrispondenza della petroliera prima della collisione.

Su queste circostanze alcuni consulenti tecnici hanno espresso le loro valutazioni, che sono state prese in considerazione dai giudici del Tribunale (cfr. pagine 92 e seguenti della sentenza di I grado), secondo i quali l'osservazione dei bagliori e delle luci è dipesa dalla presenza del banco di nebbia che aveva già avvolto la petroliera. In particolare, il consulente tecnico Del Bene ha spiegato il mutamento dello spettro verso l'infrarosso a causa del fenomeno nebbia e ha sostenuto che «se poi la luce non filtrata è già ricca di infrarosso, come avviene nei fari alogeni per illuminare la coperta di una petroliera, l'assorbimento descritto porta a vedere una luce più tendente al colore di fiamma; poiché poi di rado la coltre di nebbia è ferma e a densità costante, tutte le sorgenti di calore dentro la nebbia sono viste come fiammelle il cui tremolio è causato dalla diffrazione della luce attraverso la nebbia che a densità non costante si muove a velocità variabile sia verso l'alto che orizzontalmente».

Il consulente Vatteroni, in relazione ai bagliori osservati dai testimoni Thermes e Olivieri, ha spiegato: «si trattava di banchi di nebbia che investendo la nave oscuravano completamente o lasciavano filtrare luce diffusa suscitando l'effetto di bagliori, fenomeno caratteristico della nebbia che passa sotto forma di banchi sopra agglomerati di luce quali appunto si trovano su navi grosse alla fonda, obbligate a mostrare le luci in coperta e sulle sovrastrutture oltre i normali segni di fonda».

L'incendio – che potrebbe in ipotesi avere interessato la cisterna centrale n. 6, trovata con il portellone parzialmente aperto e una manichetta – non risulta essere stato notato dai pescatori del Mauro I e del Domenico Emma che erano in zona, né si vede nelle riprese del cd. “video D'Alesio”, che mostrano la petroliera tutta illuminata e ferma e poi l'incendio dovuto alla collisione.

I consulenti tecnici nominati nel presente procedimento, ammiragli Rosati e Borsa, hanno compiuto una nuova valutazione dei dati acquisiti nella precedente indagine e nel processo formulando, in relazione alla presenza di “fumo” o “vapori” sulla petroliera, un'ulteriore ipotesi.

Un'avaria dell'impianto caldaie dell'Agip Abruzzo (precisamente, la rottura di uno o più tubi vaporizzatori all'interno della camera di combustione, evento che si verifica con una certa frequenza in analoghi impianti) avrebbe potuto produrre una considerevole fuoriuscita di vapore tale da avvolgere in breve tempo con una cortina di condensa tutto il lato destro della nave, che si trovava sottovento.

Questa ricostruzione, ferme restando le cause della collisione già accertate, consente di evidenziare ancor più il nesso di coerenza tra le diverse testimonianze di cui si è detto e attenua le apparenti discordanze in merito alla natura del fenomeno. Essa, peraltro, non esclude affatto la causale del banco di nebbia da avvezione – che, anzi, i consulenti ritengono provato –, ma aggiunge questo agli altri fattori che hanno impedito al personale di plancia della Moby Prince di avvedersi della rotta di collisione.

Le considerazioni, che saranno esposte al capitolo VIII, in relazione al

rinvenimento di un portellino aperto e di un residuo di manichetta bruciata sulla cisterna n. 6 centrale della petroliera, nonché all'ipotetico coinvolgimento di una bettolina in operazioni di contrabbando, parimenti inducono a escludere che sulla petroliera si sia verificato un incendio prima dell'impatto; non era, dunque, il fumo di questo fuoco quello che ha impedito al traghetto di avvedersi della nave alla fonda.

Può ritenersi, in conclusione, che gli elementi da ultimo raccolti non sono idonei a porre in dubbio l'accertamento processuale circa l'incidenza del banco di nebbia nella collisione tra le due navi.

In ragione di tutti gli accertamenti tecnici e del complesso delle testimonianze rese, l'insorgenza della nebbia di avvezione nel tratto di mare interessato deve considerarsi un dato acquisito: gli elementi di segno apparentemente contrario trovano, infatti una logica spiegazione non interferita da alcun apporto sostanziale. In particolare e in estrema sintesi, la percezione di vapori simili a fumo prima della collisione è riconducibile alle caratteristiche del tipo di nebbia, che si presenta a tratti e non è omogenea e, forse, alla fuoriuscita di vapori dovuta ad avaria delle caldaie; la percezione dei bagliori prima della collisione ha la spiegazione tecnica che si è vista e non è effetto di alcun incendio antecedente; la percezione del fumo dopo la collisione è ovviamente dovuta all'effettiva diffusione sul mare di enormi vapori brucianti dovuti all'incendio; la mancata percezione della nebbia da parte degli osservatori da terra, del videoamatore D'Alesio e di coloro che si sono mossi dal porto per portare soccorso dipende anch'essa dalle peculiarità della nebbia di avvezione e dalle circostanze di tempo e di luogo (notte non illuminata dalla luna), le quali non consentono l'identica percezione da diversi punti di visuale.

## CAPITOLO VI

### IL PRESUNTO TRAFFICO D'ARMI NELLA RADA DI LIVORNO

È in qualche modo in collegamento con l'insinuazione di dubbi sulla nebbia e sulle circostanze processualmente accertate, nonché con la supposta schermatura radar di cui si riferirà in seguito, l'ipotesi che quella notte (e non solo) la rada di Livorno sia stata il teatro di operazioni clandestine di trasporto e imbarco di armi.

Come si è già accennato, l'illecito traffico viene posto in relazione con la collisione per essere stato il movente di azioni di depistaggio e di copertura a ogni livello; e, secondo altra prospettazione, perché i natanti che se ne stavano occupando avrebbero intralciato la rotta della nave passeggeri contribuendo in modo significativo a causare l'impatto con la petroliera.

Lo spunto viene da alcune dichiarazioni rese dall'allora tenente della guardia di finanza Cesare Gentile, al comando della vedetta 5808 la notte del 10 aprile 1991, alle udienze del 15 e del 20 maggio 1996. Durante le indagini non era mai stato sentito.

#### 1. le operazioni di imbarco delle armi di cui riferisce Cesare Gentile

Il tenente Gentile era, quale comandante *ad interim* della sezione operativa navale della guardia di finanza, a bordo della vedetta 5808 che si mosse per portare soccorso, uscendo dall'imboccatura sud del porto e portandosi nella zona dell'impatto, fino a giungere, poi, anche sotto il traghetto ancora in fiamme. Furono redatte le relazioni di servizio, trasmesse all'ufficio della Procura, ma nessuno dell'equipaggio mai rese dichiarazioni al pubblico ministero nel procedimento n. 542/91.

Nei verbali d'udienza si legge quanto segue.

«[...] alle 22.40 sono uscito dall'imboccatura sud del porto di Livorno. Era una giornata chiarissima e ho constatato la posizione delle varie navi in rada. Ho visto a nord che c'era una barca che imbarcava le armi... (pag. 147). Sul lato dritto, per 235 gradi c'erano alla fonda quattro navi, mentre a nord c'era una nave grossa illuminata che era quella che stava facendo il carico delle armi. Questo lo ricordo con precisione. In quel momento c'era bellissimo tempo, il mare calmissimo e una visibilità meravigliosa [...] ricordo benissimo che avevo una petroliera sul lato sinistro a circa 700-800 metri dall'Accademia Navale, forse poteva essere l'altra Agip, poi c'era la petroliera messa in questa posizione. Sull'altro raggio c'erano altre quattro navi fra cui c'era anche una nave forse di munizioni, mentre all'imboccatura nord, proprio all'altezza del Calambrone c'era illimitata (illuminata, N.D.R.) la nave americana che stava caricando delle munizioni».

#### 2. deduzioni

Partendo dalle dichiarazioni di Gentile, dunque, si sostiene che la rada di Livorno fosse solitamente interessata da movimentazioni di armi e/o esplosivi non autorizzate o clandestine, e ciò stava accadendo anche la sera del disastro.

Il traffico sarebbe avvenuto sotto gli occhi o addirittura con la connivenza delle autorità preposte alla vigilanza nel settore e la sostanziale abdicazione del governo italiano a esercitare le sue prerogative a totale vantaggio degli Americani.

La necessità di non scoprire i traffici e le loro coperture avrebbe condotto le autorità preposte (prima di tutto il Comandante del Porto) a non attivare soccorsi tempestivi ed efficaci, aggravando in modo irrimediabile la sorte dei passeggeri del Moby Prince.

Si riportano di seguito le argomentazioni svolte nell'istanza di riapertura delle indagini, al fine di consentire senza cesure l'immediata percezione del filo logico che vi sottende e la comparazione e valutazione con i dati e le risultanze dell'indagine che si esporranno immediatamente dopo:

«[...] la sera del 10 aprile 1991 avvennero operazioni di trasbordo di armamenti da una delle navi americane, forse la Cape Flattery (ma considerato il luogo della rada, poteva trattarsi della Efdin Junior, della Cape Siros o della Cape Farewell) "sull'altra nave", così come dichiarato solo nell'aula del Tribunale di Livorno (il 15.05.1995) dal Tenente Gentile della Guardia di Finanza. Le navi americane si trovavano in rada in direzione nord e apparentemente non erano interessate dalla rotta che avrebbe seguito il Moby Prince (che avrebbe preso la direzione sud verso Olbia). Ma la loro posizione e la loro operatività in rada la sera del 10 ebbe parimenti influenza nello svolgimento dei fatti in quanto vi erano in loco non solo l'altra "nave" (quella che imbarcava armi, verosimilmente la "Theresa", la quale poco dopo le ore 22.45, si dette alla fuga), ma anche le altre imbarcazioni tramite le quali necessariamente avvennero i trasbordi di armi.

E, difatti - e qui si inserisce una ulteriore circostanza mai prima rilevata né evidenziata nella sua importanza - le "movimentazioni" di armamenti che avvennero quella sera non seguirono rotte da o per il canale Navicelli (e quindi furono funzionali a trasferimenti di armamenti da o per Camp Derby) per il semplice motivo che, come risulta da un rapporto agli atti del P.M. non esaminato in dibattimento, dal pomeriggio del giorno 10 aprile alla mattina seguente del giorno 11, il ponte Calabrone (che ne consente il passaggio) non venne mai alzato.

Le imbarcazioni che quindi anche operarono le "movimentazioni" (navi, chiatte, galleggianti o altro) si trovarono "in zona", verosimilmente con appoggio ad ulteriori imbarcazioni più grosse, tutte non individuate, ma numerose di esse pur viste e segnalate da persone varie (testi occasionali nell'istruttoria) durante le operazioni di soccorso al Moby Prince dopo la collisione.

Ma, la sera del 10 aprile del 1991, presentava un'altra sua particolarità, anche questa ovviamente non esposta alla magistratura e non esaminata da taluno (anche se ben nota alle autorità prima che ai cittadini tutti): nella notte tra il 10



e l'11 aprile 1991, venne dichiarata "chiusa" la guerra del Golfo: dalla sera dopo sarebbero state vigenti altre direttive per le navi sottoposte ai comandi diretti del Governo degli Stati Uniti: altre missioni di guerra le attendevano (forse in Jugoslavia, alla luce di quanto avvenne nel '92).

La notte del 10 aprile era, dunque, l'ultima notte delle vecchie consegne. Quelle nuove sarebbe potute mutate e così le destinazioni di navi e armamenti.

E, così, infatti, avvenne: navi (come la Cape Breton e la Gallant 2) che avrebbero dovuto trasbordare armamenti di provenienza del Golfo per riporle a Camp Derby, poi lasciarono il porto senza farlo - come si vedrà - e qualche giorno dopo presero altra direzione.

Quella sera, dunque, rappresentava una particolare occasione (di certo in anticipo nota al Comando militare americano sotto il diretto controllo del Governo degli Stati Uniti) per effettuare "movimentazioni", le quali, forse, anche il giorno dopo, non sarebbero più potute avvenire.

Una movimentazione forse da eseguire in modo affrettato e perciò pericoloso. Come in modo affrettato, pericoloso e imprudente, fu la "quasi" collisione, provocata dalla nave Teresa, evitata, poco prima di quella del Moby Prince, proprio da una di queste navi militarizzate americane, la nave Margareth Lykes, partita da Livorno alle 21.03 con rotta 235, allorquando, a 15 miglia a sud della Vegliaia, incrociò una nave (appunto la "Teresa"), facendo "una accostata improvvisa di 180 gradi per evitare la collisione con questa".

Dunque, una nave di quelle navi americane già partiva la sera stessa del 10 aprile. Ma un'altra (allora non identificata né attesa) ne sopraggiungeva (da sud) per una operazione senz'altro illecita, stando al suo modo di procedere e alle stesse comunicazioni di bordo (ascoltate dagli operatori di Livorno).

Ma, nella situazione di quella sera (in cui era pur nota la movimentazione di armamenti nella rada del porto), le autorità locali appaiono dedicarsi al mero "ascolto" hh. 24: il "non intervento attivo" risulta essere la sola modalità operativa delle autorità preposte al controllo della sicurezza del porto di Livorno (in "emergenza Golfo"), già prima della collisione del Moby Prince: arriva una nave (di nome Teresa, non identificata); ha fretta, costringe un'altra nave ad un viraggio per evitare una collisione, entra in una zona d'ombra radar, sparisce nella rada del porto proprio laddove alle stesse autorità è noto si svolge una operazione di movimentazione di armamenti, che non è collegata con la base di Camp Derby. Cosa prevede lo stato di allerta per quella sera? "ascoltare" e non intervenire».

«[...] Tali circostanze parrebbe possano confermare l'intenzionale omissione di controllo sul porto preventivo, concomitante e successivo alla collisione e quindi la dismissione e la abdicazione delle autorità portuali e militari della sovranità italiana in favore di un paese straniero (gli Stati Uniti), i quali appaiono essere stati lasciati consapevolmente "liberi" di operare trasbordi di armamenti (illeciti) su territorio (mare e cielo) italiano consentendone in particolare l'illecita importazione di armamenti militari.



Sotto il profilo oggettivo, possono configurarsi diverse ipotesi di reato - che si sottopongono al vaglio e alla valutazione del P.M. per l'eventuale esercizio dell'azione penale - nelle condotte concretatesi nelle seguenti attività:

1. di concorso nelle attività illecite di introduzione nel territorio dello Stato di armamenti da guerra in favore di soggetti non individuati, in violazione dei principi costituzionali, della Carta dell'ONU, del patto di alleanza NATO, del patto di non proliferazione degli ordigni nucleari, delle leggi italiane sul controllo delle armi, attività tutte compiute consentendo la utilizzazione a fini indicati del porto civile di Livorno, sottoposto al primario controllo di sicurezza della Capitaneria di Porto del Ministero della Marina Mercantile e della Marina Militare (art. 25 Legge 9 luglio 1990, n. 185);
2. nella consapevole utilizzazione del porto di Livorno (destinato e di fatto utilizzato per primari scopi civili) per fini militari propri di un altro paese in guerra con l'Irak nonché nella mancata rilevazione di unità navali da guerra, e/o comunque militarizzate, in violazione della Costituzione nonché delle prerogative in merito previste in capo al Presidente della Repubblica, al Governo e al Parlamento e, quindi, impedendo l'esercizio delle attribuzioni di organi costituzionali (violazione dell'art. 289 C.P., con l'aggravante di cui all'art. 77 C.P.M.P.; attentato contro prerogative costituzionali e alto tradimento);
3. nell'intenzionale mancato apprestamento, finalizzato al compimento delle attività di cui ai punti 1) e 2), di idonee misure di prevenzione di sinistri navali quali disciplinate e tipicamente individuate nel R.D. 19 febbraio 1940, n. 194 (Attribuzioni e ordinamento del comando generale delle capitanerie di porto), nel Decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 marzo 1947, n. 396 (Attribuzioni del Ministero della marina mercantile), nel Decreto Ministeriale 1° 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), in violazione della Costituzione nonché delle prerogative in merito previste in capo al Presidente della Repubblica, al Governo e al Parlamento e, quindi, impedendo l'esercizio delle attribuzioni di organi costituzionali (violazione dell'art. 289 C.P., con l'aggravante di cui all'art. 77 C.P.M.P., attentato contro prerogative costituzionali e alto tradimento);
4. nell'intenzionale ritardo nell'apprestamento delle misure di soccorso al fine di consentire l'ultimazione delle operazioni di cui al capo 1) e 2) nonché l'allontanamento di unità navali straniere impegnate in operazioni di trasbordo di armamenti, in violazione della Costituzione nonché delle prerogative in merito previste in capo al Presidente della Repubblica, al Governo e al Parlamento e, quindi, impedendo l'esercizio delle attribuzioni di organi costituzionali (violazione dell'art. 289 C.P., con l'aggravante di cui all'art. 77 C.P.M.P., attentato contro prerogative costituzionali e alto tradimento);
5. nell'intenzionale mancata segnalazione al traghetto Moby Prince dell'esatto luogo di ancoraggio delle navi civili e militari presenti nel porto (le quali si trovavano in una posizione di "sbarramento" nella rada del porto e quindi in una posizione tale da influire nella determinazione della sua rotta) e nella

consapevole mancata adozione delle preventive misure di sicurezza imposte in particolare dalla situazione di “emergenza Golfo” oltre che dalle ordinarie misure di sicurezza preventiva sul porto e sulla sua rada, ponendo in pericolo la sicurezza di pubblici trasporti e, così concorrendo a cagionare il naufragio e quindi la perdita delle due navi civili Moby Prince e Agip Abruzzo, con pericolo per la incolumità pubblica, e concorso nella causazione della strage rappresentata dalla morte di 140 persone (art. 422, 428, 432, 449 c.p.: strage colposa, procurato naufragio, attentato alla sicurezza dei trasporti);

6. nell'avere, in persona del Comandante del Gruppo della Guardia di Finanza di Livorno, soppresso, in parte decisiva e determinante, atti e documenti (le relazioni di servizio di data 10.04.1991 e la originaria nota di trasmissione alla Procura della Repubblica di Livorno di data 11.04.1991), che, in relazione al proprio contenuto (riguardante la introduzione illecita di armamenti militari americani nel territorio dello Stato), concernenti la sicurezza pubblica dello Stato (violazione dell'art. 255 C.P., soppressione di atti concernenti la sicurezza dello Stato);

7. nell'avere, in capo ai vertici della Capitaneria di Porto di Livorno, della Prefettura di Livorno, del Comando della Guardia di Finanza di Livorno, dei vertici degli apparati della Difesa – Marina Militare e di altri soggetti da identificare, abdicato ai doveri e all'esercizio della sovranità territoriale, marittima e aerea sul porto e sulla rada di Livorno, sottoponendo così tale parte del territorio dello Stato sotto la temporanea sovranità di fatto del Comando Militare degli Stati Uniti (*Art. 241 c.p.*, attentato contro l'integrità dello Stato).»

### **3. le verifiche svolte nel primo procedimento**

La relazione conclusiva della Criminalpol, agli atti dell'indagine svolta all'indomani della tragedia, segnala il vaglio dell'ipotesi di collegamento tra l'esplosione sul Moby Prince e un traffico d'armi accertato da parte di un'organizzazione malavitosa riconducibile ad ambienti mafiosi (clan Pulvirenti della mafia catanese, alleato al clan di Nitto Santapaola). Il procedimento era stato seguito dalla Procura della Repubblica di Firenze (indagati: Salvatore Grazioso, Reno Giacomelli, Salvatore Privitera, Domenico Casale, Antonino Vaccaro). Le armi provenivano dal Belgio.

Gli accertamenti tesi a stabilire ipotesi di collegamento con passeggeri, con la Nav.Ar.Ma o con i dipendenti di quest'ultima non hanno all'epoca dato alcun esito.

### **4. le più recenti risultanze istruttorie**

Sulla scorta delle osservazioni di cui sopra e in relazione alle ipotesi di reato per cui è stato iscritto il presente procedimento, sono state seguite le seguenti direzioni d'indagine.

Sono stati acquisiti i registri dell'Avvisatore Marittimo e del Canale dei Navicelli, dai quali sono stati evidenziati, come si può leggere nella relativa

informativa trasmessa dal R.O.N.O. di Livorno confrontandola con il contenuto dei registri medesimi, tutte le imbarcazioni che hanno operato in rada nei giorni 9, 10 e 11 aprile 1991 e i movimenti attraverso il canale dei Navicelli.

Non risultano nel giorno del disastro movimenti dalla Cape Flattery, mentre risulta un unico passaggio di chiatte in uscita attraverso il canale dei Navicelli alle 9.30.

Ci sono, è vero, molti movimenti di bettoline (Giglio e Montenero dell'Agenzia D'Alesio), ma parrebbe cosa normale visto che facevano il bunkeraggio alle navi.

È stata, inoltre, richiesta alla Prefettura di Livorno la documentazione inerente le autorizzazioni ai movimenti di armi da e per Camp Darby e tutte le persone assunte a informazioni testimoniali sono state interrogate sulla questione dei movimenti di armi.

In particolare, gli appartenenti a forze dell'ordine cui erano affidati i servizi di scorta delle chiatte – che erano obbligatori – hanno escluso che quella sera ci fosse stata una movimentazione: questo in base ai loro riscontri documentali, poiché ne avrebbero trovato traccia e così non è stato.

Gentile lo esclude categoricamente.

Giovanni Sorrenti e Roberto Ruggeri, che erano imbarcati sulla motovedetta 5530 della guardia di finanza, anch'essa coinvolta nelle immediate operazioni di soccorso, pure lo escludono.

C'è, invero, un contrasto tra le dichiarazioni di questi ultimi e le dichiarazioni di Gentile e dei funzionari sentiti. Soltanto Sorrenti e Ruggeri sostengono di aver effettuato delle scorte anche di notte, in orario compreso tra le 23 e le 7 del mattino; tutti gli altri escludono decisamente, invece, che le operazioni riguardanti le armi – che, si ribadisce, dovevano sempre essere compiute sotto scorta – avvenissero di notte.

Questo ufficio ha richiesto alla Guardia di Finanza di trasmettere la documentazione inerente gli ordini di servizio e la movimentazione di armi nella rada di Livorno.

Con la nota del 22 luglio 2009, sono stati trasmessi tutti gli ordini di servizio reperiti in archivio dal mese di gennaio al mese di aprile 1991: in alcuni di essi è presente la dicitura "scorta chiatte" o altra equivalente, a orari quasi sempre compresi tra le 7 e le 18, alcuni con orario di inizio e fine indicata "a termine", comunque mai in orario notturno.

La Stazione Navale ha, comunque, evidenziato che la documentazione risalente nel tempo è stata pressoché totalmente distrutta, com'è procedura ordinaria nella gestione degli atti d'archivio.

Analoga richiesta è stata inoltrata alla Capitaneria di Porto: sono stati trasmessi a questo ufficio un numero esiguo di documenti. Si tratta della minuta di una relazione inoltrata al ministro della Marina Mercantile del 12 settembre 1991, che riferisce le modalità con le quali si svolgevano i trasporti degli armamenti, e di due ordinanze del 14 e del 26 febbraio 1991 relative a trasporti in cui erano interessate

la nave Austral Lightining e la nave Cape Flattery.

Nessun ulteriore elemento ne viene, dunque, in relazione agli orari in cui le chiatte effettuavano i trasbordi.

Le dichiarazioni rese da Gentile in dibattimento sono state punto per punto oggetto di analisi e contestazione in sede di informazioni testimoniali rese al P.M. il 23 novembre 2006, come si può leggere nei verbali (riassuntivo e integrale) in atti. In sostanza egli ha dichiarato di non ricordare “nel modo più assoluto” di aver detto né di aver visto operazioni relative a carichi di armi la sera della tragedia; ha quindi precisato che con le espressioni usate in udienza intendeva riferirsi non al fatto che ci fossero operazioni in corso in quel momento, ma che quelle che vedeva erano le navi che di solito si occupavano dei carichi delle armi, ribadendo più volte di non aver mai visto operazioni di sbarco/imbarco nelle ore notturne.

In sostanza, si tratterebbe di un equivoco, dovuto all’uso improprio della forma progressiva (“stava caricando”), essendo mancato evidentemente, nell’eloquio del momento, l’apposizione di un avverbio di tempo che specificasse a quale o a quali momenti il teste intendesse riferirsi.

È necessario, inoltre, fare un’annotazione sullo stato generale di reazione di Cesare Gentile alle domande dei magistrati, che parzialmente può essere intuito attraverso la lettura dei verbali integrali, trascritti dalle registrazioni degli incontri con questo pubblico ministero, ma che può essere esplicitata soltanto da chi, come gli scriventi, ha personalmente interrogato il testimone; reazione emotiva che può rendere almeno in parte conto del giudizio di “manifesta illogicità” espresso nella sentenza di primo grado (pag. 492) con riferimento alle “sorprendenti precisazioni” del militare riportate al paragrafo 1.

Gentile mostra un significativo zelo nel porsi a disposizione dell’autorità giudiziaria e parla in un modo frettoloso, interponendo spesso le parole “sì” o “sissignore”, “nossignore” non come risposte a domande, ma quali semplici interlocuzioni con le quali fa intendere di star seguendo il discorso o di aver compreso le questioni. È ripetutamente contraddittorio, poi, nelle risposte finendo per chiarire solo dopo numerose richieste di precisazioni il senso preciso del suo pensiero e adopera spesso termini tra loro anche molto diversi per definire il medesimo concetto.

Le sue dichiarazioni, in sostanza, sono poco utili a far luce soprattutto su eventuali punti oscuri, dal momento che in parte già le sue espressioni verbali sono, in principio, oscure esse stesse.

La divergenza, poi, con i ricordi degli altri testimoni imbarcati sulle motovedette, con le dichiarazioni<sup>16</sup> e le risultanze degli accertamenti documentali

---

<sup>16</sup> Nell’istanza di riapertura delle indagini si fa riferimento, in particolare, alle dichiarazioni rese in dibattimento dall’imputato Angelo Cedro, capitano di vascello della Capitaneria di Porto di Livorno, il quale, rispondendo in aula alle domande del pubblico ministero su ciò che avvenne in sala operativa la sera della disastro, riferisce: «...prendo in mano la situazione giornaliera del porto, che è la strisciata fatta dal nostromo... Allora vedo che ci sono queste due – tre navi cariche di esplosivi, oltre il *Cape Flattery* che stava operando [il corsivo è nostro] su in alto a nord nella zona di Calambrone, e vedo che c’è anche l’Agip

rendono davvero difficile la sola idea di poter sostenere seriamente l'ipotesi che la notte del 10 aprile 1991 le navi militarizzate ancorate a nord della rada di Livorno stessero movimentando illegittimamente armi. Meno che mai appare realistica la possibilità di individuare i presunti responsabili e sostenere la relativa accusa in giudizio sulla base di siffatti elementi.

Sulla regolarità delle movimentazioni delle armi e dei munizionamenti nella zona del porto di Livorno, la Prefettura non è stata in grado di produrre alcuna documentazione, a eccezione dell'autorizzazione cui fa riferimento l'istanza di riapertura delle indagini relativa alla Cape Breton; Giovanni Daveti, capo gabinetto della Prefettura di Livorno, ha riferito che le operazioni si svolgevano sotto il controllo della capitaneria di porto.

Nella relazione di cui si è già accennato, svolta dal comandante del porto al ministro il 12 settembre 1991, si legge come nessun passaggio di navi cariche di esplosivi o "materiali similari" abbia mai interessato il porto. Il comandante Albanese riferisce che «tutte le operazioni di trasbordo/sbarco/imbarco di esplosivi dalle navi alla fonda su chiatte tipo Lash sono sempre state effettuate in un punto della rada di Livorno a Nord delle Secche della Meloria; nel caso ben noto della "Desert Storm" ciò è avvenuto all'incirca in posizione: lat. 43°34' N – long. 010°16'E «dipendendo il punto di fonda dalla grandezza e dal pescaggio nave». Riferisce, ancora, che le note navi militarizzate Cape Breton, Edfim Junior e Gallant II avevano scaricato materiale nel porto di Talamone, da dove su piccole motonavi erano stati successivamente effettuati i viaggi verso Camp Darby. I giorni interessati sono tutti successivi al 20 aprile 1991. Il motivo è indicato in «ragioni di opportunità valutate e gestite dal comando americano».

È, non vi è dubbio, un fatto che non sono state acquisite le specifiche ordinanze in relazione a tutti i trasporti. Mentre dalla documentazione trasmessa dalla guardia di finanza, infatti, risultano un certo numero di scorte effettuate, altrettanto non si può dedurre dalle sole due copie di ordinanze fatte pervenire dalla Capitaneria di Porto di Livorno a questo ufficio il 17 agosto 2009.

Nella già citata relazione al ministro, si legge: «peraltro questa Capitaneria, prima di rilasciare le richieste autorizzazioni, con le opportune prescrizioni, provvede ad acquisire i pareri del locale Servizio Chimico del porto, nonché del Registro Navale – Ispettorato di Livorno – ed inoltre a diramare apposite ordinanze per interdire la navigazione e la sosta di qualsiasi natante nella zona di mare circostante il punto di fonda assegnato».

---

Abruzzo... Allora chiedo conferma ad un sottufficiale che credo fosse il sergente Melis, adesso non ricordo, e dico "ma queste sono ormeggiate a sud?", perché di solito le navi rosse si mettono nella zona sud del porto...» (cfr. verbale dell'udienza del 5 giugno 1996). L'uso del gerundio viene ancora una volta enfatizzato, deducendo dall'espressione dell'imputato la conferma di quanto raccontato da Cesare Gentile. Dire "stava operando", tuttavia, non significa univocamente dire che la nave militarizzata stava effettuando movimentazioni in quel preciso momento (anche perché Cedro non poteva certo vederla), ma semplicemente che in quel periodo era una delle navi che operavano nella rada.

Questi, dunque, sono i dati di fatto. Va ricordato, a questo punto, che il suggestivo teorema costruito nell'istanza di riapertura delle indagini e in alcune inchieste giornalistiche si basa su alcuni elementi essenziali: i primi due sono le dichiarazioni rese in dibattimento da Cesare Gentile (sulla cui portata ed efficacia si è appena detto) e l'insufficienza dei dati documentali relativi alle operazioni aventi a oggetto gli armamenti. Il terzo viene elaborato in relazione alle difficoltà nelle comunicazioni e nei segnali radar e lo analizzeremo tra poco; il quarto s'incentra sul ruolo asseritamente svolto da una nave misteriosa (Theresa), di cui si dirà al capitolo IX; il quinto fa perno sulla presunta presenza a bordo del traghetto di un ordigno e di tracce di esplosivo di tipo militare. Indipendentemente da questi ultimi aspetti, che saranno approfonditi nelle rispettive sedi a ciascuno dedicate, è tuttavia possibile fin d'ora valutare il peso delle teorie rappresentate nell'istanza di riapertura delle indagini che abbiamo trascritto al paragrafo 2, poiché il loro fulcro consiste nella deduzione che il traffico di armamenti fosse un fatto abituale nella rada di Livorno e godesse della copertura e della connivenza delle più alte autorità; e tanto viene dedotto semplicemente dalle dichiarazioni equivocate di un testimone poco attendibile e dalla scarsità della documentazione reperita.

Nessuna prova è stata acquisita a dimostrare che il porto e la rada fossero teatro di operazioni clandestine o "coperte", men che mai la notte della collisione. Fonte di prova non è la testimonianza di Cesare Gentile, per le ragioni già esposte. Fonte di prova non è lo scenario fantasioso e totalmente privo di riscontri dipinto (a varie tinte e con ripetute contraddizioni) da Fabio Piselli, che si era presentato a questo ufficio come l'uomo delle rivelazioni sorprendenti e dirimenti.

Tenuto conto della carenza degli elementi probatori appena evidenziata, non potendosi dimostrare la sussistenza dell'illecito traffico di armamenti che ne costituisce il presupposto di fatto, non si può nemmeno dimostrare che la rada sia stata gestita quale porto franco per ogni sorta di attività illecita tra forze statunitensi e trafficanti d'armi; né si può dimostrare il presunto mancato esercizio da parte delle autorità civili e militari preposte, dei poteri e dei doveri di controllo. In sostanza, mancando la prova del delitto presupposto, diventa una *probatio diabolica* assumere la fondatezza delle ulteriori ipotesi di gravi delitti argomento dell'istanza di riapertura delle indagini.

In altre parole, il carattere di intenzionalità che si vorrebbe attribuire alla mancata (e non provata) vigilanza<sup>17</sup>, al ritardo e all'inefficienza nelle operazioni di soccorso e alla "mano libera" lasciata a un governo straniero è una pura e semplice congettura che non trova riscontro negli elementi oggettivi raccolti.

E, ciò che più conta, manca la minima prova che l'ipotizzata irregolare

---

<sup>17</sup> Non è stato acquisito nessun elemento concreto che consente di ritenere che qualche superficialità e la semplicità dei meccanismi di vigilanza nelle operazioni da e verso Camp Darby – deducibili, peraltro, soltanto dalla scarsità di documenti a noi pervenuti – siano omissioni consapevoli e preordinate a realizzare un qualche profitto o a favorire organismi estranei o governi stranieri tenendo in nessun conto la sicurezza della navigazione, le prerogative degli organi e dei poteri costituzionali e la tutela dei principi democratici.

movimentazione di armi sia stata (non tanto lo sfondo quanto) circostanza che abbia materialmente concorso a cagionare la collisione tra il traghetto passeggeri e la petroliera.

Non va trascurato, infine, che un rilevante contributo all'ipotesi del contemporaneo traffico di armamenti è stato dato dall'apparentemente singolare e generalizzato disturbo delle apparecchiature radar che, come si vedrà, ha una sua spiegazione.

Incidenza che finisce per venire meno, per le ragioni qui di seguito esposte, e che costringe a valutare la superficialità e l'approssimazione degli organi preposti alla vigilanza quali unici elementi vagamente indiziari dei gravi delitti ipotizzati, nonché dell'apporto causale alla collisione.



## CAPITOLO VII

### I DISTURBI NELLE COMUNICAZIONI E NEI SEGNALI RADAR

#### 1. le comunicazioni radio: la partenza, il may day, le chiamate di soccorso

Le comunicazioni radio svolte sul canale VHF 16 (che è il canale di soccorso) sono state analizzate sia nell'ambito del primo procedimento che in questo. Il canale è stato registrato continuativamente dalle stazioni costiere del Ministero PP.TT. con tempi GMT, cui bisogna aggiungere due ore per avere l'orario effettivo.

Le conversazioni che si possono leggere nelle varie trascrizioni effettuate per conto del pubblico ministero e delle parti – sebbene rechino qualche incongruenza in alcune rispettive interpretazioni delle parole pronunciate – consentono di avere un quadro drammatico degli eventi di quella sera. Tra le fasi di maggiore rilevanza di cui è utile dare conto, si distinguono la partenza del traghetto e il suo percorso fino alla collisione; quella successiva all'impatto, con il may day e le chiamate di soccorso; quella delle effettive operazioni di soccorso, di cui sono protagonisti l'equipaggio della petroliera e le imbarcazioni degli ormeggiatori, della guardia di finanza, dei vigili del fuoco; il momento del salvataggio di Alessio Bertrand, le cui conversazioni sono già state sopra riportate. C'è, poi, una serie di messaggi radio intervenuti sul medesimo canale 16, provenienti da altre imbarcazioni o dalle stazioni radio della costa francese, che risultano interessanti in quanto potrebbero rivelare, come da più parti è stato argomentato, il contemporaneo verificarsi di movimenti e di eventi forse connessi con l'incidente.

Le comunicazioni sono state analizzate nel presente procedimento sotto l'aspetto tecnico con l'ausilio del consulente tecnico Bruno Pelleri e sono state oggetto di una nuova trascrizione che è stata ampliata alle due ore precedenti la collisione, anche al fine di chiarire in modo definitivo alcune questioni già emerse nelle pregresse indagini e nell'istruttoria dibattimentale.

In effetti, le comunicazioni radio provenienti dalla Moby Prince risultano in buona parte difficili o soggette a interferenze, tanto da aver fatto sviluppare l'ipotesi, tra l'altro, che il may day sia stato lanciato più di una volta<sup>18</sup>. Ciò che maggiormente dà luogo a dubbi è il fatto che, invece, le comunicazioni svolte tra la stazione costiera e l'Agip Abruzzo e i messaggi di navi anche molto distanti (addirittura intercorse con le stazioni della costa francese) sono più limpide. È stato,

---

<sup>18</sup> Nella trascrizione delle conversazioni radio affidata al consulente nominato in questo procedimento, si inserisce in uno scambio di battute tra Compamare e l'Agip Abruzzo («stiamo arrivando, non vi preoccupate, state calmi») e «la pelle è mica la vostra»), definite dal C.T. come frammentate e metalliche, la frase «venit... su...bi...to», pronunciata da una voce percepita come diversa dalle altre due. C'è, inoltre, una pronuncia «may day» alle 20.44.28. La questione era emersa anche nel corso del dibattimento. La sentenza di primo grado ha escluso, sulla base delle valutazioni dei numerosi consulenti tecnici e periti intervenuti sul punto, che le parole provenissero dal Moby Prince e che fosse stato lanciato un terzo may day dal traghetto.



quindi, sostenuto, anche nell'istanza di riapertura delle indagini e in collegamento con la supposta, parallela circostanza dell'interferenza dei segnali radar, che la zona interessata al percorso del traghetto prima e alla collisione poi sia stata oggetto di un'intenzionale attività di interferenza radio e di schermatura delle apparecchiature radar. Se questo fosse vero, le difficoltà incontrate dal marconista nel far giungere il may day (non percepito dalla stazione radio, a causa dell'estrema debolezza del segnale) potrebbero ripercuotersi sul nesso di causalità e collegare le interferenze radio con il ritardo nella individuazione del traghetto passeggeri: con tutto ciò che ne consegue in termini di tempestività dei soccorsi e di possibilità di salvare altre vite; e potrebbero assumere maggiore credibilità le ipotesi di "schermatura" della rada funzionali allo svolgimento delle 'operazioni coperte'.

Si riportano di seguito le prime quattro comunicazioni: si tratta di chiamate alla Capitaneria di Porto (Compamare), funzionali alla partenza e al movimento del traghetto. Sono state con alto grado di verosimiglianza effettuate con l'apparecchio radio di plancia da un ufficiale di coperta, com'è prassi durante le manovre di partenza; peraltro, la voce non è stata riconosciuta durante l'istruttoria dibattimentale dal figlio del marconista che ha, invece, identificato quella del padre nella registrazione della successiva chiamata commerciale delle 22.22.

ore 22.14.33: "Compamare Livorno, Compamare Livorno, Moby Prince"
ore 22.14.46: "Compamare Livorno, Compamare Livorno, Moby Prince"
ore 22.15.13: "Compamare Livorno, Compamare Livorno, Moby Prince, Moby Prince"
ore 22.15.32: "Buonasera, Moby Prince, Moby Prince".

La qualità della comunicazione è scadente, tuttavia Compamare riceve la chiamata e invita il traghetto a passare sul canale 13 (canale simplex per le operazioni portuali): infatti, alle ore 22.15.38 è registrata la quinta comunicazione: "Tredici...".

Altre tre chiamate sono di poco successive: si tratta di comunicazioni dirette a effettuare il traffico telefonico di corrispondenza pubblica con terra. È il marconista Giovan Battista Campus, come confermato in dibattimento dal figlio e come è previsto nella ripartizione dei compiti a bordo. Tenta un primo contatto con Livorno Radio per una telefonata a Olbia. La qualità è buona e il segnale è normale.

ore 22.22.20: "Livorno, Livorno Radio, Moby Prince, Moby Prince"
--

In attesa della risposta, è verosimile che il marconista abbia trasferito la comunicazione sul sistema telefonico (come sottolineato dal C.T., è una prassi abituale che consente all'operatore di rendersi subito conto del buon ascolto). La

stazione costiera non risponde subito: il marconista compie una seconda chiamata, ma stavolta il segnale è pessimo e, infatti, l'operatore da terra invita a passare sul canale 61:

22.23.15: "Livorno Radio, Livorno Radio da Moby Prince"

22.23.21: "Oh, Moby Prince da Livorno... proviamo canale 61 ma ti sento debolissimo, eh?"

22.23.26: "Sei-uno, vado"

Il dialogo che dev'essere seguito sul canale 61 non è stato registrato, ma risulta dagli atti del processo che la stazione radio costiera ha tentato di contattare un numero di Olbia, senza ottenere risposta (infatti c'è una chiamata successiva all'impatto in cui Livorno cerca di riprendere il contatto con il traghetto alle 22.26.57).

Il C.T. nominato nel presente procedimento ritiene che la richiesta abbia comportato il decorso di almeno un minuto, tenendo conto dei tempi indispensabili per effettuare le operazioni tecniche, ipotesi già confermata dall'operatore radio della stazione IPL Savelli in dibattimento.

In ogni caso, durante il tempo che trascorre dall'ultima frase registrata sul canale 16 alle ore 22.23.26 ("sei-uno, vado") al may day passano meno di due minuti.

Le interferenze vere e proprie sulle comunicazioni cominciano proprio alle 22.25.27<sup>19</sup>:

22.25.27: "the ship ahead of me.... do you hear me?" oppure "the ship Eternit.... do you read me?"

contemporaneamente si ascolta l'interferenza della chiamata dal Moby Prince, con un appena percettibile "may day, may day"; due secondi dopo, la trasmissione della nave passeggeri di poco supera la trasmissione di un'altra nave francese che potrebbe trovarsi anche nell'area controllata dalla stazione dell'Isola del Levante:

22.25.29: "Moby Prince, Moby Prince, may day... may day, may day, Moby Prince, siamo in collisione, siamo entrati in collisione, prendiamo fuoco, siamo entrati in collisione e prendiamo fuoco, may day, may day"

<sup>19</sup> Le interferenze sulla comunicazione impediscono di ritenere certa l'una o l'altra interpretazione delle parole in inglese: la prima risulta nella trascrizione effettuata dai periti della Fonit Cetra nominati dal Tribunale, la seconda dalla trascrizione delle comunicazioni d'interesse svolta dal C.T. Bruno Pelleri nel presente procedimento.

Seguono, quindi, le trasmissioni innescate dalla prima chiamata di soccorso proveniente dalla petroliera. La prima è delle 20.26.08 e nei secondi successivi le comunicazioni dell'Agip Abruzzo interferiscono su una proveniente da una nave non identificata, che trasmette in lingua inglese, prevalendo su di essa (22.26.17: "ship on my portside..."; 22.26.22: "distance six miles... do you read [o "hear"] me?"). Dalla petroliera chiamano la Capitaneria che risponde alle 22.26.25.

## **2. debolezza e interferenze nei segnali radio**

Le strumentazioni radio a bordo del traghetto, come valutato dai vari consulenti del pubblico ministero e, da ultimo, da parte del consulente Pelleri, consistevano nella stazione radio con operatore posta sul ponte di comando, a prua vicino alla plancia, e di apparecchiature di trasmissione situate in plancia oltre ad altra apparecchiatura di emergenza per le imbarcazioni di salvataggio.

La stazione radio è stata completamente distrutta dall'incendio e, dai rilievi compiuti a bordo, le apparecchiature che la componevano risultano a terra, come scardinate dall'urto.

La nave passeggeri era, inoltre, dotata anche di diversi trasmettitori di soccorso i cui segnali di allarme, tuttavia, non sono stati rilevati. È verosimile che, da un lato, la stazione radio sia stata resa immediatamente inutilizzabile dopo l'impatto; dall'altro che nessuno (né il marconista, né altro ufficiale addetto) abbia avuto modo di lanciare i segnali automatici.

L'analisi del materiale a disposizione ha consentito ai consulenti tecnici di valutare il grado di intensità dei vari segnali radio trasmessi dalla Moby Prince.

Nelle prime cinque chiamate sopra riportate, l'indice di modulazione è risultato particolarmente basso (circa 20dB inferiore rispetto al valore previsto), per cui il volume dell'amplificatore microfonico era dieci volte più debole di quanto avrebbe dovuto essere. Per le ragioni che sono state già esposte, devono essere state effettuate con l'apparecchio VHF di plancia.

La sesta comunicazione è partita, invece, dalla stazione radio, con il microtelefono della relativa apparecchiatura: l'indice di modulazione è stato valutato buono, migliore rispetto alle comunicazioni precedenti.

La settima chiamata ha un indice di modulazione bassissimo. Secondo il CT Pelleri (cfr. pag. 40 della relazione in atti) è stata effettuata con il microfono del sistema telefonico e risulta un indice di modulazione di circa 40db più basso del dovuto, ovvero 100 volte più debole: la causa può essere ricondotta a un cattivo funzionamento del sistema telefonico, al non corretto collegamento degli amplificatori o al fatto che questi potevano essere spenti. In ogni caso, il marconista non avrebbe potuto accorgersene se non su segnalazione del ricevente: cosa che accade, perché Livorno Radio invita il marconista a passare sul canale 61 ("ti sento debolissimo").

Fin qui i fenomeni di debolezza del volume delle trasmissioni, che possono attribuirsi ragionevolmente a difetti di amplificazione.

Cosa diversa sono, poi, i fenomeni di interferenze<sup>20</sup>, che iniziano a partire dalle ore 22.25.27.

L'interferenza che impedisce di ascoltare il may day proviene da una nave o da una stazione costiera francese (in ogni caso molto distante, sia dalla posizione del traghetto che dalle antenne di Livorno Radio e rispettivamente tra le 145 e le 170 miglia nautiche). La potenza in concreto irradiata dal Moby Prince era sensibilmente inferiore e la stazione radio di Livorno non è riuscita a percepire la chiamata di soccorso.

Vediamo perché.

Si può ritenere, alla luce degli elementi a disposizione e delle valutazioni tecniche svolte, che il may day è stato lanciato dalle apparecchiature di plancia.

Depongono in questo senso, in particolare, due fattori: primo, l'indice di modulazione risulta più elevato di quello della comunicazione commerciale di poco precedente e simile a quello misurato subito dopo la partenza, quando la plancia aveva svolto le comunicazioni relative; secondo, il may day non può essere lanciato senza un preciso ordine del comandante, al quale soltanto spetta la valutazione della gravità delle circostanze. Inoltre, sembrerebbe che la stazione radio sia stata divelta dalla violenza dell'urto tra le due navi e che, dunque, il marconista sarebbe stato nella materiale impossibilità di lanciare l'allarme attraverso quelle apparecchiature. È ragionevole ritenere che egli, avvertito l'impatto, si sia recato immediatamente in plancia (i due locali sono molto vicini, come si rileva dalla piantina riportata alla pagina 36 della relazione redatta dai CC.TT. Ceccantini e Dalle Mese) per mettersi a disposizione del comandante.

Si è già detto, analizzando la qualità delle comunicazioni di partenza, che l'indice di modulazione era particolarmente basso, con un volume di amplificazione del microfono di dieci volte più debole. In aggiunta, c'è la forte, particolare interferenza della sorgente francese, che si ascolta perfettamente.

Il consulente Bruno Pelleri ha svolto i suoi accertamenti descrivendo le caratteristiche delle apparecchiature del Moby Prince e della stazione di Livorno Radio e svolgendo verifiche strumentali in laboratorio (i cui risultati possono leggersi nella tabella alla pagina 47 dell'elaborato).

L'interferenza è stata, dunque, valutata di tipo co-canale: si sono sovrapposte due comunicazioni sullo stesso canale, di cui una è molto più potente dell'altra. L'intensità del segnale radio (non l'indice di modulazione, come analizzato in 20db

---

<sup>20</sup> i CT del pubblico ministero nominati nel primo procedimento, Dino Ceccantini ed Enzo Dalle Mese, sottolineano due comunicazioni in francese: la prima è di una nave che ne incrocia un'altra in controcorsa e cerca ripetutamente di comunicare, prima e dopo la collisione; la seconda viene dalla stazione costiera francese Les Porquerolles, che da un po' tentava di comunicare con una nave che era in prossimità della costa.

I periti della Fonit Cetra nominati dal Tribunale evidenziano varie interferenze dopo una migliore pulitura dei nastri. Vanno da Ciccibello (un radioamatore) alla Cape Breton, all'Agip Abruzzo, a due navi inglesi e al peschereccio Rotta di Mare.

e 40db più bassi per le chiamate precedenti) del Moby è “insolitamente debole”: il consulente spiega che, in questo caso, non si deve parlare di ‘indice di modulazione’, ma di intensità del segnale radio e dunque di potenza effettivamente irradiata.

Dalla tabella predisposta e sopra richiamata, si rileva che la potenza massima effettivamente irradiata dall'apparecchiatura di plancia del traghetto non ha superato i 186 mW, contro i 25 W di potenza della stazione francese.

Diversi sono i fattori che possono aver influito sull'entità della potenza: antenna fuori uso, cavo coassiale che alimentava l'antenna interrotto o in corto circuito, guasto dell'amplificatore di potenza, guasto di un circuito di alimentazione.

L'incidenza causale del difetto di potenza che ha impedito la percezione del may day è stata già esclusa nel procedimento più antico, dal momento che, per quanto accertato in merito al tempo di sopravvivenza a bordo, essa non avrebbe inciso sulla concreta possibilità di portare un tempestivo e utile soccorso.

Nella ulteriore prospettiva di cui oggi si tiene conto, si può escludere che le debolezze e le interferenze delle comunicazioni radio siano state causate da intenzionali operazioni da parte di terzi.

La stazione radio costiera era perfettamente funzionante e le strumentazioni in dotazione adeguate; le altre comunicazioni registrate sul canale 16 non presentano analoghi difetti: ne deriva che nessuna operazione di manomissione o desensibilizzazione ha interessato la ricezione di Livorno Radio e che nessuna interferenza è stata attivata di proposito e in modo selettivo per incidere sul canale di soccorso.

Nessuno ha manomesso gli apparecchi della stazione costiera né, ovviamente, di tutti i natanti (o perfino della stazione costiera francese) che hanno operato regolarmente le rispettive trasmissioni registrate sul canale 16. Non è stato acquisito allora – né può essere acquisito oggi – alcun dato certo tale da assumere una seria dignità probatoria in ordine alla apposita manomissione degli impianti di trasmissione del traghetto.

L'interferenza intenzionale delle trasmissioni radio, peraltro, come ricordato dal consulente tecnico, deve essere operata sulla stazione *ricevente*: circostanza che si può escludere in virtù del fatto che la stazione di Livorno riceveva perfettamente tutte le altre comunicazioni. Nessun effetto si sarebbe potuto ottenere agendo a distanza sul trasmettitore (e dovendosi, come già detto, scartare una manomissione direttamente sulla nave).

L'ipotesi, dunque, avanzata dai sostenitori della concomitante ‘operazione coperta’, di una interferenza generalizzata nella rada di Livorno o nella zona interessata dal passaggio del traghetto è assolutamente infondata.

### **3. le rilevazioni radar**

Le indagini del pubblico ministero nel procedimento n. 542/91 si sono concentrate, tra l'altro, anche sull'acquisizione e l'esame tecnico dei tracciati radar

registrati nella zona della rada di Livorno la sera dell'incidente.

L'obiettivo era, evidentemente, di ricavarne indicazioni di valore oggettivo sulla posizione delle navi, sulla rotta del traghetto ed eventualmente verificare se l'equipaggio di qualche natante che si fosse trovato a passare nelle vicinanze avesse potuto dare indicazioni sui fatti avvenuti.

I tracciati sono stati acquisiti presso il C.R.A.V. di Roma Ciampino, dove poi i consulenti tecnici, verificato che il bersaglio riferito al traghetto Moby Fantasy (che nel frattempo aveva sostituito il Moby Prince sulla stessa tratta per Olbia) appariva registrato sulle coordinate 43°31'8"N e 10°15'3"E a 1,5 miglia dalla diga della Vegliaia e dunque la presumibile utilità dell'analisi dei bersagli, hanno proceduto ai plottaggi.

Il plottaggio dei nastri è stato effettuato a partire dal 20 gennaio 1994, a più di due anni e mezzo di distanza dall'evento; i dati in essi registrati sono stati poi elaborati dai tecnici.

I risultati di tali operazioni possono leggersi nelle due relazioni tecniche redatte, rispettivamente, da Salvatore Fabbrocetti e J.A. Matthews.

Alcuni bersagli sono stati individuati ed è stato dato loro "un nome", altri sono rimasti ignoti – come il misterioso natante del quale si è già fatto cenno e la cui questione verrà affrontata più dettagliatamente nel prosieguo. Ciò che più conta è che il tracciato del Moby Prince non risulta tra questi e la circostanza ha alimentato non pochi dubbi, solleticando ipotesi di una successiva manomissione dei dati o della più grave e intenzionale zona d'ombra creata *ad hoc* nella parte della rada dove avvenne la collisione.

Altra questione, connessa ma di diverso tenore, è quella derivata dalle difficoltà di rilevazione dei bersagli da parte delle apparecchiature radar in dotazione dei vari natanti che si sono portati in zona per i soccorsi e delle altre navi alla fonda, che è stata interpretata come un sicuro sintomo di una intenzionale "schermatura" diretta a coprire operazioni illecite.

Al fine di avere un quadro di come queste circostanze abbiano inciso sulla serena ricostruzione dei fatti, è utile riportare i passaggi dell'istanza di riapertura delle indagini che affrontano questi temi.

«Risulta pacifico che nella specie sia stata tralasciata l'acquisizione di fondamentali elementi documentali, in particolare le registrazioni dei tracciati radar.

E' altresì evidente che la sera del 10 aprile 1991 avviene in rada qualcosa che produce forti disturbi elettromagnetici. Le comunicazioni via radio sono disturbate, il may-day del Moby Prince quasi non si riesce a percepire, e i radar dei mezzi di soccorso che accorrono sul luogo della collisione vanno in tilt, approssimandosi al punto della rada dove è ancorata l'Agip Abruzzo: gli schermi impazziscono, come se ci fossero non uno ma mille bersagli in movimento mezzo al mare. Ma questo riguarda i soli radar in dotazione a bordo dei mezzi di soccorso: da terra, i radar sembrano funzionare regolarmente. E la zona di Livorno è una delle più presidiate dal sistema di controllo radar, civile e militare: proprio a Livorno, presso l'Accademia navale,

a poca distanza dagli uffici della Capitaneria di Porto ha sede Mariteleradar, un nodo della rete di difesa sovranazionale, centro di ricerca e di applicazione delle più avanzate tecniche in materia di controllo radar in campo militare, snodo del sistema di telecomunicazioni della difesa nell'ambito Afcea (Armed Forces Communications and Electronics Association).

A poca distanza c'è La Spezia, sede del Saclant, altro snodo strategico del sistema di controllo e di intelligence militare dedicato all'ambiente marino. Non distante da Livorno è situato il centro radar nato di Poggio Ballone.

Poi c'è Pisa, sede di servizi aeroportuali civili e militari.

Proprio la sera della tragedia un aereo Alitalia in fase di atterraggio, proveniente da Roma, osserva l'incendio della petroliera e avvisa la torre di controllo dell'aeroporto di Pisa fornendo le coordinate del punto nave della nave cisterna in fiamme: e dalla torre di controllo dell'aeroporto di Pisa parte subito una comunicazione diretta a Livorno Radio che rimane impressa sul nastro, esattamente alle ore 22.41'41.

Lorenzo Checcacci, ufficiale della Marina imputato e poi assolto al processo, componente della Commissione d'inchiesta sommaria, conferma di aver ricevuto direttamente presso la centrale operativa della Capitaneria di Porto, la sera del 10 aprile 1991, una segnalazione proveniente dalla Torre di controllo dell'aeroporto di Pisa riguardante l'avvistamento di una nave cisterna incendiata in rada da parte dell'aereo Roma-Pisa.

Dalla Torre di controllo di Pisa hanno visto, sentito e registrato tutto; informano la Capitaneria di Porto; potrebbero fornire importanti elementi.

Perché la Commissione non chiede l'acquisizione sistematica di tutti i tracciati radar disponibili riguardanti l'area del porto di Livorno la sera del 10 aprile 1991?

Perché nessuna stazione di avvistamento fornisce questo materiale alla Capitaneria di Porto di Livorno?

Si è già accennato il fatto che proprio quella sera si formò un'inspiegabile e improvvisa falla nella rete dei sistemi di controllo e di comunicazione civili e militari, una sorta di buco nero dove segnali, immagini e registrazioni risultarono occultati, impediti o alterati; dove le tracce di una nave potevano perdersi nel nulla, i radar delle imbarcazioni di soccorso improvvisamente andavano in tilt, quelli dell'aeronautica militare mostrarono coni d'ombra che impedirono le registrazioni dei mezzi in movimento, mentre le comunicazioni d'emergenza locali venivano soffocate da continue interferenze esterne.

Questa impreveduta falla dei sistemi di controllo, coincise con il punto in cui avvenne la collisione fra Moby Prince e Agip Abruzzo e dove erano ancorate le diverse navi militarizzate cariche di armi.

Il campo d'azione della stazione radar dell'Aeronautica militare di Poggio Lecceta, situata alla spalle della città di Livorno, consente normalmente di osservare non soltanto lo spazio aereo di competenza ma anche i movimenti marittimi e gli spostamenti delle navi in un'ampia zona della rada antistante il porto mediceo. Invece, proprio quella sera, ciò non fu possibile.

Alcuni consulenti del Pm notano che una zona della rada antistante il porto (proprio la zona dove è avvenuta la collisione) risulta apparentemente



invisibile al radar. In quel punto della rada non vengono rilevate tracce, segnali, movimenti. Non appare nulla. Come se non vi fosse alcun passaggio di navi.

Nell'udienza del 22 maggio '96, il teste Salvatore Fabbricotti, consulente del Pubblico ministero, dichiara: "Ho analizzato, assieme ai tecnici del Cram di Ciampino i nastri di quella sera, con le loro stesse apparecchiature che l'avevano prodotto, perché prima mi pare che l'avessero fatto esaminare in Inghilterra, poi abbiamo pensato di provare a leggerli con gli stessi che l'hanno prodotto e vedere se si riusciva ad avere dei segnali un po' più puliti, migliori e.. Mi riferisco ai bersagli che in quell'ora... in quel giorno, a una certa distanza dalla costa... quelli sono chiarissimi, mentre prima pensiamo a una zona d'ombra... non ci sono".

Eppure il radar registra l'uscita dal porto, poco dopo le 21, della Margareth Lykes, una nave militarizzata americana che, una volta giunta in rada, assume rotta in direzione sud. Vengono registrati anche i movimenti della motonave Adige, che segue una rotta simile al Moby Prince in uscita dal porto e poi, giunta in rada, punta la prua in direzione nord, destinazione Savona. Rimane anche la traccia completa dell'itinerario di uscita dal porto di un altro traghetto passeggeri, il Golfo degli Ulivi, diretto a Olbia. E' un dato importante: quest'ultimo lascia il porto di Livorno seguendo analoga rotta, stessa destinazione finale del Moby Prince. Tutto appare registrato, tutto appare perfettamente visibile dal radar, a differenza di quanto avviene in un determinato punto della rada intorno alle ore 22,25, l'ora della collisione, l'ora in cui si perdono le tracce della nave Teresa, l'ora in cui, più a nord avvengono operazioni di trasbordo di armi con altre imbarcazioni sconosciute.

Dopo la collisione, l'incendio della petroliera provoca un progressivo peggioramento della visibilità. Tutte le imbarcazioni di soccorso che intervengono in rada sono dotate di impianto radar. Ma i radar impazziscono improvvisamente appena al di fuori del bacino portuale delimitato dalla diga della Vegliaia, in prossimità del punto di collisione fra Agip Abruzzo e Moby Prince.

Parrebbe evidente che esistesse una fonte di disturbo dei sistemi di controllo radar tale da renderli temporaneamente inservibili.

Gli stessi consulenti tecnici del Pm, di fronte a una situazione così anomala, chiedono un incontro con specialisti per "capire i motivi del loro presunto mancato utilizzo delle apparecchiature rada da parte delle imbarcazioni presenti nell'area di mare nel periodo successivo al sinistro al fine di localizzare il relitto del Moby Prince".

Ma nessuna risposta riesce a dissipare i dubbi».

Va, a questo punto e in primo luogo sgombrato il campo da un possibile equivoco: non c'è nessuna correlazione tra le difficoltà delle comunicazioni radio, in particolare nella trasmissione del may day, e i fenomeni anomali (o, meglio, presunti tali) che hanno interessato le apparecchiature radar: questo perché, come già detto al paragrafo precedente, non ci sono elementi per ritenere un'azione di interferenza generalizzata sulle ricezioni radio.



Va, poi, operata una distinzione tra le diverse “anomalie” segnalate. Una cosa, infatti, è il cono d’ombra; altra cosa è il fenomeno che ha fatto pensare che i radar fossero tutti impazziti, ovvero la visione degli schermi bianchi o confusi, con un’unica macchia. Considerare le due circostanze da un’identica prospettiva, infatti, può apparire suggestivo ma non rende un buon servizio all’accertamento dei fatti.

#### **4. il cono d’ombra**

Sebbene l’espressione possa suggerire alla fantasia uno scenario da “007”, la zona d’ombra effettivamente presente nella raffigurazione di sintesi dei tracciati radar è cosa assolutamente ordinaria.

Essa fu già verificata dai consulenti del pubblico ministero Fabbriotti e Matthews ed è stata confermata da Bruno Pelleri.

In particolare, la relazione del primo evidenzia (pagine 14 e 15) che il cono della zona d’ombra termina a circa un miglio al largo della diga della Vegliaia e precisa che le differenze nelle distanze rilevate per i vari bersagli (A, B, H) la sera del 10 aprile 1991 e per il tracciato del Moby Fantasy può essere stata determinata da fenomeni di propagazione delle onde radio.

Il radar funziona grazie alla capacità che gli ostacoli “illuminati” da un fascio di onde radio hanno di riflettere queste ultime; e non tutti gli ostacoli le riflettono nello stesso modo. Altri fenomeni possono, inoltre, influire sul riflesso, l’assorbimento e l’attenuazione delle onde radio.

Il radar che ha registrato i segnali nella rada di Livorno è situato nella Valle Benedetta, a Poggio Lecceta.

Si tratta di un dispositivo realizzato per il traffico aereo e, dunque, rivolto verso l’alto per evitare, in relazione alle esigenze del controllore, che echi inutili provenienti dalla terraferma non “sommengano” lo schermo radar. Anche la parte inferiore del fascio di onde non è in grado di “illuminare” la terra fino a una distanza che il consulente Matthews definisce considerevole e che è determinata da diversi fattori: l’altezza del dispositivo di scansione – che per Poggio Lecceta è stata rilevata in 400 metri –, l’apertura del fascio verticale, le condizioni atmosferiche. Tutti questi possono curvare il fascio di onde impedendo il rilevamento di echi di terra. Va aggiunta, ancora, la curvatura terrestre che pure influisce sul rilevamento, dal momento che il fascio procede in linea retta. Infine, va evidenziato che l’ostacolo “suolo”, anche laddove fosse illuminato, resterebbe comunque più grande di eventuali ostacoli in mare e situati più in basso rispetto al dispositivo, per cui finirebbe comunque col prevalere su questi ultimi. La similitudine cui si è fatto riferimento nella nota n. 8 rende l’idea.

I segnali così raccolti vengono, poi, registrati da un sistema organizzato secondo criteri programmati, che seleziona le informazioni d’interesse ed elimina quelle considerate superflue. Il sistema del radar di Poggio Lecceta, predisposto per il traffico aereo, elimina le battute lanciate dai bersagli che procedono a una velocità inferiore a sei nodi e gli echi dovuti a fenomeni atmosferici (che producono battute

analoghe a quelle di un bersaglio fermo); inoltre, il sistema non fa alcuna differenza di quota: perciò, se un grande eco fosse presente in altezza sulla superficie del mare, esso sarebbe in grado di “coprire” altri bersagli che si trovassero alla stessa distanza e che, altrimenti, sarebbero rilevati.

Nessun mistero, dunque, se per un primo tratto della rada di Livorno non sono stati registrati i segnali radar a meno di circa 8 miglia nautiche dal radar (il punto di collisione è stato valutato approssimativamente a 7,2 miglia nautiche a ovest della stazione radar).

Non essendo in concreto reperibile alcun indice di alterazioni o manomissione dei *file* di testo<sup>21</sup> che contengono i dati delle registrazioni, ci si deve limitare a rilevare che quella sera i vari fattori sopra evidenziati, che influiscono sulla distanza a partire dalla quale il fascio riesce a illuminare gli ostacoli, hanno determinato una zona d'ombra con queste caratteristiche.

Per queste ragioni il traghetto Moby Prince non è stato individuato nelle registrazioni radar, mentre il passaggio di altre navi – anche che hanno proseguito più o meno sulla stessa rotta – è stato trattenuto dal sistema alle distanze rilevate al di fuori del cono della zona d'ombra.

## **5. interferenze e disturbi elettromagnetici**

Molte dichiarazioni rese nella fase d'indagine e dibattimentale del procedimento n. 542/91 attestano che nella zona di mare interessata dall'incidente i radar delle imbarcazioni erano “come impazziti”: i testimoni parlano di schermo bianco, di macchia luminosa, di bersaglio confuso, di un gran numero di bersagli che apparivano sugli schermi radar in modo tale da impedire la rilevazione.

Il teste Biagio Rum, comandante del rimorchiatore Oreste Neri, riferisce che per i primi cinque minuti la visibilità era buona, mentre “a un certo punto il radar ha dato tutto bianco”; Roberto Del Seppia, a bordo del Tito Neri X, parla di un bersaglio confuso, senza dettagli al centro, come una macchia luminosa, e Roberto Canacci, responsabile della sezione tecnica e operativa della Capitaneria e imbarcato quella sera sulla motovedetta CP250, riferisce di un'immagine confusa con molti bersagli.

Durante le indagini svolte nel presente procedimento sono stati ascoltati dal pubblico ministero molti tra coloro che avevano partecipato alle operazioni di soccorso o che, comunque, rivestivano all'epoca ruoli di rilievo.

Giovanni Sorrenti, comandante mezzi navali della guardia di finanza di Livorno, a bordo della motovedetta 5530 uscita dal porto alle ore 20.00, riferisce che il radar funzionava perfettamente, sia prima che dopo la collisione, quando sono intervenuti per i soccorsi (verbale di a.i.t. del 5.12.06); Giuseppe Leonardo, a bordo della motovedetta 5808 con il tenente Gentile, nelle informazioni rese al

---

<sup>21</sup> Nessun codice di controllo è presente nei files e nei blocchi di registrazione contenuti nei CD: cancellare un file sarebbe, in ipotesi, operazione estremamente semplice sempre che si sappia bene quale file vada eliminato. Ovviamente è impossibile accertarlo.

pubblico ministero il 12 dicembre 2006, dichiara: «uscimmo dall'imboccatura sud a velocità molto ridotta perché la visibilità era ridotta e il radar forniva indicazioni di false eco. Chiedemmo a personale a bordo di una nave all'ancora se dal loro radar avessero indicazioni o notizie più precise, ma non ci dettero risposte utili. Ricevemmo una notizia alla radio e capimmo che si trattava di una petroliera anche se la radio era molto disturbata»; «le comunicazioni radio erano disturbate e non sono in grado di stabilire la causa... solo quando comunicavamo con la nostra sala operativa la comunicazione era corretta, mentre i disturbi erano presenti proprio sul canale 16. In quella nottata il radar aveva delle false eco evidentemente dati proprio dalla presenza del fuoco e del fumo intenso».

Antonio Conte, a bordo della motovedetta 5808 con il tenente Gentile, riferisce che il radar funzionava regolarmente (cfr. verbale del 12 dicembre 2006). Gli sono stati chiesti chiarimenti sul concetto di falsa eco ed egli ha spiegato che con l'espressione s'intende quando il radar segnala un oggetto in mare diverso da un'imbarcazione, evidenziando che la 'falsa eco' non è sintomo di malfunzionamento del radar.

Mauro Dessì, a bordo della motovedetta 5808 con il tenente Gentile, pure sostiene che gli impianti radio e radar erano funzionanti.

Roberto Canacci, infine, già indagato nel primo procedimento nella qualità di responsabile della sezione tecnica e operativa della Capitaneria, è stato interrogato sul funzionamento delle apparecchiature la sera del disastro. Ha riferito che i radar erano inservibili, perché l'umidità della nebbia e il fumo creavano campi luminosi di disturbo; non è stato in grado, tuttavia, di dire alcunché sul funzionamento prima dell'incidente.

Sulla questione dei disturbi elettromagnetici è stato interpellato anche Michele De Palo, direttore di Mariteleradar tra il 1988 e il 1997. Si tratta di una struttura di ricerca in materia di telecomunicazioni presente in Livorno e a Tirrenia, che effettuava rilevazioni per finalità di studio. Le apparecchiature a disposizione avrebbero in ipotesi consentito di monitorare la rada, ma nessuna operazione era prevista per la sera del 10 aprile 1991 e dunque nulla è presente all'archivio.

Dalle dichiarazioni di De Palo si evincono significativi chiarimenti sulla possibilità, in linea teorica, di provocare disturbi e interferenze nel funzionamento degli apparecchi radar: sono definite "contromisure elettroniche" e possono oscurare il radar e interferire sulla capacità dello strumento di individuare i bersagli. Una consiste nell'emissione di un segnale potente, detto 'forza bruta', il quale produce l'effetto di schermo bianco impedendo al radar di individuare i bersagli; l'altra è detta 'Inganno' e ha la funzione di far "credere" a un apparecchio radar una rappresentazione diversa dalla realtà. Si tratta di un meccanismo che, captato il codice dell'onda del radar da ingannare, lo riproduce e lo rimanda indietro influenzandone la rilevazione. È idoneo, dunque, a ingannare il radar soltanto per la propria posizione e non in modo generalizzato.

La struttura Mariteleradar è dotata di un apparato in grado di verificare l'efficienza di altri apparati disturbatori, ma De Palo non è stato in grado di

ricordare se fosse in funzione nel 1991, specificando comunque che tale apparecchio è idoneo a misurare il disturbo altrui, ma non a interferire a sua volta.

In ogni caso, solo l'operatore che effettua le rilevazioni in un dato momento può accorgersi in concreto se il disturbo proviene da una fonte intenzionalmente attivata e soltanto se il suo apparecchio è dotato di apparati di contromisure e se è un operatore esperto.

Deve rilevarsi, in proposito, che nessuno degli operatori ascoltati ha riferito di tali apparati di contromisura presenti a bordo delle imbarcazioni uscite in mare la notte del 10 aprile, né è stato in grado di individuare la provenienza intenzionale di un eventuale disturbo. Al contrario, è stata riferita una graduale diminuzione della visibilità accompagnata a fenomeni di "imbiancamento" degli schermi con riferimento alla fase dei soccorsi. Non va dimenticato, infatti, che i problemi radar sono emersi in connessione alle difficoltà incontrate nell'individuazione delle navi coinvolte.

Al fenomeno dell'*impazzimento* dei radar è stata trovata una spiegazione dal C.T. Bruno Pelleri. Questi ricorda nel suo elaborato (pagina 70) che le microonde dei radar possono essere riflesse o anche molto attenuate «dall'attraversamento dai gas ionizzati», fenomeno che si produce per natura nella fascia alta dell'atmosfera ma che può verificarsi sulla terra quando elevate temperature, per esempio provocate da un incendio, producono gas a temperature anche superiori a 1000° K..

È importante che le anomalie nelle rilevazioni radar riferite dai testimoni sono tutte riconducibili al tempo successivo alla collisione, quando l'impatto e la fuoriuscita del greggio avevano già scatenato l'incendio; ed è significativo che gli apparecchi individuavano correttamente i bersagli all'uscita dal porto per risultare, poi, disturbati a mano a mano che le imbarcazioni si avvicinavano alla zona dell'incendio.

Si spiega, dunque, come l'immissione in atmosfera di nubi di fumo, vapore e gas ad altissima temperatura abbia potuto produrre l'oscuramento dei radar: il segnale radio trasmesso dal radar è stato «in parte riflesso dalla superficie della nuvola di gas roventi, tornando indietro sotto forma di un'eco confusa grande quanto le nuvole», in parte è riuscito a entrare nella "nuvola" restando molto attenuato, per trovare quindi altri bersagli costituiti dalle navi, riflettersi su di esse, venirne ancora attenuato e riflesso e infine pervenire al ricevitore del radar «con intensità molto debole e caratteristiche molto confuse».

Deve aggiungersi a questo fenomeno, che nelle ore successive si è aggravato per la salita in quota della nube di gas e vapori, anche il deposito dei residui della combustione degli idrocarburi, i cui componenti pesanti formano una sorta di "velo nero" che, fermandosi sulle antenne radar, può aver concorso a peggiorare le capacità di ricezione delle apparecchiature.

Certamente l'incendio, con i suoi gas incandescenti, ha contribuito anche all'estensione della zona d'ombra già caratteristica del rilevamento del radar di Poggio Lecceta: infatti le 'battute' del volo Alitalia AZ diretto a Pisa, che ha

sorvolato la zona pochi minuti dopo l'impatto, sono state perse dal radar secondario dell'impianto.

Deve, infine e per completezza, darsi atto che non è possibile dedurre l'intenzionale schermatura degli impianti radar dalla circostanza che le tracce (battute) di alcuni bersagli compaiano e ricompaiano nei rilevamenti: il fenomeno va ricondotto non a presunte anomalie, quanto agli effetti tecnici del rilevamento medesimo esposti al paragrafo precedente e in particolare ai mutamenti della velocità delle imbarcazioni. È sufficiente, infatti, che un natante riduca la velocità al di sotto dei sei nodi o si fermi perché il rilevamento si interrompa, per poi riprendere quando la velocità aumenti.

## **6. il “vuoto” investigativo sui tracciati radar**

È stato detto, a sostegno della teoria del vasto complotto in ordine alla “copertura” dei traffici illeciti e della ‘falla nel sistema di controllo’, che è stata omessa l'acquisizione sistematica di tutti i tracciati radar della zona di Livorno: ciò sarebbe alquanto sospetto, dal momento che l'area è estremamente rilevante dal punto di vista logistico e militare anche per la presenza della base U.S.A. di Camp Darby.

La risposta alla suggestiva insinuazione è semplice: non vi erano all'epoca – né vi sono ora – impianti di rilevazione utili alle indagini.

Si è già detto che la struttura Mariteleradar funzionava solo ove occorresse, per ragioni di studio e ricerca: i responsabili furono interpellati, per riferire che gli impianti quella sera erano spenti non essendo stata prevista, né svolta alcuna attività didattica.

Il consulente del pubblico ministero A.J. Matthews si era soffermato sull'utilità di acquisire rilevamenti di altri impianti, in particolare di quello del Monte Lesina a nord di Genova, escludendola. Va ricordato, in proposito, che la curvatura terrestre influisce sulla capacità di “illuminazione” degli oggetti, rendendo minore la percezione da parte del fascio di onde radio a mano a mano che aumenta la distanza dalla sorgente.

Bruno Pelleri, incaricato nel presente procedimento, ha svolto le sue ricerche per individuare eventuali altri impianti, senza rilevarne alcuno.

L'autorità diplomatica statunitense è stata interpellata da questo ufficio e ha ufficialmente confermato – come già riferito agli inquirenti nell'indagine del 1991 – che il sito di Coltano non ha a disposizione alcun archivio contenente dati d'interesse e all'epoca non aveva alcuna idoneità a intercettare segnali elettronici.

Eventuali impianti in funzione presso la base aerea militare statunitense, che comunque non esistevano secondo quanto accertato, non sarebbero stati comunque idonei a documentare il traffico navale se predisposti per quello aereo.

Resta il dato decisivo che qualunque altro impianto avrebbe in ogni caso risentito degli stessi limiti di cui hanno sofferto gli apparecchi delle imbarcazioni uscite in mare e quello di Poggio Lecceta, a causa degli influssi provocati dalla nube

di gas e vapori scaturiti dall'incendio.

## CAPITOLO VIII

### OPERAZIONI CLANDESTINE A BORDO DELL'AGIP ABRUZZO PRIMA DELLA COLLISIONE

Dalle testimonianze che riferiscono di fumi e bagliori, lingue di fuoco, fiammelle; dalla nota frase pronunciata subito dopo l'allarme (*sembra una bettolina quella che ci è venuta addosso*); dal rinvenimento di un resto di manichetta bruciato accanto alla cisterna n. 6 centrale: da tutti questi elementi è stata elaborata l'ipotesi che, prima dell'impatto, sulla petroliera la situazione non fosse così ordinaria come descritta dall'equipaggio, ma fossero invece in corso delle operazioni non consentite di travaso di greggio.

Durante le suddette (e, quanto meno, non regolari) manovre, sarebbe accaduto un incidente: l'incendio derivatone avrebbe prodotto il fumo che, coprendo il lato destro della nave, l'avrebbe nascosta alla vista del timoniere della Moby Prince.

Si è già dato conto nei paragrafi precedenti del senso delle testimonianze.

Vediamo ora che collocazione trovano, in una ricostruzione che non si basi sulle congetture ma su dati di concreto rilievo, le altre circostanze che hanno condotto a supporre interferenze di questo genere nella dinamica dell'incidente.

#### 1. la bettolina

La presenza di una bettolina, tipo di imbarcazione adibita al trasporto di idrocarburi e quindi anche al bunkeraggio alle navi in rada e nel porto, è stata argomentata da un passaggio, ritenuto cruciale, delle trasmissioni provenienti dalla petroliera nei minuti successivi alla collisione e allo scoppio dell'incendio.

Dalla frase pronunciata e registrata sul canale 16 alle ore 22.36.27 «sembra una bettolina quella che ci è venuta addosso» è stata elaborata una teoria della dinamica dell'incidente – pure esaminata dai giudici di primo grado, che ne hanno escluso la fondatezza – che troverebbe riscontro in altre circostanze verificate dagli operatori dei vigili del fuoco che si sono occupati di spegnere l'incendio sulla petroliera.

Durante uno degli accessi sull'Agip Abruzzo, il 14 aprile, fu verificato che il boccaporto della cisterna n. 6 centrale era “sbullonato e rimosso” e permetteva l'ingresso di aria all'interno. Gli operatori ritennero quindi indispensabile, a causa della presenza di una miscela molto vicina alla soglia dell'esplosibilità, di procedere quanto prima alla inertizzazione e al ripristino della tenuta del portello di ispezione (cfr. Rapporto Generale di Intervento dei VV.FF., pagina D1.5). La fotografia n. 5 allegata all'originale del rapporto, acquisito agli atti del dibattimento, mostra il portello di servizio: sulla sinistra della foto si può notare un pezzo di manichetta con l'estremità forse spezzata dal fuoco e comunque bruciata.

È stato perciò da molti dedotto che prima della collisione era in corso un'operazione di travaso di greggio dalla cisterna n. 6 centrale, attraverso la

manichetta e in favore di una bettolina: in sostanza, un fatto di contrabbando o comunque di sottrazione di combustibile. La bettolina avrebbe costituito un imprevisto ostacolo per il traghetto che, per evitarla, sarebbe andato a collidere nel fianco della nave alla fonda. È stato anche sostenuto che la bettolina fosse affiancata alla petroliera al momento della collisione. Circostanza assurda – che mostra la superficialità di certe ricostruzioni –, perché se così fosse stato la bettolina sarebbe stata praticamente tutt'uno con la petroliera e non un ostacolo che avrebbe determinato un mutamento di rotta che avrebbe poi portato il Moby Prince contro l'Agip Abruzzo. Dunque deve solo immaginarsi, per dare credibilità a questa ipotesi, che la bettolina a operazioni ormai chiuse si stesse allontanando dalla petroliera venendo a incrociare il traghetto sulla sua rotta.

La diffusione della notizia della bettolina ha alimentato, all'epoca, fantasiose ricostruzioni giornalistiche e ha trovato molto seguito nel processo di formazione della pubblica opinione anche grazie alle voci sull'interpretazione delle immagini del cd. 'video D'Alesio' che mostravano bagliori apparentemente provenienti dal lato della nave opposto alla costa e alimentavano le illazioni su un possibile incendio che aveva interessato la petroliera prima dell'incidente.

Durante la sua deposizione, un passeggero del volo AZ1102 proveniente da Roma e in atterraggio a Pisa, ascoltato durante le indagini nel procedimento n. 542/91, disegnò tre punti di fuoco posti a triangolo e staccati tra loro, due rettangolari e uno rotondo.

Tale Mario Fazzari (cfr. pag. 60, vol. 1 verbali di sit) che pescava ai Tre Ponti dichiarò che, sentito il boato dell'impatto, aveva pensato alla bettolina della Lampogas che più volte, quando pescava, vedeva transitare nel porto.

Valter Mattei, uno degli ormeggiatori che hanno tratto in salvo Bertrand, sentito il 10 febbraio 1993 dalla Polizia Scientifica della Questura di Livorno, parlò di una piccola imbarcazione da trasporto, una bettolina o una chiatta: «Dopo circa cinque, dieci minuti che eravamo usciti dalla Vegliaia, abbiamo scorto in lontananza una imbarcazione, che sembrava quasi una chiatta poiché era molto bassa, tutta illuminata di rosso. Non posso dire se si trattasse di incendio, non c'era nemmeno fumo e mi sembrava che fosse ferma. Certamente tale imbarcazione non era l'Agip Abruzzo poiché l'illuminazione che emanava era troppo intensa lungo tutto lo scafo. Questa imbarcazione si trovava spostata sulla nostra destra e sempre a sud. In quel momento non si vedeva però l'Agip Abruzzo».

Il suo collega Mauro Valli (verbale di S.I. del 10 febbraio 1993) non parlò di questa imbarcazione, ma accennò a una nave in fiamme che videro sfilare a dritta mentre si trovavano sul lato sinistro della petroliera: nave che al momento non identificarono per il traghetto. Si misero sulla sua scia e poco dopo trassero in salvo il mozzo.

Gli inquirenti, anche a seguito delle notizie di stampa che erano circolate, svolsero indagini dirette a verificare per un verso le fonti giornalistiche (appurando che si trattava non di testimonianze ricevute, ma di deduzioni derivate dalle note frasi pronunciate nella fase dei soccorsi e dal comandante Superina), per l'altro se



corrispondesse al vero che una imbarcazione di quel tipo fosse stata sottoposta a riparazioni (per danni in ipotesi riportati per il coinvolgimento, seppur marginale, nell'incidente). Gli esiti, di cui si è acquisita copia, furono negativi.

Peraltro, subito dopo il disastro gli uffici della capitaneria di porto e gli operatori marittimi si informarono immediatamente per accertare se qualche bettolina di quelle adibite al bunkeraggio fosse in mare e proprio per l'incertezza nell'individuazione della nave investitrice: fu appurato che nessuna imbarcazione era in servizio in rada e che tutte avevano 'smontato' alle otto di sera (tranne una che era diretta all'isola del Giglio a fornire acqua, la Matteo G.). Tali circostanze sono state ancora una volta confermate attraverso l'analisi dei registri dell'Avvisatore Marittimo acquisiti in originale al presente procedimento e già visionati all'epoca.

Nel corso di queste indagini si è ritenuto comunque opportuno interpellare alcuni dei giornalisti che avevano in qualche modo raccolto le notizie sulla bettolina: Piero Benassai, all'epoca inviato de L'Unità, sentito l'8 maggio 2007, ricorda soltanto che si parlava di una bettolina nei discorsi sulla dinamica del sinistro, ma non è stato in grado di fornire elementi utili.

Il collega Paolo Malventi, sentito nello stesso giorno, ha riferito della bettolina come di una delle ipotesi di cui si parlava. Ha raccontato, inoltre, di un colloquio informale con il sostituto procuratore De Franco a proposito di un contatto con dei marittimi imbarcati sulle bettoline, che sarebbero stati disposti a dire la verità su quanto accaduto in cambio di una bella somma di danaro; il P.M. rispose che la Procura non poteva pagare dichiarazioni di persone inaffidabili in quanto disposte a parlare a pagamento. A proposito della conversazione radio tra due bettoline in cui una delle due, dichiaratasi con il nome di "colonnello", consigliava l'altra a rimanere ferma dov'era se nella via del rientro avesse scorto delle motovedette delle forze dell'ordine, non ricorda più chi gliene avesse riferito. Probabilmente qualcuno che ascoltava le comunicazioni radio.

Sempre di recente, a seguito dell'iscrizione del presente procedimento, un perito chimico industriale, Vincenzo Causarano, ha spontaneamente contattato questo ufficio ed è stato assunto a sommarie informazioni testimoniali il 3 dicembre 2007. Egli ne parla non per cognizione diretta, ma semplicemente per avvalorare la sua personale idea sulle cause del disastro in relazione alla conoscenza, per esperienza lavorativa, della frequenza dei furti di combustibile dalle navi e dagli aerei<sup>22</sup>.

I dati documentali e testimoniali, dunque, non offrono alcun concreto segno

---

<sup>22</sup> L'idea è che la bettolina stesse caricando illecitamente greggio dall'Agip Abruzzo (la pressione di passaggio del carburante attraverso il tubo, precisa Causarano, è di otto atmosfere); il Moby sarebbe passato proprio in mezzo tranciando il tubo, per cui il carburante si sarebbe vaporizzato e infiammato, dando luogo all'incendio. Egli aggiunge che la grossa quantità di greggio spinta ad alta pressione si nebulizza e può dare l'impressione ottica di una palla di nebbia. Sul fondale dovrebbe trovarsi il pezzo di tubo tranciato dal Moby. Nessun reperto di questo tipo è stato rinvenuto all'esito del sopralluogo svolto su incarico di questo ufficio nel mese di giugno 2009.

di riscontro ed è appena il caso di rilevare che l'investigazione sul fondale svolta nel corso di questa indagine non ha prodotto sotto questo aspetto alcun risultato utile. Resta da spiegare come mai fu proprio un uomo dell'equipaggio dell'Agip Abruzzo a indicare la probabilità che l'imbarcazione che li aveva investiti fosse una bettolina e per quale ragione il portellino di servizio della tank 6 centrale era aperto e con i resti di una manichetta accanto.

È utile, con riguardo alla prima circostanza, riportare il testo delle richieste di soccorso registrate sul canale 16 nei minuti immediatamente successivi alla collisione<sup>23</sup>; leggerle nell'insieme, senza separare la nota espressione dal contesto,

---

<sup>23</sup> «ore 22.26.08: AA: Capitaneria di Portol

ore 22.26.13: AA: Capitaneria, Capitaneria

ore 22.26.19: AA: Capitaneria

ore 22.26.23: CMP LI: Capitaneria di porto di Livorno, avanti pure, canale 13

ore 22.26.29: AA: qui è la Agip Abruzzo

ore 22.27.01: AA: Capitaneria, Capitaneria

ore 22.27.07: AA: Capitaneria Agip Abruzzo, Capitaneria Agip Abruzzo

ore 22.27.15: AA: Capitaneria, Agip Abruzzo

ore 22.27.20: AA: Siamo incendiati, siamo incendiati! Ci è venuta una nave addosso!

ore 22.27.35: AA: Siamo a due miglia e mezzo fuori, siamo pieni di nafta che brucia in mare!

ore 22.27.41: CMP LI: Qui Compamare Livorno, Agip Abruzzo...

ore 22.27.47: AA: Siamo incendiati!

ore 22.27.52: CMP LI: Sì, provvediamo subito

ore 22.28.07: AA: siamo a due miglia e mezzo dalla diga, siamo a due miglia e mezzo dalla diga!»

Nei minuti successivi dalla petroliera continuano a trasmettere messaggi disperati, chiedendo aiuto e dicendo di essere incendiati. Ancora alle ore 22.30.01 dicono «una nave probabilmente ci è venuta addosso, una nave probabilmente ci è venuta addosso, incendio a bordo!»: risponde Compamare Viareggio «Dove vi trovate voi che chiamate incendio a bordo? Qui è Compamare Viareggio, cambio...» e dalla petroliera «In rada, in rada a Livorno, in rada a Livorno, in rada a Livorno...!».

Subito dopo, alle ore 22.30.22: «AA: Livorno ci vede e ci vede con gli occhi! Incendio a bordo! e alle 22.30.37: AA: Compamare Livorno, Compamare Livorno!

ore 22.30.41: CMP LI: Avanti per Compamare Livorno...

ore 22.30.42: AA: Agip Abruzzo, incendio a bordo! Basta che uscite fuori e vedete le fiamme, incendio a bordo!»

Finalmente segue una risposta rassicurante: «Ricevuto Agip Abruzzo, siamo già informati e stiamo provvedendo». Interviene anche l'Agip Napoli, ribadendo che la Abruzzo si è incendiata a causa di una nave che le è andata addosso e che è necessario far uscire i mezzi antincendio.

Alle ore 22.35.53, dall'AA: «Allora, noi... la nave che ci è venuta addosso non vediamo né il nome né niente... voi a che punto siete?»

«Ho fatto uscire i vigili del fuoco e sto cercando di far uscire i pompieri... i rimorchiatori di assistenza sto cercando di far uscire»

«Guardi che l'incendio è grosso, eh!»

«Ricevuto, ma chi è la nave incendiata?»

«Qua adesso è un macello!»

«Bene, ho capito Abruzzo, d'accordo. Innesco con altra radio di bordo.»

**«Sembra una bettolina, quella che ci è venuta addosso.»**

Dopo pochi minuti, i vigili del fuoco si mettono in contatto per informarsi sul tipo di carico e dall'Agip Abruzzo rispondono «...noi abbiamo Iranian Light, Iranian Light, Crude Oil... però non sappiamo la bettolina che ci è venuta addosso cosa ha a bordo, cambio...». I VV.FF. chiedono informazioni anche sul carico della bettolina e dalla petroliera dicono «Non sappiamo cosa avesse la bettolina, da quello che ci risulta c'è tutta la superficie in fiamme quindi dev'essere pieno di fiamme!»

aiuta a comprendere non la sicura identificazione ma, al contrario, l'estrema incertezza dell'indicazione fornita dalla petroliera in quei frangenti, che già emerge dall'espressione dubitativa della frase pronunciata ("sembra una bettolina..."). Da tutte le testimonianze assunte in dibattimento, poi, e dalle dichiarazioni di recente rese dagli ufficiali dell'Agip Abruzzo si intende come nessuno abbia mai materialmente visto la bettolina, di cui si parlava come una mera ipotesi per ragioni puramente logiche: doveva essersi trattato di un'imbarcazione più bassa della petroliera (Valentino Rolla l'aveva percepita in avvicinamento grazie alle luci dei 'cappelloni di prua') e i pensieri istintivamente andarono al tipo di natante che era solito circolare tra le navi in rada per il bunkeraggio.

Per mera completezza, va evidenziato che l'uscita delle bettoline per il bunkeraggio alle navi doveva essere autorizzato, per cui si trova traccia sui registri dei vari movimenti effettuati in quei giorni. È chiaro che, volendo ipotizzare un fenomeno diffuso di traffici illeciti di carburanti deve anche provarsi la possibilità per le imbarcazioni di muoversi per il porto e la rada evadendo ogni controllo.

Che ciò sia avvenuto non è stato possibile accertare e deve tenersi conto naturalmente dei limiti connessi a un'investigazione di questo tipo a così lungo tempo dai fatti<sup>24</sup>.

I marittimi imbarcati sulla bettolina Giglio sono stati ascoltati dalla P.G. delegata da questo ufficio ed è stato acquisito in atti un elenco delle bettoline e imbarcazioni che svolgevano i loro servizi nella rada di Livorno.

Dall'analisi complessiva delle loro dichiarazioni, può ritenersi accertato quanto segue.

Il giorno prima gli operatori della bettolina Giglio si erano avvicinati per sbaglio all'Agip Abruzzo durante le operazioni di bunkeraggio di altra petroliera, probabilmente l'Agip Gela<sup>25</sup>; al momento della collisione stavano effettuando bunkeraggio a una nave commerciale (la bananiera Mare Sereno) ormeggiata al molo 59.

È stato confermato, inoltre, che alle uscite in rada per il bunkeraggio doveva sempre essere a bordo un agente della guardia di finanza.

---

Risulta evidente che la nave investitrice non era stata individuata a causa delle alte e infernali fiamme che si erano immediatamente sparse, avvolgendo il traghetto e propagandosi sulla poppa della petroliera, e che anche lo spaventoso e immediato incendio che ha investito completamente la Moby Prince abbia contribuito all'equivoco insieme alla minore altezza dell'imbarcazione riferita dall'ufficiale di guardia Rolla.

<sup>24</sup> Le dichiarazioni rese il 14 novembre 2008 da Virgilio Pieretti, che era solito recarsi a pescare sul molo di fronte alla diga della Vegliaia, non appaiono particolarmente significative essendo – come altre analoghe – generiche e non verificabili. Il Pieretti aveva scritto una lettera al quotidiano La Nazione, la cui copia è stata prodotta in atti, e ricorda un via vai di bettoline tra una grossa petroliera e la costa. Egli e gli altri pescatori (dei quali non è stato in grado di fornire i nomi) avevano commentato il fatto dicendo che "facevano la cresta": avvalorando questa deduzione anche con l'apporto di un venditore di gasolio per il riscaldamento, il quale gli assicurò che solo parte del carburante venduto veniva fatturato. Anche il Pieretti, come molti altri, è certo che una bettolina abbia intralciato il percorso del traghetto e si duole del fatto che il fondale non era mai stato scandagliato.

<sup>25</sup> come si rileva dai registri dell'Avvisatore Marittimo: non può trattarsi dell'Agip Napoli, che è arrivata in rada a Livorno il 10 aprile alle 10.24.

Dai registri dell'Avvisatore Marittimo, inoltre, si rilevano i seguenti movimenti della bettolina Giglio tra il pomeriggio del 10 aprile 1991 e la notte tra il 10 e l'11 aprile:

17.40	GIGLIO x bunk. AG. NAPOLI	29 l. doc	Rada
20.05	GIGLIO	Rada	59/60
00.50	GIGLIO	60	24 N

Ci sono diverse imprecisioni nelle dichiarazioni, soprattutto una certa confusione circa il giorno dell'accostamento sbagliato, che probabilmente è da farsi risalire al 9 aprile, ma non sono tali da supportare l'ipotesi che sia proprio la Giglio la bettolina di cui i giornalisti – in particolare Paolo Malventi – avevano avuto notizia o con i cui marittimi avevano intrattenuto contatti.

## **2. il portellone aperto, la manichetta, il contenuto della tank 6**

Si è già detto che, all'esito del sopralluogo svolto dai vigili del fuoco il 14 aprile, il portellino butterworth<sup>26</sup> della cisterna n. 6 centrale della petroliera era stato trovato aperto e, nelle vicinanze, era stata rinvenuta una manichetta carbonizzata.

La tank 6 centrale era sull'Agip Abruzzo una cisterna di carico, come si vede dai disegni della nave acquisiti in atti. Mentre la cisterna 7 era una "slop", cioè una cisterna destinata alla raccolta delle acque di sentina, con una conformazione a imbuto e un sistema di scarico dal basso, la tank 6 CN doveva essere collegata appositamente per realizzare tale funzione.

Vale la pena di precisare che le cisterne di zavorra erano altre e contenevano acque pulite che potevano tranquillamente essere scaricate in mare; le acque oleose di sentina, anche se depurate, invece, secondo la normativa italiana non possono essere scaricate nel Mediterraneo.

In concreto e in quella specifica occasione, come si apprende da tutte le dichiarazioni rese in dibattimento e, da ultimo, da parte degli ufficiali di coperta e di macchina della petroliera<sup>27</sup>, la tank 7 DS era stata usata come cisterna di carico – anziché come slop – e conteneva il crude oil che veniva utilizzato per il lavaggio

<sup>26</sup> Il portellino rinvenuto aperto e "sbullonato" aveva un ridotto diametro di apertura (317 millimetri) ed era impiegato, come gli altri dello stesso tipo, per sistemare macchinette butterworth o idro ventilatori, al rispettivo fine di svolgere lavaggi addizionali della cisterna o di rendere l'atmosfera idonea alla presenza di persone.

<sup>27</sup> Sono stati interpellati sulle circostanze inerenti Leonardo Chiesa ed Elio Pavanetto, rispettivamente primo e secondo ufficiale di coperta dell'Agip Abruzzo, e il tankista Sergio Mezzina. Sui medesimi fatti ha riferito, inoltre, il comandante Romano Pauli (già ispettore e consulente di parte per la S.N.A.M. nel processo) e il comandante della petroliera all'epoca del disastro, Renato Superina.

(sull'Agip Abruzzo, infatti, il greggio veniva "lavato" con il crude oil anziché con l'acqua). Nella cisterna 6 centrale, invece, erano presenti soltanto residui di carichi precedenti che, in base ai documenti di carico, risultano circa 16,5 m<sup>3</sup> e alcune decine di metri cubi di acqua di sentina. Questa quantità, come è stato chiarito nel corso dell'istruttoria svolta nel presente procedimento, era tale da riempire la cisterna per un'altezza che, per i parametri di trasporto dell'Agip Abruzzo, era di pochissimo rilievo.

Dal momento che la slop 7 era piena di crude oil per il lavaggio, non vi potevano essere immesse nell'occasione le acque oleose di sentina, per lo scarico delle quali, accumulate durante la navigazione dall'Egitto, il porto di Livorno si era reso disponibile: è stato ancora precisato che non tutti i porti italiani (e del Mediterraneo in generale) sono disposti a consentire lo scarico di tali acque che sono inquinate da residui e dunque vanno successivamente raffinate. Poiché la tank 6 non era istituzionalmente adibita a tale tipo di operazioni, non c'era un collegamento diretto con le pompe della sentina della sala macchine: dunque fu escogitato il sistema di collegare, stendendo una manichetta, la sala macchine alla suddetta cisterna in modo da scaricarvi le acque oleose di sentina; e il giorno dell'incidente la cisterna 6 centrale era stata avviata per il travaso delle acque della sentina di macchine, che avrebbero dovuto essere poi scaricate. Queste operazioni, materialmente svolte dal tankista e che implicano l'impiego sia del personale di macchina che di coperta, devono avere l'assenso del direttore di macchina e del comandante. Vi erano, dunque, alcune persone che certamente dovevano essere a conoscenza del travaso (oltre al comandante e al direttore di macchina, i primi ufficiali).

Tutte queste circostanze sono state approfondite nel corso del dibattimento con l'esame di Alberto Benini, tecnico della società SNAM armatrice della petroliera (cfr. verbale d'udienza del 6.6.96, acquisito in copia), di Leonardo Chiesa, primo ufficiale dell'Agip Abruzzo, all'udienza del 16 settembre 1996 e di Elio Pavanetto. Questi ultimi due ne hanno riferito di nuovo dinanzi al pubblico ministero in questo procedimento il 2 luglio 2009. L'argomento è stato affrontato il 10 giugno 2009 anche con il direttore di macchina, Marco Pompilio, e con Romano Pauli il 22 settembre 2009. È stato interpellato sul punto anche Renato Superina, che ha confermato come ogni operazione di questo genere dovesse necessariamente essere posta prima a sua conoscenza.

Si tratta di procedure non disciplinate né previste ufficialmente, ma riferite come usuali da tutte le persone interpellate: e, secondo queste ultime e la valutazione espressa dall'ingegner Andrea Gennaro – consulente del pubblico ministero nel presente procedimento – assolutamente non pericolose.

Secondo quanto si apprende dalle dichiarazioni del tankista, costui si ricordò pochi minuti dopo lo scoppio dell'incendio di non aver chiuso il portellino buttelworth della tank 6 centrale. Si recò, quindi, subito a cercare di chiuderlo dopo aver sfilato la manichetta che vi era stata inserita, ma senza riuscirci a causa dell'elevata temperatura.

La manichetta, dal diametro tra i 75 e i 100 millimetri, installata mediante una flangia che la collegava al sistema di tubolature stripping di coperta, secondo l'ingegner Gennaro poteva essere impiegata soltanto per operazioni di introduzione di fluidi nella cisterna, ma non per l'inverso. Per aspirare dalla tank 6, la manichetta avrebbe dovuto essere collegata a una pompa calata sul fondo della cisterna; la pompa avrebbe dovuto avere dimensioni tali da penetrare attraverso il portellino ed essere energizzata per funzionare sul fondo. Si tratta di presupposti di fatto essenziali per superare l'altezza di circa venticinque metri tra il pelo libero del fluido contenuto in cisterna e il ponte di coperta e, comunque, i ventiquattro metri almeno di distanza tra il cielo della cisterna e il pelo libero del fluido in essa contenuto (*ullage*). In altri termini, l'*ullage* era troppo alto per consentire alla manichetta così congegnata di prelevare liquidi dalla cisterna.

Dalle dichiarazioni del tankista Mezzina, inoltre, il consulente esclude anche che l'operazione fosse ancora in corso al momento della collisione: tutte le persone che avrebbero dovuto esservi impiegate o comunque coinvolte, infatti, stavano facendo altro; compreso il tankista che si è precipitato in coperta ricordandosi solo allora dei rischi connessi al portellino lasciato aperto per non avere riattivato l'afflusso di gas inerte nella cisterna.

Deve, quindi, escludersi che fossero in atto la sera del 10 aprile manovre di carico o di scarico che stessero interessando, prima della collisione, la cisterna numero 6 centrale.

### **3. considerazioni**

L'ipotesi dell'operazione di contrabbando perde sostanza alla luce di tutti gli elementi sopra evidenziati e, inoltre, per un argomento logico: il contenuto della tank 6 centrale era davvero poco appetibile, fatto com'era di sostanze di ogni tipo (residui di greggio, acque oleose di sentina, colaggi da pompe e apparecchiature, residui di olio e slop di sentina) che avrebbero richiesto la raffinazione. Le sottrazioni di idrocarburi interessano per comodità sostanze immediatamente utilizzabili e di solito, come ci dice la pratica, riguardano le cisterne combustibile dove è più facile farle confondere. Peraltro, volendo rimanere sugli aspetti pratici, sarebbe stato più facile scaricare dalla cisterna 7, che era dotata di un sistema di presa dal basso, che non escogitare il complicato collegamento (peraltro in concreto inidoneo) con la manichetta da una cisterna centrale.

Deve escludersi, in ogni caso, che l'operazione di travaso delle acque di sentina abbia potuto costituire un pericolo e men che mai aver innescato un incendio sulla petroliera prima della collisione.

## CAPITOLO IX

### LA NAVE MISTERIOSA

Secondo alcune ricostruzioni, la zona dove è avvenuta la collisione e, comunque, quel tratto della rada di Livorno erano interessati da un insolito passaggio di natanti sospetti<sup>28</sup>. Il mistero si alimenta a causa del fatto che alcune delle tracce emerse dall'analisi dei dati del radar di Poggio Lecceta non sono state attribuite con precisione a imbarcazioni ben individuate: ciò ha consentito di creare dei collegamenti tra le tracce non identificate e alcuni dei messaggi radio registrati sul canale 16, per i quali gli esperti non sono stati in grado di fornire una precisa provenienza.

Il più suggestivo è il presunto passaggio della nave detta Teresa o Theresa, poiché è connesso alla questione dei traffici illeciti di armi, alle tracce di esplosivo militare rilevate nel locale bow thruster, al coinvolgimento della nave 21 Oktoobar II e alla presenza di terroristi, israeliani, palestinesi e così via.

La necessità di delimitare gli eventi in un quadro razionale e plausibile ha indotto e induce a verificare, quindi, il grado di certezza in ordine alla presenza dei vari natanti, imbarcazioni, navi ferme o in movimento quella notte, tenendo conto delle testimonianze e dei dati tecnici ricavati dai tracciati radar e dalle comunicazioni radio. Ogni natante non identificato, infatti, è in ipotesi idoneo a creare e mantenere un velo di ambiguità o nella fase antecedente la collisione (con effetto sulle cause del disastro) o nella fase successiva, anche con riferimento alla trasparenza nella gestione dei soccorsi e alla qualità e alla funzione dei vari mezzi inviati in zona (come si vedrà per la "pilotina"). Ambiguità che, per quanto possibile, a distanza di diciotto anni, nell'ambito di questo procedimento si è cercato di sgombrare per far posto alla migliore verità che gli strumenti investigativi e processuali consentono.

#### 1. il cd. video D'Alesio

Un privato cittadino, Nello D'Alesio, ha effettuato una ripresa degli eventi la sera del 10 aprile 2009. La videocassetta è stata analizzata dai consulenti tecnici e dai periti del Tribunale, che hanno esaminato i fotogrammi e trascritto le conversazioni audio registrate sul nastro.

Durante la ripresa, appare un oggetto che il CT di parte Mignogna ha ricondotto a un faro orientabile di un natante, forse un peschereccio che ponendosi sulla rotta del Moby avrebbe influito sulla collisione.

Il perito RAI Roberto Cecatto ha esaminato il nastro e ha evidenziato nel suo elaborato tre elementi: il mare leggermente increspato da piccole onde,

---

<sup>28</sup> Uno sarebbe la bettolina, di cui si è già trattato, la cui presenza è stata derivata da tutte le circostanze già esposte in precedenza.



particolarmente visibile durante i picchi delle esplosioni, un oggetto omogeneo allungato e solido e alcuni cespugli. Con riguardo all'oggetto, ha ritenuto che la solidità del medesimo è manifestata dal contrasto con cui esso si staglia, essendo di colore scuro, sulle fiamme e sulle esplosioni dell'incendio. Ha evidenziato, inoltre, che le fiamme e le esplosioni compaiono sempre dietro l'oggetto e non tra l'oggetto stesso e la telecamera. Ha affermato poi, durante l'esame in dibattimento, che il puntino luminoso rilevato da Mignogna non è nient'altro che la rifrazione della luce di un lampione che entra nel campo d'immagine sulla sinistra ed è associato al movimento del gruppo della lente della videocamera che fa l'autofocus.

La presenza di una terza imbarcazione, dunque, non può essere argomentata neanche con un grado minimo di probabilità dall'immagine registrata sul nastro.

Delle conversazioni registrate si tratterà al seguente paragrafo 3.

## **2. le valutazioni del consulente tecnico di parte, capitano Brandimarte**

Per le parti civili congiunti del comandante Ugo Chessa, il consulente Brandimarte ha svolto un elaborato che affronta molti degli aspetti della vicenda. Tra l'altro, egli ha compiuto un esame incrociato di alcuni tracciati radar con le registrazioni radio del canale 16.

Mettendo in relazione le tracce dei natanti con alcuni passaggi delle trasmissioni radio, ha ipotizzato l'arrivo in rada di una nave dal nome in codice Teresa o Theresa, il cui capitano, timoniere o marconista ha una voce che parla un inglese "masticato" come può farlo un greco. Questa nave arriva improvvisamente, compie delle manovre azzardate rischiando ben due volte la collisione con altre navi e poi, pochi minuti dopo lo scontro tra il Moby Prince e l'Agip Abruzzo, si dilegua.

La ricostruzione dei movimenti operata da Brandimarte avviene per un primo tratto attraverso l'esame dei tracciati radar, nel tempo che va da poco dopo le ore 20 fino alle 22.10, quando la traccia scompare; il consulente immagina che la ragione sia nel fatto che l'imbarcazione ha raggiunto la sua destinazione, fermandosi (deve ricordarsi che sotto le 6 miglia orarie il segnale non viene registrato).

Il consulente di parte procede, quindi, a tracciare la ulteriore, ipotetica rotta di Theresa giungendo fino alla zona della collisione: si tratta, però di una mera ipotesi, non dimostrabile. In dibattimento così descrive le sue elaborazioni (udienza del 30 maggio 1996):

«C'è una nave, un bersaglio che compare ad una certa ora e poi scompare alle 22.10. Risulta anche nella perizia dell'esperto dei tracciati radar. Diciamo che compare solo per un breve tratto. Però in questo breve tratto si vede che ha una direzione verso il porto di Livorno. Ha una velocità tale da essere rilevata dal radar di Valle Benedetta fino a che, per motivi probabilmente di riduzione della velocità, questo tracciato scompare. Anche a velocità ridotta, la rotta di questa nave ci



riconduce alla zona dei soccorsi, la zona che noi riteniamo essere il punto probabile di collisione. Diciamo che questo bersaglio si stava dirigendo in questa zona»<sup>29</sup>.

Il comandante Brandimarte ha poi ascoltato i nastri delle registrazioni radio, ponendo in evidenza alcune trasmissioni che non compaiono nelle trascrizioni del pubblico ministero e del collegio.

Le conversazioni iniziano, infatti, più di due ore prima e riguardano il dialogo tra la motonave Nervi e un'altra imbarcazione cui viene segnalato di essere in rotta di collisione.

Dalle dichiarazioni del comandante della Margaret Lykes, si viene a conoscenza che, mentre quest'ultima era in uscita dalla rada di Livorno, ha incrociato un'altra nave (che non si è identificata), la quale ha posto in essere un'accostata improvvisa per evitare la collisione.

Una nave che non si identifica e per ben due volte (sempre ammesso che si tratti della stessa imbarcazione) rischia la collisione desta qualche dubbio: il consulente di parte civile compie una verifica ponendo a confronto le voci che così spiega nel corso del suo esame: «è stato fatto uno studio anche di comparazione di voce; e la voce dell'operatore, del comandante, di colui che parla alla radio, al VHF, è molto caratteristica. È un greco che parla un inglese strano, masticato; una voce robusta, comunque inconfondibile rispetto a tutte le altre comunicazioni. Viene rilevata già due ore prima dell'evento nelle varie bobine del tracciato che comprende le 24 ore, dalle 7 della mattina alle 7 della mattina del giorno dopo. Quindi diciamo che due ore prima della collisione, due ore prima del may day, c'è una nave che si chiama Nervi che prende contatto con questa nave sconosciuta: intorno alla Gorgona, il comandante della nave Nervi gli dice di scansarsi perché era in rotta di collisione con la sua nave.[...] La Margaret Lykes parte da Livorno alle 21.03 con rotta 235 e, a 15 miglia a sud della Vegliaia, incrocia questa nave: deve fare una accostata improvvisa di 180 gradi per evitare la collisione. Il comandante della Margaret Lykes lo chiama e gli dice: "Sei in collisione, siamo in collisione" e la Margaret Lykes ha dovuto fare una accostata improvvisa; magari non sarebbe stato di sua competenza, però ha accostato».

L'attenzione del consulente si sposta, dunque, su un messaggio radio delle 22.45 (22.49.41 secondo le trascrizioni dei periti nominati dal collegio) e che Brandimarte riporta così: "This is Theresa, this is Theresa to Ship One in Livorno anchorage: I'm moving out, I'm moving out, breaking station!"<sup>30</sup>. La spiegazione

---

<sup>29</sup> Il bersaglio, individuato con la lettera C nella consulenza di Salvatore Fabbricotti, è disegnato in giallo e individuato con il numero 3 dal consulente Bruno Pelleri nel grafico di sintesi dei tracciati alla pagina 68 del suo elaborato. La rotta di questa imbarcazione è 67°/68° e scompare alle 21.15 quando, probabilmente, la sua velocità si riduce al di sotto delle 6 miglia orarie. Secondo l'esposizione dell'istanza di riapertura delle indagini, il bersaglio identificato con Theresa riappare sul radar alle 22.45, per poi fuggire. La "riapparizione" è dedotta invero, come si può leggere nell'elaborato Brandimarte, non dai tracciati radar ma dalla trasmissione radio che egli colloca alle 22.45 e i periti del tribunale alle 22.49.41.

<sup>30</sup> La trascrizione dei periti del Tribunale è, invece: «This is (p.i.) this is (p.i.) for the ship (p.i.) Livorno anchorage I'm moving out, I'm moving out». Il consulente del p.m. aveva trascritto, ore 22.49.37, ancora

resa in dibattimento è la seguente: «C'è questa comunicazione di questa voce particolare, la traduzione terra terra è: 'Da Teresa, da Teresa a Nave Uno all'ancoraggio nella rada di Livorno: sto andando via, sto andando via, passo e chiudo'. Questa è la traduzione. Sta lasciando la rada di Livorno. 'Livorno anchorage' è la rada di Livorno<sup>31</sup>. Però io dico questo: non aspetta, non attende alcuna risposta al suo messaggio di chiamata da parte della Nave Uno, non ripete la sua chiamata. Quindi non si è neanche accertato che la sua comunicazione fosse stata ricevuta. Chiude le comunicazioni, perché dice 'passo e chiudo', quindi questo fa già pensare che non avrebbe comunque atteso nessuna risposta. In genere, quando si fa una prima comunicazione, si aspetta la risposta, si dice quello che si deve dire, ci si saluta e si chiude la comunicazione. Qui invece è una comunicazione secca con 'passo e chiudo', dove però ha dato tutte le indicazioni di quello che lui stava in quel momento facendo. Normalmente le navi si chiamano, si parlano, si contattano. Se manca questo contatto si cerca di ripetere due, tre volte la chiamata fino a che non avviene il contatto. Se poi il contatto per motivi diversi non avviene, le comunicazioni cessano. Qui invece siamo davanti a una comunicazione singola, secca, indirizzata ad una nave. Che abbia sentito, ascoltato o non ascoltato, probabilmente non era importante per chi faceva la chiamata... 'Passo e chiudo' e non abbiamo più ascoltato questa voce caratteristica».

Il collegio appare perplesso sulla circostanza che una nave misteriosa, giunta a Livorno per qualche "missione", abbia voluto lasciare traccia di sé nelle comunicazioni radio<sup>32</sup> e il consulente risponde: «All'epoca, nessuno sapeva dell'esistenza di apparati di registrazione automatici nella stazione costiera di Livorno Radio: né i comandanti di navi italiane, né io come consulente, né a maggior ragione navi straniere... L'apparato di Livorno Radio era del tutto sperimentale all'epoca proprio per la registrazione in automatico delle 24 ore. Il 16 è il canale di chiamata... Tutte le navi hanno l'obbligo dell'ascolto sul canale 16. Per cui, per essere ascoltato dalla famosa Nave Uno, Teresa doveva obbligatoriamente effettuare la chiamata sul canale 16, e non su altri canali dove le navi normalmente non sono sintonizzate».

Teresa (o Theresa) e Ship One sono certamente nomi in codice, ciò che accresce l'alone di mistero intorno a un appuntamento in rada che una delle due navi, Theresa, improvvisamente diserta per fuggire via. La collisione del traghetto

---

diversamente: «This is Cresa <incomprensibile>, this is <ancora il nome incomprendibile>, from the ship in Livorno anchorage, I'm moving out, I'm moving out».

<sup>31</sup> Il consulente tecnico che si è occupato dell'ulteriore trascrizione delle comunicazioni nel presente procedimento ha percepito un termine leggermente diverso: "anchored" o "anchored", traducendo per "nave ancorata a Livorno" e non "alla rada in Livorno". Non sembra che, nel complesso, il senso cambi di molto, a meno che per "ancorata" non si voglia intendere "ormeggiata", ovvero a banchina. In questo caso, Ship One potrebbe essere, come vedremo al paragrafo 5 di questo capitolo, la nave 21 Oktoobar II.

<sup>32</sup> Perplexità che il Collegio ritiene non superata dalle giustificazioni rese dal consulente. Si legge in sentenza – pagina 294 – «[...] se è presente in rada clandestinamente non si comprende perché voglia affidare all'etere la notizia che si sta allontanando dalla rada».

con la petroliera e lo spaventoso incendio costringono la nave misteriosa ad allontanarsi: la situazione venutasi a creare, con i mezzi di soccorso in avvicinamento, non potrebbe certo permettere di proseguire quanto era in programma.

Le due navi dai nomi convenzionali non sono mai state identificate. Nulla si sa del comportamento di Theresa dopo il messaggio radio che ne annuncia l'allontanamento, né della Nave Uno che dovrebbe essere, secondo la prospettazione in esame, una delle navi militari o militarizzate americane; o, secondo altre ipotesi, uno dei pescherecci utilizzati, come si vedrà, dai palestinesi per il traffico di armi, interrotto a bella posta dagli uomini del servizio segreto israeliano con la piccola esplosione innescata sul traghetto per attirare l'attenzione.

Il consulente Brandimarte svolge, infine, altre considerazioni sulla base di alcune conversazioni pure intercettate sul canale 16, a proposito di una richiesta di collegamento con New York rivolta alla stazione di Genova Radio: elemento che dovrebbe indiscutibilmente provare il collegamento tra la nave misteriosa e il Governo degli Stati Uniti, dal momento che i documenti relativi ai trasporti di armi acquisiti agli atti hanno l'intestazione "Department of the Army, Military Traffic Management Command, Terminal Battalion Italy – APO New York". Non si comprende tuttavia come mai Theresa abbia rivolto la richiesta alla stazione radio di Genova e non a quella di Livorno, visto che era (anche se pericolosamente) in navigazione nella rada toscana.

Nelle trascrizioni svolte dal consulente nominato in questo procedimento (cfr. pagine 8-13 della relazione integrativa depositata il 16 dicembre 2009), la fase dell'incrocio tra il motopeschereccio Nervi e "Theresa" è segnata dall'alternanza di tre voci che parlano in inglese: gli interlocutori sono un italiano (Nervi), un francese (che interviene quando Nervi chiama la nave a babordo a due miglia e otto di distanza – *ship on my portside, ship on my portside, tank Nervi, tank Nervi calling you*) e uno spagnolo o dell'est dall'accento molto marcato. Quest'ultimo dovrebbe essere l'uomo che parla "greco masticato" secondo il capitano Brandimarte, lo stesso uomo che pronuncia l'ultimo messaggio di Theresa alle 22.49.41. Al medesimo consulente tecnico e che ha svolto nuovamente l'ascolto delle comunicazioni è stato espressamente richiesto di valutare la coincidenza delle voci registrate nelle conversazioni appena indicate e ha espresso un parere negativo. Chi scrive ha direttamente ascoltato le comunicazioni, appositamente estrapolate e riversate su un C.D., verificando che, a un ripetuto e attento ascolto, il timbro delle voci appare differente: la persona che dialoga con il motopeschereccio Nervi ha una modulazione calda, rotonda e più squillante, mentre quella che si qualifica come Theresa ha un timbro maggiormente contratto e più basso.

In ogni caso, il tenore del dialogo è assolutamente ordinario. Nervi si trova a nord dell'isola di Gorgona, *at north from south*. Non si percepisce alcun nervosismo, semplicemente la segnalazione di una possibile rotta di collisione – cosa alquanto normale nella navigazione – e la conseguente, immediata assicurazione della

correzione («ah, ok, I'll go tu turn»). Due minuti dopo, lo “spagnolo o dell'est” risponde a un'altra chiamata: Nervi lo avverte che la distanza si è ridotta a due miglia e mezzo e che sono molto vicini, chiede «what's your intention?» e l'altro natante gli dice che sta girando e che tiene una velocità bassa. «Ok, thank you», risponde l'italiano. E la cosa finisce lì.

Nell'istanza di riapertura delle indagini si dà conto di alcune ricerche svolte per identificare questa misteriosa imbarcazione, verificando che «nel febbraio 2002 è stata registrata presso lo scalo di Port Qasim a Kharaki (Pakistan) una nave di nome Theresa II, battente bandiera di Singapore, costruita agli inizi degli anni Ottanta. Tale Yuriy Vitaliy Sernkevych, ucraino, di professione comandante di navi da trasporto, risulta imbarcato sia su Theresa II che sulla nave sorella Theresa III. Una delle imbarcazioni sulle quali risulta aver prestato servizio Senkevych è la Cape Siros, in rada a Livorno il 10.04.1991».

Le indagini svolte su delega di questo ufficio sia per verificare l'effettiva esistenza di una nave dal nome Theresa che l'esistenza del tale Yuriy Vitaliy Sernkevych hanno dato esito negativo. In particolare, non vi è traccia del comandante ucraino e non è stato possibile accertare l'effettiva presenza di una nave di nome Theresa nella rada e nel porto di Livorno nei giorni precedenti e successivi, sebbene siano state individuate alcune navi con questo nome delle quali però non è stato possibile ricostruire i movimenti.

Va fatta, in ogni caso, una considerazione semplice ma dirimente: la ricerca di un'imbarcazione di nome Teresa o Theresa, anche laddove avesse dato buoni frutti, non sarebbe stata particolarmente significativa: se si tratta di un nome convenzionale, infatti, non dovrebbe corrispondere a quello vero e quindi l'aver rintracciato una Theresa non avrebbe aggiunto granché. E il vero nome della nave sarebbe in ogni caso destinato a restare sconosciuto, restando dunque impedita la sua identificazione.

### **3. altre comunicazioni radio**

Le trascrizioni delle comunicazioni sul canale 16, già disposte nel corso della precedente indagine e nel dibattito ed estese in questo procedimento al periodo delle due ore antecedenti alla collisione, rivelano in vari momenti messaggi provenienti da soggetti non identificati.

Si è già detto, analizzando l'ipotesi delle interferenze, che le voci sono molteplici e catturate anche a miglia di distanza, come per la costa francese, Viareggio e Genova: tale molteplicità, dunque, da sola non ha un particolare significato. Le comunicazioni in lingue “sconosciute”, arabo, slavo, e le esclamazioni di cui è restata ignota l'appartenenza potrebbero essere state pronunciate da natanti o imbarcazioni di ogni genere per le quali è impossibile dire se si trovassero nella rada di Livorno o addirittura in zona prossima al disastro.

Alcune, tuttavia, potevano destare qualche perplessità perché avvengono nei

minuti immediatamente antecedenti, coevi o di poco successivi alla collisione.

Oltre alla comunicazione attribuita dal capitano Brandimarte a Theresa, sono state trascritte le seguenti<sup>33</sup>:

- a) alle ore 22.17.55: ship ahead of me ten miles, ship ahead of me ten miles on opposite course, on opposite course and proceeding East, do you hear me?
- b) alle ore 22.18.16: the ship ahead of me, ship ahead of me at distance, distance 9 miles, 9 miles on opposite course and proceeding 0 9 2, proceeding 0 9 2, do you hear me?"
- c) alle ore 22.18.45: ship ahead of me on opposite course, ship ahead of me on opposite course, distance 9 miles, distance 9 miles and proceeding 0 9 8, 0 9 8 and ship ahead of you, do you hear me?"
- d) alle ore 22.19.24: ship ahead of me on opposite course, ship ahead of me on opposite course, distance 9 miles, distance 9 miles and proceeding 0 9 5, 0 9 5 opposing it, do you hear me?"
- e) alle ore 22.19.51: ship ahead of me on opposite course, ship ahead of me on "bay" [fonetico] course, distance 8 miles, 8 miles and proceeding 0 9 4, proceeding 0 9 4, and ship ahead of you, do you hear me?
- f) alle ore 22.20.09: blue passenger ship, blue passen...[parola interrotta], blue, blue pass [parola interrotta]
- g) alle 22.25.21, nove secondi prima del my day, si sente una voce in italiano da fonte sconosciuta: "chi è quella nave?"
- h) alle 22.27.26, 22.39.06, 22.45.46 e 22.52.23 ci sono diverse chiamate in lingua sconosciuta, di cui la terza è forse in tedesco.
- i) alle 22.50.15: [p.i.] you is starting fever.
- l) alle 22.50.55: [p.i.] clean out, take care of, ok?
- m) alle 23.45.40: [p.i. in inglese] Do you hear me? Over.

Le chiamate con le quali un'imbarcazione non identificata cerca di contattarne un'altra in contro corsa (lettere dalla a alla e) trovano esito più tardi, quando una voce in francese si qualifica come la *navire route opposée* e le due si accordano per passare sul canale 10. Si deduce, quindi, che si tratta di comunicazioni di natanti in prossimità della costa francese anche in considerazione dei ripetuti interventi registrati, pure in concomitanza con il may day e l'incendio, della stazione di Les Porquerolles. Tale deduzione è confermata da quanto espresso dal consulente tecnico nominato nel presente procedimento per una nuova audizione e trascrizione delle comunicazioni, la quale (cfr. pag.6 e 7 dell'elaborato) specifica che la fonte è una persona francese che parla la lingua inglese.

Analoghe considerazioni valgono per altre trasmissioni radio di simile

<sup>33</sup> Si fa riferimento alla trascrizione delle trasmissioni radio trascritte dai periti incaricati dal Tribunale, Furnari e De Rosa.

contenuto, con le quali viene segnalato a una nave in contro corsa a distanza di sei miglia alle ore 22.21 e nelle quali interviene proprio la stazione radio francese.

Le altre comunicazioni (lettere dalla *f* alla *m*) sono destinate a restare non identificate, non sussistendo alcun elemento per svolgere riscontri o ulteriori accertamenti.

Non può condividersi, infatti, la deduzione del capitano Brandimarte che attribuisce la frase "the blue passenger ship" agli ufficiali del Moby Prince, i quali avrebbero inteso rivolgersi a qualche misteriosa imbarcazione che si approssimava al traghetto pochi minuti prima della collisione. In primo luogo non si spiega perché si sarebbero definiti "la nave passeggeri blu" anziché "Moby Prince" come in tutte le altre comunicazioni; non si vede, poi, il motivo per cui avrebbero comunicato immediatamente in lingua inglese, non avendo cognizione dell'identità della stazione ricevente e trovandosi nella rada di un porto italiano.

C'è, infine, un'altra trascrizione delle registrazioni audio di Nello D'Alesio subito dopo aver attivato la ripresa video (egli aveva, infatti, collegato il VHF alla radio): è stata trascritta dal consulente del p.m. Dino Ceccantini.

Alle 22.33.07 è riportata una "nave estera in lingua araba", fonte sconosciuta (NN), poi un fruscio di rumori e persone in sottofondo e un dialogo tra due uomini:

- Eh?
- ... quell'altra nave
- eh?
- è in collisione
- eh, no
- è in collisione
- ma ha chiamato, ha chiamato il comandante?
- sì, sì.

Il nastro D'Alesio riporta svariati commenti (madonna bona, mamma mia) e alcune voci di donna, ma attribuiti a NN.

Le conversazioni contenute sul nastro, come attestato dal consulente nella relazione in atti, si riferiscono alle comunicazioni ricevute sul canale 16, sul canale 13 e dalla voce degli utenti del videonastro, presenti alla registrazione.

La registrazione di voci di persone di diversa provenienza geografica, anche slava o araba, non può destare particolare sospetto: come si evince dalla lettura delle comunicazioni radio, l'area intercettata è assai vasta, spingendosi fino alla costa della Liguria e addirittura della Francia. È assolutamente verosimile che una gran quantità di natanti e imbarcazioni di ogni genere, con a bordo svariati equipaggi di diversa nazionalità abbia solcato le acque dell'ampio tratto di mare quella sera, senza per questo doversi dedurre che si trattasse di persone imbarcate su navi impegnate in operazioni di traffico di armamenti o a disposizione di terroristi e/o di appartenenti a servizi segreti. E anche se si volesse, per assurdo, dar

credito alle fantasiose ricostruzioni già più volte ricordate, sarebbe a maggior ragione impossibile oggi – essendolo comunque all'epoca della tragedia – accertare quali fossero tutte quelle imbarcazioni, chi vi si trovasse a bordo e perché.

#### 4. la pilotina

La presenza di una pilotina nella zona della collisione, e in particolare nelle vicinanze del Moby Prince allorquando il traghetto è stato individuato e raggiunto dai soccorritori, ha dato luogo ad alcune deduzioni giornalistiche delle quali è opportuno verificare la fondatezza.

Mentre erano in corso queste indagini, sul sito web della rivista Panorama è comparso un articolo che evidenziava la rilevanza di un elemento mai esaminato in precedenza e che rappresentava un ulteriore fonte di incertezza sulla idoneità dell'iter giudiziario già esaurito a rappresentare la verità sul disastro.

Insieme alla sparizione di importanti documenti, al traffico d'armi e agli altri misteri rappresentati in saggi e inchieste giornalistiche e televisive, la presenza mai approfondita di una piccola imbarcazione nei pressi del traghetto in fiamme viene accostata, da un lato, alla movimentazione di armi notturna che non avrebbe dovuto essere effettuata; dall'altro, all'ipotesi dell'esplosione precedente la collisione come si deduce da alcuni interrogativi contenuti nell'articolo («Chi erano i tre uomini a bordo: civili o militari, italiani o stranieri? Sono saliti a bordo del Moby? E se sì, perché? Era forse stato imbarcato qualcosa diretto in Sardegna che non doveva essere ritrovato dai soccorritori?»).

Un apparente riscontro a questa “novità” sembra essere la deposizione di un testimone ascoltato al processo, Luciano Massetti (ud. 26.1.96, pag. 81 e ss.), che si trovava sulla terrazza Mascagni la sera del 10 aprile 1991 e che ha riferito di aver visto il traghetto incendiato che girava su se stesso intorno alle ore 23; poi dopo qualche minuto aveva visto arrivare una imbarcazione, che a sua moglie era sembrata essere una “pilotina”, la quale si era accostata al traghetto e poi si era allontanata. Di questa circostanza non aveva parlato quando era stato sentito dal P.M. nel corso delle indagini preliminari. Tuttavia la sua valutazione sulla natura del natante – secondo lui si trattava, infatti, di un rimorchiatore «perché era più tosto» – e i tempi dell'avvistamento, collocabili intorno alle 23.15/23.30, non consentono di ritenere che si sia trattato di un'imbarcazione diversa da quella degli ormeggiatori che poco dopo hanno tratto in salvo Bertrand. Il riscontro apparentemente dato dalla deposizione del Massetti è, dunque, debolissimo.

Cesare Gentile, di cui ci siamo già occupati in relazione alla questione del traffico di armi, è stato chiamato nuovamente a deporre dinanzi al pubblico ministero, al fine di chiarire la vicenda, e ha ammesso di essere egli stesso la “fonte” dell'articolista.

Egli aveva redatto una relazione al suo comando il 15 maggio 1998, dopo essere stato ascoltato quale testimone nel corso del processo, che è stata trasmessa a questo ufficio e acquisita agli atti del presente procedimento.



Nella suddetta relazione, aveva già riferito di aver incrociato un'imbarcazione degli ormeggiatori durante le operazioni e di aver detto loro di allontanarsi perché era pericoloso. Dopo circa un'ora l'aveva incrociata di nuovo e solo in quel momento gli ormeggiatori gli avevano detto che c'era il Moby Prince in fiamme poco distante. Al punto 5, lettera t), aveva riferito che nelle vicinanze del traghetto si trovava una pilotina di colore nero oltre alla barca degli ormeggiatori.

In realtà, anche nell'estratto di chiesuola redatto da Giuseppe Leonardo vi era un riferimento a una imbarcazione incrociata nei pressi del traghetto in fiamme e descritta come un'unità di quelle in dotazione ai piloti del porto.

Sentito dal pubblico ministero il 28 novembre 2006 e a chiarimenti sulla specifica questione il 16 novembre 2007, Cesare Gentile ha confermato di aver visto una pilotina – che è imbarcazione da diporto ben diversa da quelle dei rimorchiatori, è scura (blu o nera – ciò che poco conta, dal momento che era notte), bassa, di sei o sette metri e ha un pozzetto – che indugiava nelle vicinanze del traghetto in fiamme e ha ribadito con fermezza che le persone a bordo erano due (e non tre, come riportato nell'articolo) in abiti civili.

Ha ribadito che “sotto” il Moby si sono trovate quattro imbarcazioni: la sua vedetta della Guardia di Finanza, gli ormeggiatori, un rimorchiatore e la pilotina. Ha aggiunto di essere sempre stato perplesso sul fatto che la pilotina fosse arrivata lì vicino al Moby in fiamme e che non avesse dato nessun allarme («uno che va per mare una radio sul canale 16 ce l'ha per forza», cfr. verbale del 16 novembre 2007). Questo dubbio non è di molta consistenza e soprattutto non è in grado di rafforzare in alcun modo l'ipotesi che la pilotina fosse un'imbarcazione lì presente per qualche ragione sospetta: egli stesso non ha saputo dire da quanto tempo l'imbarcazione si trovasse lì e, in ogni caso, l'allarme della presenza del traghetto era già stato dato. Ed egli stesso ha escluso che qualcuno potesse dalla pilotina salire sul traghetto in fiamme.

La trascrizione delle comunicazioni sul canale 16 riporta, alle 24.32.18, la CP 232 che dice «guardia di finanza ancora non vi abbiamo trovato, noi siamo sempre qui nei pressi e abbiamo anche nei pressi suppongo la pilotina».

Alla CP 232 della Capitaneria di Porto si riferisce, pur non avendone la consapevolezza, l'articolista durante la sua audizione dinanzi al pubblico ministero: ne parla come uno dei vari elementi per avvalorare la presenza della pilotina, riferendosi a un messaggio sul canale 16 delle 22.43.40, quando gli ormeggiatori dicono che un naufrago l'hanno già raccolto e “adesso abbiamo la CP che indugia”.

La CP, evidentemente, è cosa diversa dalla pilotina “fantasma” adombrata nell'articolo.

Nelle sommarie informazioni testimoniali rese alla polizia giudiziaria delegata dal p.m. il 13 aprile 1991, Federico Sgherri – il pilota che accompagnò il Moby all'uscita dal porto – riferì di aver guidato i rimorchiatori e *la pilotina* per radio verso il luogo del disastro, alle ore 23.30 circa. A bordo della pilotina c'era il collega Muzio.

Giuseppe Muzio è stato ascoltato dal pubblico ministero l'8 ottobre 2009:

dalle sue dichiarazioni si può ritenere accertato che l'unica imbarcazione in dotazione dei piloti del porto che si è mossa la notte dell'incidente era la sua. Egli è, però, giunto al traghetto quando già era stato agganciato dal rimorchiatore, parecchio tempo dopo. L'allora tenente Cesare Gentile era arrivato, infatti, nei pressi del traghetto in fiamme dopo la mezzanotte.

Giuseppe Leonardo, anch'egli a bordo della motovedetta dei finanzieri, il 12 dicembre 2006 riferisce al pubblico ministero di due «unità vicine» quando descrive l'individuazione e l'accostamento al traghetto in fiamme: «una era una pilotina e un'altra degli ormeggiatori». Interpellato specificamente sul punto il 18 novembre 2009, specifica che la pilotina era stata incrociata dopo che avevano lasciato l'Agip Abruzzo: «della pilotina ricordo pochissimo, mi pare che fosse un piccolo cabinato bianco con scafo blu come quelli utilizzati dall'Accademia Navale». Dopo questo incontro e il breve colloquio di Gentile con il relativo equipaggio, sul quale non è in grado di riferire, la motovedetta incrocia gli ormeggiatori che hanno già avvistato il traghetto e sono a conoscenza dell'identità della nave investitrice.

In relazione alle specifiche circostanze sono stati nuovamente ascoltati Antonio Conte e Mauro Dessì. Mentre il primo non è stato in grado di apportare ulteriori elementi, il secondo ha riferito anch'egli della pilotina incrociata dopo aver lasciato la petroliera.

La descrive come un'imbarcazione «tipo gozzo di colore nero con fascioni in gomma, priva di targa e scoperta [...], del tipo di quelle che si trovano ormeggiate nei pressi del porto», ma non è in grado di dire se fosse un'imbarcazione degli ormeggiatori o dei piloti e nemmeno ha notato scritte sulla murata. L'equipaggio, con cui aveva parlato il tenente Gentile, era composto da due persone in abiti civili che parlavano con accento toscano<sup>34</sup>.

Tutti riferiscono, comunque, che in notevole numero e varietà imbarcazioni si aggiravano in zona, giunti per le operazioni di soccorso.

Gli ormeggiatori Mauro Valli e Valter Mattei, che hanno raccolto il naufrago Bertrand, erano pure presenti nella zona in cui vagava senza controllo il Moby Prince. Entrambi descrivono con dovizia di particolari i movimenti effettuati e ricordano la presenza della vedetta della Capitaneria, sopraggiunta dopo il recupero del mozzo. Successivamente, riferiscono, si sono avvicinate in zona altre imbarcazioni (tra cui la motovedetta della guardia di finanza, i vigili del fuoco, i rimorchiatori): nessuno dei due ha notato una "pilotina" con le caratteristiche descritte da Gentile.

Mettendo a confronto tutti i dati sopra evidenziati, può ragionevolmente ritenersi che l'imbarcazione definita "fantasma" non era una di quelle in dotazione ai piloti del porto, sebbene le caratteristiche siano corrispondenti.

Potrebbe essersi trattato di un natante privato con a bordo persone incuriosite o, più probabilmente, spaventate, oppure di un'imbarcazione a disposizione dell'Accademia Navale, degli ormeggiatori o di qualsiasi altra categoria di soggetti

---

<sup>34</sup> E almeno, con questo, uno degli interrogativi è dissipato: si trattava di italiani, a meno che non si voglia sostenere che gli agenti del Mossad sappiano, all'occorrenza, anche 'toscaneggiare'.

che operavano nel porto.

Deve evidenziarsi, peraltro, che il momento in cui gli ormeggiatori hanno tratto in salvo il mozzo è anteriore all'arrivo delle altre imbarcazioni, compresa la motovedetta della guardia di finanza: le dichiarazioni dell'equipaggio di quest'ultima si riferiscono all'arco temporale (e alla zona di mare) tra il passaggio sotto la petroliera e l'avvistamento della nave passeggeri e nulla esclude – anzi – che la pilotina sia stata vista non proprio sotto il traghetto ma prima di arrivarci.

Non va dimenticato che il mare nella zona del disastro è stato in fiamme e sormontato per ore da una coltre di fumo e vapori da combustione del greggio e che parimenti in fiamme era la nave passeggeri; né che le stesse operazioni di soccorso sono state estremamente difficili e, come si legge nelle trascrizioni delle comunicazioni radio, disorientate: si può dunque escludere ogni alone di sospetto alla presenza della pilotina, qualunque ipotesi voglia seguirsi riguardo alla sua natura. Tutte le imbarcazioni disponibili furono inviate in zona, molte hanno trovato difficoltà anche per l'oscuramento dei radar e non tutti i partecipanti alle operazioni di soccorso avevano precisa cognizione di quello che poteva essere fatto o andava fatto<sup>35</sup>. In ogni caso, come è stato accertato nel corso del processo,

---

<sup>35</sup> Si è già accennato, nella prima parte del presente provvedimento, alle aspre critiche da più parti mosse alle modalità con cui sono state condotte le operazioni di soccorso.

È opportuno, in questa sede, dare conto con maggiore precisione come tali operazioni si sono svolte e con quali protagonisti.

Un ruolo rilevante è stato ricoperto dagli ormeggiatori del porto e dai rimorchiatori: il TITO NERI II, uscito alle 23.19.28, il TITO NERI IX, che alle 23.06.22 porta in salvo l'equipaggio dell'Agip Abruzzo e il TITO NERI VII, che arriva per primo sotto l'Agip alle 23.06.00; alle 23.32.44 va verso il Moby Prince, alle 23.40.53 avvista il naufrago in mare e alle 23.43.08 lo recupera. È lo stesso (si ricava dai confronti delle comunicazioni radio, dei loro orari, dalla relazione Gentile e dalle di lui dichiarazioni) che incrocia la vedetta 5808 comandata da Gentile e avverte del traghetto in fiamme alle 24.00 (Gentile arriva sotto il traghetto alle 24.10).

Gli ormeggiatori parlano con la motovedetta della Capitaneria che è arrivata quasi simultaneamente vicino al traghetto: «siamo alla tua sinistra, punta sulla nave per favore che c'è ancora gente che ci dice questo naufrago che abbiamo raccolto» alle 23.43.00. Alle 23.43.40, dicono «un naufrago l'abbiamo già raccolto, adesso abbiamo la CP davanti a noi che indugia, andate a poppa della nave, il naufrago ci dice che ci sono anche dei naufraghi da salvare». Alle 23.46.40 gli ormeggiatori chiamano Compamare e dicono «qualcuno mi deve rispondere oh! Che t'è successo?».

Altri protagonisti sono stati senz'altro i vigili del fuoco. Tra le 22.26 e le 22.27 arriva una telefonata anonima che segnala un incendio a largo; alle 22.31 attivano la fuoriuscita della motobarca pompa; alle 22.35 contattano di loro iniziativa la Capitaneria, che li informa che c'è stata una collisione tra l'Agip che si è incendiata e una non identificata bettolina; alle 22.36 parte la motobarca.

Vengono impegnati nello spegnimento del fuoco sull'Agip senza che nessuno gli dia altri ordini e vengono a sapere dell'incendio sul traghetto solo intorno alla mezzanotte, quando, esaurito lo schiumogeno, vanno alla ricerca di eventuali superstiti di quella che sapevano essere una bettolina: trovano la vedetta della Capitaneria con a bordo Bertrand e il Moby Prince, cominciando allora le operazioni di raffreddamento.

I giudizi meno lusinghieri sono stati espressi nei confronti della Capitaneria di Porto e del Comandante del Porto Sergio Albanese. Quest'ultimo, in particolare non ha dato alcuna disposizione o coordinamento. La stessa sentenza di I grado critica fortemente la sua posizione e le sue dichiarazioni (il suo silenzio andava addirittura interpretato come approvazione – cfr. pagina 88 dell'inchiesta formale). Le motivazioni per cui non è stata esercitata nei confronti di Albanese e Canacci l'azione penale sono già state esposte nella nota n. 3.

La CP 232 raccoglie a bordo il superstite Bertrand dopo che questi era stato salvato dagli ormeggiatori, ma

nessuno poteva essere in grado di salire a bordo del traghetto che era avvolto dalle fiamme e sputava lingue di fuoco dagli oblò. L'ormeggio in mare effettuato dai rimorchiatori alle tre del mattino è descritto in atti come una operazione estremamente pericolosa, che fu compiuta in fretta a gran rischio dell'incolumità personale, sfidando le lamiere incandescenti e un incendio che fu spento definitivamente soltanto tre giorni dopo.

Se pure ci fosse stato a bordo "qualcosa diretto in Sardegna che non doveva essere ritrovato dai soccorritori", nessuno avrebbe potuto recuperarlo in quelle condizioni.

Nessun altro elemento porta a ritenere sospetta la presenza di questa come di altre imbarcazioni in zona dopo la collisione.

---

non trasmettono nessuna comunicazione sul Moby in fiamme né coordinano i soccorsi.

Tutti i testi (rimorchiatori, equipaggio Gentile, di servizio alla Capitaneria a terra) sono concordi nel dire che nessuno ha avvertito che c'era il traghetto in fiamme né ha dato disposizioni per coordinare i soccorsi. Eppure alle 22.27.24 l'Agip sul canale 16 dice "siamo incendiati, siamo incendiati, ci è venuta una nave addosso" parlando con Compamare (Spartano), che alle 22.27.44 assicura che provvederanno subito; alle 22.31.37 dall'Agip Napoli una chiamata dice che l'Agip Abruzzo si è incendiata, probabilmente ha una nave in collisione, bisogna far uscire subito i mezzi antincendio. Alle 22.36.10 Recanatini (marconista della petroliera) dice che forse è una bettolina quella che gli è andata addosso; alle 20.36.16 Compamare chiede "ricevuto, ma chi è la nave incendiata?"; alle 23.05.27 Superina dice "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".

Alle 22.35.48 si ascolta sul canale 16 la CP 232, che si informa della situazione sulla petroliera. Poi resta in silenzio fino alle 23.49.41, molto tempo dopo il my day: comunica di essere a poppa del traghetto. Gli ormeggiatori hanno già raccolto Bertrand. Da quel momento in poi la CP 232 comincia a partecipare alle comunicazioni sui soccorsi. Alle 24.05.23 la CP 232 dice che sta seguendo il traghetto da circa venti minuti e che hanno pure raccolto a bordo un marittimo.

A un certo punto l'Agip Napoli chiama la Capitaneria e dice: «non so se avete capito la gravità della situazione». La capitaneria risponde «sì siamo a conoscenza».

Anche questi comportamenti sono stati posti a sostegno delle ipotesi che vedono nelle vicende legate al presunto traffico delle armi un elemento incidente sul nesso di causalità e comunque costitutivo delle fattispecie per cui oggi si procede. La mancanza di coordinamento, il silenzio del comandante del porto, le difficoltà nei soccorsi sarebbero stati intenzionali e diretti a impedire, nell'immediatezza, che fossero sorprese le imbarcazioni coinvolte nei traffici illeciti.

Secondo la ricostruzione giornalistica e del libro inchiesta Fedrighini, anche il contrasto tra l'iniziale entusiasmo degli ormeggiatori, che in un primo momento incitano a rinforzare i soccorsi perché potrebbe esserci ancora qualcuno da salvare, e il tono dimesso con cui alla fine dicono che "sono tutti bruciati" è sospetto e starebbe a indicare che Bertrand, dopo essere stato raccolto dalla vedetta della capitaneria, sulla quale era imbarcato il comandante Albanese, è stato in qualche modo influenzato per evitare che qualcun altro potesse salvarsi e testimoniare su circostanze 'scomode'. Tali circostanze vanno ravvisate nella presunta esplosione di un ordigno a bordo, che va esclusa per le ragioni che saranno in seguito esposte.

Per inciso, Alessio Bertrand ha ancora una volta dinanzi agli scriventi escluso nel modo più assoluto un precedente allarme sul traghetto. Della speranza di salvare qualcun altro e dello stato d'animo di Bertrand si è già trattato alla nota 11.

Va, infine, ricordato che nessuna anomalia è verificabile dall'esame dei registri delle motovedette, acquisiti in originale da questo ufficio. Tutti, tranne quello della CP 232. Non è, però, necessario fare alcuna dietrologia, dal momento che la motovedetta non è più in esercizio in quanto radiata (come si evince dalla comunicazione del 7 febbraio 2007, a firma del comandante Giuffrè) ed è comunque ancora agli atti del fascicolo dibattimentale la copia autentica estratta dal registro già sequestrato nell'immediatezza dal p.m. e poi restituito. Alla lettura il contenuto può apparire sintetico, ma non si rileva nulla di anormale.

## 5. il peschereccio 21 Oktoobar II

Nel porto di Livorno, la sera di quel 10 aprile, era ormeggiato il peschereccio 21 OKTOOBAR II. Si tratta di nave battente bandiera somala, giunta da Gaeta (da dove era partita il 14 marzo) il 15 marzo 1991. Il porto di destinazione successivo risulta essere Malta (cfr. dichiarazione integrativa di partenza allegata alla informativa R.O.N.O. del 4 febbraio 2009). La nave è rimasta in porto per “derattizzazione”, come si vede annotato nella nota di informazione redatta all’arrivo ex art. 179 cod. nav., e al momento non era nota la successiva destinazione (nella nota è dichiarato “ordini”). Ha lasciato il porto il 29 maggio 1991 alle 20.13, dopo aver effettuato due spostamenti in banchina.

È stato acquisito il ruolino dell’equipaggio: il comandante e il primo ufficiale erano di nazionalità jugoslava; il resto dell’equipaggio era somalo, a parte un italiano (tale Michele Grillo, indicato come 1st Eng. e che risulta deceduto). Jugoslavi, inoltre, il capo ingegnere e l’elettricista.

Secondo la dichiarazione resa dal raccomandatario per il porto di Livorno Alfredo Bini, proprietaria della nave era la Shifco Somali di Mogadiscio, rappresentata in Italia dalla Shifco Malit con sede a Ca del Bosco di Sotto (RE).

Il peschereccio era la nave di punta di una flottiglia costruita dalla società S.E.C. S.p.A. di Viareggio per un progetto di cooperazione tra la Somalia e l’Italia partito nel 1978 ed era stato consegnato in un periodo che può essere compreso tra il 1989 e il 1991: era dotato di frigoriferi e dunque idoneo a far la spola tra i due Paesi<sup>36</sup>.

La presenza del 21 Otkoobar II nel porto di Livorno intreccia la vicenda del Moby Prince sotto diversi profili: il peschereccio, secondo le varie ricostruzioni più volte ricordate, potrebbe essere proprio la nave misteriosa che si è trovata improvvisamente sulla rotta del traghetto, costringendolo a una manovra di emergenza che lo ha portato a collidere con l’Agip Abruzzo; o potrebbe essere la nave che nelle comunicazioni radio si fa chiamare Theresa; o, ancora, Nave Uno che avrebbe dovuto incontrare Theresa in rada per fare il passaggio delle armi. Andando oltre, si potrebbe ipotizzare che il peschereccio è stato una delle imbarcazioni coinvolte nella battaglia tra israeliani e palestinesi e si è miracolosamente salvato, mentre il suo “gemello” 21 Otktoobar (I) è colato a

---

<sup>36</sup> Le vicende delle società coinvolte nel progetto e del peschereccio stesso possono leggersi nelle relazioni di inchiesta parlamentare sull’omicidio di Ilaria Alpi e Miran Hrovatin. La commissione ha ascoltato numerosi testimoni e raccolto e visionato una consistente mole di documenti, accertando, tra l’altro, alcuni dei fatti che si vanno a esporre. Altri elementi sono stati direttamente acquisiti da questo ufficio attraverso indagini delegate alla polizia giudiziaria e informazioni e documenti acquisiti tramite il comando della capitaneria di porto. Si è estratta stampa per il fascicolo del presente procedimento da entrambe le relazioni, conclusiva e di minoranza, nelle parti che interessano la vicenda in esame dal link: <http://www.camera.it/dati/leg14/lavori/documentiparlamentari/indiceetesti/022bis/001/INTERO.pdf>

picco<sup>37</sup>: potrebbe quest'ultimo coincidere con il "peschereccio d'altura" che, dalle dichiarazioni di Marco Pompilio, direttore di macchina della petroliera, è arrivato a sfiorare una collisione con l'Agip Abruzzo prima dell'incidente. Infine, il 21 Oktoobar II potrebbe essere il peschereccio bianco, mai identificato con precisione, che per poco ha evitato un altro incidente nei pressi della diga della Vegliaia con il rimorchiatore Tito Neri II, a bordo del quale si trovavano il titolare Tito Neri e Felice Manganiello, ufficiale della Capitaneria, quando già tutto il porto era avvolto dal fumo.

### 5.1 Shifco e il progetto di cooperazione

Perché mai proprio questa nave e la sua presenza a Livorno la sera del 10 aprile 1991 possano essere allacciati alle cause alternative della sciagura non può essere compreso senza soffermarsi sulle vicende delle società che hanno gestito il progetto di cooperazione cui sopra si è accennato e del quale sembra essersi occupata la giornalista del TG3 uccisa a Mogadiscio nel marzo del 1994.

Le navi della flotta Shifco sono state indicate, infatti, come collegate a un traffico d'armi nel quale la giornalista assassinata si sarebbe imbattuta, gestito da Omar Said Mugne, referente del governo somalo e che era stato indicato come uno dei mandanti del delitto da alcune fonti confidenziali della Digos di Udine e del SISDE.

Shifco è stato costituito come ente di Stato del governo somalo di Siad Barre e come responsabile era stato designato proprio l'ingegner Mugne: l'ente doveva gestire il progetto di pesca oceanica, per il quale era stata trattata con la società S.E.C. S.p.A. di Viareggio (di proprietà di Renzo Pozzo) la costruzione di tre navi (21 Oktoobar, Farax Oomar e Cusman Ghedi Raghe). Shifco costituì, a sua volta, una società denominata Somitfish nella quale una cooperativa italiana, la Cooperpesca Adriatica – tra i cui soci era anche un tale Giancarlo Mancinelli e di cui il fratello di quest'ultimo, Florindo, era presidente –, acquisì il 50% della partecipazione.

Secondo quanto ricostruito dalla Commissione d'Inchiesta Parlamentare, tra il 1983 e il 1985 vi fu una rottura tra la Cooperpesca e la componente somala, cui seguì un lungo fermo delle navi nel porto di Mogadiscio durante il quale sembra che la S.E.C. continuasse materialmente a occuparsene.

Nel 1987, il governo somalo ottenne la collaborazione di quello italiano per il ripristino delle navi: ancora una volta, i lavori vennero affidati alla società che le aveva realizzate anni addietro.

Intanto, l'11 febbraio 1987 la S.E.C. aveva dato mandato a una sua società controllata, la Joint Venture S.r.l., di acquistare la partecipazione azionaria di Cooperpesca (pari al 35%, del valore nominale di 350.000 dollari) nella Somitfish per conto e nell'interesse del governo somalo.

---

<sup>37</sup> secondo le dichiarazioni rese da Fabio Piselli, di cui si tratterà in seguito.



Tra la fine degli anni ottanta e l'inizio degli anni novanta, la società viareggina costruì altre tre imbarcazioni, finanziate dalla cooperazione italiana. Si tratta della nota 21 Oktoobar II e delle altre 21 Oktoobar II e IV.

A seguito di contrasti tra l'ingegner Mugne e Renzo Pozzo, però, il primo si attivò per cercare un nuovo partner italiano per estromettere la S.E.C. dal progetto: trovò il gruppo Malavasi, una famiglia di imprenditori emiliani.

L'8 gennaio 1990 venne costituita la Shifco Malit S.r.l., società di diritto somalo con sede a Mogadiscio e partecipata per il 49% dall'ente Shifco e per il 51% dalla società Malavasi S.r.l.<sup>38</sup>. L'oggetto sociale risulta «la gestione, nelle acque territoriali della R.D.S., dell'industria della pesca anche mediante la conduzione di battelli e pescherecci di proprietà del Governo della R.D.S. e/o di terzi, ivi compresi la gestione e manutenzione della flotta navale a disposizione del personale alla stessa occorrente, i noli marittimi, il commercio di importazione ed esportazione di prodotti ittici freschi, conservati e surgelati, nonché la loro conservazione, lavorazione, trasformazione e distribuzione...».

Pochi mesi dopo, il 30 luglio 1990, la Shifco Malit S.r.l. costituì con altra società della famiglia Malavasi, la Malit S.r.l., una società italiana con la denominazione Shifco Malit Italiana – SHIFMA S.r.l.. Di questa società abbiamo tracce ufficiali, risultanti dalle visure storiche del registro delle imprese, che consentono di ricostruirne le vicende confrontando i dati anche con gli esiti degli accertamenti svolti dalla citata Commissione d'Inchiesta.

La sede della società fu posta in Milano e l'oggetto sociale ricalcava quello della Shifco Malit S.r.l. sopra riportato.

La gestione della società cominciò a farsi difficile nel corso dell'anno e mezzo successivo alla costituzione: la guerra civile somala (che provocò il rovesciamento di Siad Barre, che aveva dato origine al progetto di pesca oceanica, e la fuga dell'ingegner Mugne che trovò asilo in Italia) e l'accumulo di ingenti perdite dovuto anche all'anticipo delle spese da parte dei Malavasi per conto del partner (leggi: governo) somalo, che non era più solvibile, determinarono la frattura nella compagine societaria e la determinazione di Mugne a cercare ancora una volta la collaborazione della S.E.C. S.p.A., con la quale aveva evidentemente risolto i contrasti che ne avevano determinato l'esclusione tra la fine del 1989 e l'inizio del 1990.

Dalle dichiarazioni di Mugne, la Commissione accerta il subentro della S.E.C. alla Malit S.r.l. nella partecipazione alla SHIFMA, resa possibile dal fatto che la società di Viareggio si era accollata tutti i crediti dei Malavasi verso il governo somalo; tuttavia, ignorandosi come sia stata risolta la posizione giuridica della Malit S.r.l., il subentro della S.E.C. prese la forma giuridica del mandato decennale a «provvedere a quanto necessario allo sviluppo delle attività di pesca», conferito il 12

---

<sup>38</sup> per la Shifco Malit S.r.l. ha lavorato anche Florindo Mancinelli, che, nelle dichiarazioni rese alla Commissione d'Inchiesta, riferisce di aver svolto l'attività a Ca del Bosco di Sotto, in provincia di Reggio Emilia, dove colloca la sede sociale. La stessa sede, si rammenta, è riportata dall'accomandatario Bini all'atto dell'ingresso del 21 Oktoobar II nel porto di Livorno.



giugno 1991 da Mugne stesso quale presidente del consiglio di amministrazione della socia di maggioranza Shifco Malit S.r.l.<sup>39</sup>.

Nel frattempo, come la Commissione ha ricavato da una consulenza tecnica svolta per conto della Procura della Repubblica di Milano nell'ambito di un procedimento per bancarotta a carico di tale Alessandro Benedetti (di cui si dirà a breve), la compagine sociale della Shifco Malit Italiana S.r.l. – SHIFMA era ancora una volta mutata: tra il 15 settembre 1990 e il 7 luglio 1992, le azioni risultano in capo alla società Malit S.r.l. per il 32,835% e a tale Ersilia Serra – mai incrociata prima – per il 67,165% e che, evidentemente, aveva acquistato le quote in parte dalla stessa Malit S.r.l. e in parte dalla Shifco Malit S.r.l.

L'epilogo è stato accertato come segue.

L'8 giugno 1993, a Cipro, Mugne presiede l'assemblea della Shifco Malit S.r.l. che delibera la messa in liquidazione, essendosi risolto il contratto di affitto delle navi che componevano la flotta.

Prima ancora, il 7 luglio 1992 la carica di amministratore della Shifco Malit Italiana S.r.l. – SHIFMA era stata attribuita a tale Gianluca Solci, un giovane (aveva allora appena ventisette anni) che subentrò nella carica ad Athos Malavasi<sup>40</sup> e che pare essere stato uno dei prestanome di cui si serviva il tale Alessandro Benedetti su cui avrebbe indagato a partire dal 1995 la Procura milanese. Al Solci risulta attribuita una percentuale di quote pari al 90%, mentre il restante 10% è detenuto da tale Antonio Massimo Baldassarre (anch'egli prima di questo momento totalmente estraneo alla vicenda). I due hanno, evidentemente, preso il luogo della Malit S.r.l. e della tale Ersilia Serra.

Nella stessa data risultano variati anche la denominazione e l'oggetto: la società diventa Shifco Italiana S.r.l. e comincia a occuparsi di tutto fuorché di pesca oceanica e commercio di prodotti ittici<sup>41</sup>.

Il 15 aprile 1994, la sede viene trasferita da Milano a Roma, a un indirizzo che la Digos romana – che si è occupata della questione come si legge nella relazione d'inchiesta parlamentare – ha accertato essere fittizio ma coincidente con uno studio commercialista cui perveniva la corrispondenza diretta ad altre società tutte riconducibili al medesimo Gianluca Solci<sup>42</sup>.

---

<sup>39</sup> Deve rilevarsi che la cosa è apparsa alquanto anomala, dal momento che la Shifco Malit S.r.l. era sì socia di maggioranza della SHIFMA, però soci di maggioranza della Shifco Malit S.r.l. erano i Malavasi che ne avevano detenuto il 51% attraverso la Malavasi S.r.l.. Ciò nonostante, presidente del consiglio di amministrazione si dichiara l'ingegner Mugne che prende la decisione di conferire il mandato alla S.E.C. S.p.A..

<sup>40</sup> A questo momento dovrebbe, dunque, ritenersi la definitiva uscita della famiglia Malavasi.

<sup>41</sup> ovvero «acquisto di macchinari e impianti per la elaborazione di dati, la raccolta di dati e informazioni di carattere amministrativo [...], prestazione di servizi di consulenza nei seguenti settori: consulenza direzionale – pianificazione strategica, assistenza all'alta direzione [...] marketing strategico e operativo [...]» e così via, come si legge nella visura storica acquisita in atti.

Infine, il 3 ottobre 1994 la società è posta in liquidazione, per venire definitivamente cancellata d'ufficio dal registro delle imprese solo l'1 marzo 2005 per il mancato deposito del bilancio di liquidazione per tre anni consecutivi.

Le vicende della società italiana che è stata partner del Governo somalo nella gestione del progetto di cooperazione per la pesca oceanica appaiono, dunque, assai complesse e terminano con alternanze nell'amministrazione e nella compagine societaria che hanno alimentato diversi sospetti sul suo coinvolgimento in traffici illeciti, alimentati dalla personalità di Mugne e dagli avvenimenti della guerra civile e delle contrapposizioni tribali in Somalia.

Alla luce della ipotizzata interferenza di operazioni di traffico di armamenti con la tragedia del Moby Prince, è apparso indispensabile allargare le indagini di questo procedimento, per quanto possibile attesa la lunga distanza dai fatti, al fine di accertare i motivi della presenza della nave somala nel porto di Livorno.

## **5.2 I movimenti del 21 Oktoobar II e le connessioni con la collisione**

Fatta l'indispensabile premessa di cui sopra, deve precisarsi quanto segue.

Dagli atti del procedimento relativo alla collisione del Moby Prince con l'Agip Abruzzo emergono alcuni dati che hanno meritato un approfondimento.

Dai registri dell'Avvisatore Marittimo, il peschereccio risulta ormeggiato, fin dal suo arrivo in porto, alla banchina Magnale, un molo non operativo – posizione, questa, congruente con l'esigenza di svolgervi lavori di manutenzione e riparazione.

Di questi lavori riferisce anche la Capitaneria di Porto di Livorno, allo scopo delegata da questo ufficio, nelle note trasmesse il 30 ottobre 2009 e il 25 novembre 2009. La ricerca di documenti che chiarissero però l'entità e la tipologia dei lavori ha dato, purtroppo, esito negativo. Sia l'agenzia marittima Bunker Service (che ha curato le pratiche amministrative per la sosta in porto) che le aziende che tali lavori hanno eseguito non sono più in possesso di alcun documento utile, salvo la copia della fattura n. 468 del 2 aprile 1991 emessa dalla Chemical Controls S.r.l.. Quel che è certo è che non risultano tracce della esecuzione della derattizzazione indicata nella nota informativa compilata dall'agenzia accomandataria.

I lavori svolti assumono un certo rilievo, dal momento che è stato sostenuto che il peschereccio si era mosso dall'ormeggio proprio la notte del 10 aprile 1991: lo aveva riferito Susanna Bonomi, che all'epoca abitava con il marito (un ufficiale della Capitaneria) in un'abitazione in piazzale Zara le cui finestre affacciavano proprio sulla banchina Magnale. La mattina dell'11 aprile, la donna aveva notato la presenza di una lunga nave che non aveva visto la sera precedente quando aveva abbassato le tapparelle (cfr. verbale di sommarie informazioni testimoniali del 6 maggio 1992, fol. 249 dei verbali nel procedimento n. 542/91, acquisito in copia).

Si è proceduto, quindi, ad assumere nuovamente informazioni dalla signora l'8 gennaio 2010 anche alla luce degli ulteriori accertamenti svolti in merito ai lavori

---

<sup>42</sup> Dall'esito degli accertamenti delegati da questo ufficio, il Solci risulta deceduto a Bologna il 16 dicembre 1995 per cause naturali.

che avevano interessato la nave e alla mancanza di riscontro di un movimento nei registri del porto.

Quel che la Bonomi ricorda oggi di aver detto allora (e, peraltro, a distanza di più di un anno dai fatti) è esattamente l'inverso di quanto risulta nel verbale cui si è accennato. Oggi la donna riferisce di aver notato una nave *ormeggiata* alla banchina dinanzi le sue finestre *di sera* e di averne notato la *mancanza al mattino dopo*.

Quando le è stata fatta notare la differenza, non ha potuto dare altra spiegazione se non l'affievolimento nel ricordo per il decorso di quasi vent'anni, chiarendo però che non si trattava di una nave che l'aveva colpita in modo particolare e che non è assolutamente in grado di ricordarne la stazza, il colore né tantomeno il nome. E specificando di non essere ora in grado di riferire le sue osservazioni circa il movimento della nave proprio al giorno 11 aprile. D'altro canto, la Bonomi non si era presentata spontaneamente in Questura ritenendo di avere chissà quali particolari rilevanti da riferire per le indagini sulla tragedia, ma era stata chiamata a deporre dopo che aveva accennato alla circostanza nell'ambiente di lavoro del marito. E proprio a quest'ultimo, Pietro La Fata, fa riferimento la relazione finale della Criminalpol (pagg. 22 e 23) nel descrivere le risultanze degli accertamenti svolti per verificare la presenza della "bettolina fantasma" che avrebbe interferito nella rotta della nave passeggeri: sarebbe stato il La Fata a raccogliere per primo l'osservazione della moglie e a diffondere la voce tra gli appartenenti alla Capitaneria di Porto fino a che la polizia non decise di ascoltare direttamente la Bonomi, ciò che conferma quanto riferito al p.m. dalla donna circa la genesi della sua deposizione. Ella, tra l'altro, ignora a tutt'oggi quali conseguenze ne siano state ricavate e il collegamento del disastro con il peschereccio 21 Oktoobar II e la connessa ipotesi di traffico di armi tra l'Italia e la Somalia.

La circostanza di un movimento della nave, non registrato dall'Avvisatore Marittimo (nulla emerge, infatti, dai registri) e per di più con lavori in corso e senza che né i piloti, né gli ormeggiatori, né i rimorchiatori ne sapessero nulla appare però alquanto anomala.

Si sostiene, inoltre, che il peschereccio avrebbe fatto rifornimento di carburante il giorno precedente o addirittura la sera stessa dell'incidente. La circostanza è stata giudicata incongruente dalle ipotesi mediatiche sulla collisione, poiché – è stato osservato – una nave ferma in porto per lavori non ha bisogno di fare carburante.

La prima deduzione viene fatta derivare dalla circostanza che la bettolina Giglio si trovava ormeggiata – la sera del 9 aprile, come anche altre precedenti, ma non il giorno della collisione – al molo del piazzale Zara che si trova proprio accanto alla calata Magnale; la seconda da un'intervista che avrebbe rilasciato il pilota del porto (Sgherri), il quale avrebbe avuto un colloquio via radio con il comandante della bettolina – non registrato sul canale 16, ma le comunicazioni avvenivano sul canale 12 –, che lo avrebbe rassicurato sul fatto che la analoga imbarcazione riferita da Superina come coinvolta nel sinistro non poteva essere la loro, impegnata com'era a fare bunkeraggio proprio al 21 Oktoobar II.

I marittimi imbarcati sulla Giglio sono stati ascoltati dalla polizia giudiziaria e nulla hanno riferito su questa circostanza. Solo alcuni di loro, peraltro, ricordano di aver sentito nominare il peschereccio o di averlo notato in porto.

Va evidenziato, in proposito, che dai registri dell'Avvisatore Marittimo la Giglio risulta essere stata impegnata, tra le 17.40 e le 20.05 a fare bunkeraggio in rada alla petroliera Agip Napoli<sup>43</sup> ed essersi mossa alle 20.05 dalla rada verso il molo 59, a fare bunkeraggio ad altra nave, la Mare Sereno, dov'è rimasta fino alle 00.05.

Una verifica poteva venire dall'acquisizione dei relativi documenti presso la Guardia di Finanza (si rammenta che alle operazioni di rifornimento doveva sempre essere presente un finanziere), ma dalla nota inviata dal Comando Provinciale della Guardia di Finanza il 10 agosto 2009 non risulta alcun riscontro. La mancanza di documentazione è dovuta al fatto che quella relativa ai rifornimenti di carburante veniva inviata agli uffici competenti per gli adempimenti doganali ed è stata oggetto, negli anni successivi, di operazioni di scarto d'archivio.

Non si può affermare che la nave 21 Oktoobar II stesse facendo rifornimento di carburante la sera della tragedia e ciò per due ragioni: la prima sta nelle annotazioni dei registri dell'Avvisatore Marittimo e dell'Agip Napoli, che confermano per un verso il bunkeraggio pomeridiano in rada e per l'altro l'accosto al molo 59/60 dopo le otto di sera, dov'era ormeggiata la bananiera Mare Sereno, e che offrono un riscontro documentale alle dichiarazioni del comandante e dell'equipaggio della Giglio; la seconda sta nelle informazioni rese proprio da Federico Sgherri, il pilota che condusse il traghetto fuori dal porto.

Sgherri ricorda molto bene il 21 Oktoobar II: lo descrive come una "nave fattoria", molto grande e di colore bianco. Il suo ricordo sull'episodio del bunkeraggio di cui si è parlato nelle cronache giornalistiche non è in modo speciale legato alla nave della flotta somala, ma piuttosto al tipo di nave – bianca e piuttosto grande. Quando gli è stato chiesto perché aveva riferito ai giornalisti che il 21 Oktoobar stava facendo rifornimento dalla bettolina, egli ha chiarito di non aver mai riferito il nome della nave che aveva visto con la bettolina accanto, ma soltanto la circostanza in sé e il posto dove l'aveva notata: dirigendo per quanto altro potesse interessare alla consultazione dei registri. E infatti anche durante la sua audizione dinanzi al pubblico ministero l'11 dicembre 2009 egli ha da subito focalizzato la scena, ma si è corretto sul nome della nave. Il principale particolare

---

<sup>43</sup> La nota presente sui registri e relativa a questa operazione risulta essere stata oggetto di correzione. La circostanza è confermata dalla perizia svolta dai carabinieri del R.I.S. sul registro medesimo e dalle dichiarazioni di Massimo Moniga (di turno presso gli uffici dell'Avvisatore dalle 13.00 alle 21.30 del 10 aprile 1991), che ha riconosciuto la paternità della correzione. Quest'ultima riguarda il nome della bettolina, che è stato scritto dopo aver "sbianchettato" qualcos'altro che era scritto in precedenza e che non è più leggibile, e il luogo dell'accosto che risulta essere "Rada": pure questa parola è sovrapposta ad altra che non è possibile rilevare, come annotato nella relazione del R.I.S.. Le circostanze che si evincono dai registri dell'Avvisatore, però, trovano conferma nelle annotazioni presenti sui registri dell'Agip Napoli (dai quali risulta l'accosto della Giglio, l'inizio delle operazioni alle 17.54 e il disormeggio della bettolina alle 19.56) e dalle dichiarazioni del comandante della bettolina cui si è fatto riferimento sopra, VII/1. Con riguardo alla successiva operazione, non risulta alcuna anomalia nel registro; e va rilevato, peraltro, che il molo 59 è assai distante dalla Calata Magnale dov'era ormeggiato il peschereccio.

che Federico Sgherri ricorda è il molo interessato dalla presenza di una nave bianca e abbastanza grande con accostata una bettolina che faceva il bunkeraggio. Non il nome della nave. E ricorda distintamente, senza alcuna incertezza, che si trattava della banchina che egli poteva vedere dalla stazione dei Piloti, cioè agli accosti 59/61.

Nessun mistero, dunque: all'ormeggio 60 si trovava la Mare Sereno (che proprio il pilota descrive come lunga circa sessanta metri e bianca) e a quella banchina risulta essersi accostata la bettolina Giglio dopo le otto di sera e fino a mezzanotte. Il comandante della Giglio è colui che ha comunicato via radio e la cui voce è stata associata da Sgherri proprio a quella specifica bettolina, che con un messaggio radio ha chiarito di non poter essere coinvolta nella collisione perché si trovava in porto.

Il 21 Oktoobar II, invece, si trovava a parecchia distanza, alla Calata Magnale.

Va evidenziato, peraltro, che la questione era stata approfondita, al tempo delle prime indagini nel procedimento n. 542/91, solo al fine di verificare se un qualche natante avesse riportato dei danni e fosse identificabile per la nota bettolina che si ipotizzava essersi interposta sulla rotta del traghetto, costringendolo a una manovra d'accosto improvvisa: a quel tempo, non fu dato particolare rilievo all'identità della lunga imbarcazione ormeggiata alla calata Magnale come riconducibile a una nave della flotta Shifco.

Al fine di chiarire ogni dubbio, sono stati interpellati anche Felice Manganiello e Tito Neri, in merito alla rischiosa collisione con un peschereccio bianco all'uscita della diga della Vegliaia.

Entrambi hanno associato il ricordo, per quanto sono riusciti a evocarlo a distanza di tanti anni, a un peschereccio di piccola stazza, certamente di lunghezza inferiore ai trenta metri e del tipo di quelli che ormeggiano in Darsena Nuova. Non a una grossa nave bianca e del tipo cui apparteneva il 21 Oktoobar II.

È stato interpellato, ancora, Leonardo Acciarri, che ha svolto le funzioni di direttore tecnico per la società S.E.C. S.p.A., la quale, secondo quanto riferito Umberto Bini della società accomandataria, si sarebbe occupata dei lavori da eseguire sulla nave durante la sosta nel porto di Livorno.

Egli ha confermato le circostanze della realizzazione della flottiglia per la Shifco somala e ricorda che proprio il 21 Oktoobar II era effettivamente a Livorno in coincidenza con l'incidente tra il traghetto e la petroliera. Ha riferito come assolutamente naturale che una nave di quel tipo e con quella funzione dovesse effettuare una sosta in porto dopo il viaggio e lo scarico del pesce e ha precisato che la nave, in quel periodo, era in garanzia, confermando che lavori di manutenzione non consentivano all'imbarcazione di mettersi in movimento.

Analoghe precisazioni sono state svolte da Florindo Mancinelli, già presidente della Cooperpesca Adriatica e che, fin dall'inizio del progetto e indipendentemente dalle vicende delle società intervenute quali partner dell'ente somalo, come ha chiarito dinanzi al pubblico ministero l'8 gennaio 2010, si è occupato della gestione della flotta di pescherecci e della selezione degli equipaggi.

Egli era salito a bordo del 21 Oktoobar II proprio nel periodo in cui la nave era ormeggiata alla Calata Magnale: lo stesso lasso di tempo nel quale si è verificata la collisione (la sua autorizzazione, acquisita in copia, è del 20 marzo 1991 e termina il 10 aprile 1991) e un episodio particolare che aveva visto coinvolto l'equipaggio e il comandante.

Mancinelli ha collegato il suo accesso alla nave proprio a quest'ultima vicenda: il 23 marzo 1991 si era verificato un ammutinamento a bordo. Era intervenuta la polizia e, nei giorni successivi, era stata svolta un'intermediazione sindacale – la questione ebbe risalto anche sulla stampa locale, come si vede dalle copie dei quotidiani già presenti agli atti del procedimento n. 542/91. Infine alcuni marinai somali avevano avanzato richiesta di asilo politico: e di questa tranche si sono occupati a titolo informativo anche i servizi di sicurezza, come risulta dai documenti acquisiti.

Mancinelli ha riferito dei lavori che si stavano svolgendo sulla nave, ribadendo la sua assoluta convinzione che essa non si potesse affatto muovere dalla banchina.

L'uomo, oggi in pensione, è stato in passato interpellato in diverse occasioni e anche nell'ambito dell'inchiesta parlamentare sull'omicidio di Ilaria Alpi e dunque non era la prima volta che affrontava l'argomento: si è soffermato sulle vicende della flotta, sulle caratteristiche delle navi e sulle attività che svolgevano escludendo, ovviamente, qualsiasi coinvolgimento in traffici di armi.

Dei lavori svolti sulla nave in questione hanno riferito anche alcuni tecnici che se ne sono direttamente occupati, Vittorio Scordella e Guerino Guidi, assunti a sommarie informazioni testimoniali su delega di questo ufficio: essi sono stati in grado di descrivere con maggior dovizia di particolari la tipologia di riparazioni, confermando quanto in generale dichiarato da Acciarri e Mancinelli in relazione ai lavori di fine garanzia e al tipo di attività in cui la nave frigorifera era stata costruita e impegnata.

Possiamo, dunque, ritenere sufficientemente accertato che la nave 21 Oktoobar II fosse effettivamente interessata da riparazioni e non avesse alcuna pratica possibilità di avviare i motori e muoversi dalla banchina.

Poniamo, tuttavia, che nonostante gli elementi ostativi e certi di cui si è appena detto il peschereccio si sia comunque messo in movimento.

Che la nave "ammiraglia" della flotta Shifco sia in realtà Theresa è assolutamente da escludere. Se, infatti, Theresa è quella nave che assumiamo riconoscibile nel tracciato C della consulenza Fabbricotti e nella traccia n. 3 della consulenza di Bruno Pelleri, essa avrebbe dovuto lasciare il suo ormeggio alla calata Magnale in pieno giorno, attraversare indisturbata (e senza l'ausilio dei piloti né dei rimorchiatori) il porto e la rada nella totale ignoranza dei suoi movimenti da parte dell'Avvisatore, effettuare le operazioni di trasbordo di armi o analoghe e riportarsi sulla via del ritorno in porto in modo da potersi trovare alle 19.51 GMT (ore 21.51) a ben quattordici miglia di distanza dal radar di Poggio Lecceta che l'ha rilevata per la prima volta. E deve dedursi, inoltre, che a una velocità costantemente



inferiore ai sei nodi – ovvero, non rilevata dal radar – essa abbia proseguito verso il porto fino a ormeggiare di nuovo alla calata Magnale (sempre senza l'ausilio delle unità a ciò deputate), compiendo il percorso in una coltre di fumo nero e nebbia e mentre un gran numero di imbarcazioni si spostava nella rada per cercare di portare soccorso. Il tutto senza che nessuno ci abbia fatto caso: e si trattava di una nave di una discreta stazza<sup>44</sup>.

Laddove, invece, si ponga che il 21 Oktoobar II sia la Nave Uno, devono formularsi due ulteriori ipotesi: che esso abbia atteso pacificamente in porto l'arrivo di Theresa è destinata a restare tale, non essendo verificabile né questa circostanza né altra inerente; che esso abbia lasciato gli ormeggi per andare a incontrare Theresa è assai inverosimile per le stesse considerazioni svolte poc'anzi.

Della consistenza dell'assunto ricostruttivo che voglia ravvisare nel comportamento di una terza nave – diversa, cioè, dal Moby Prince e dall'Agip Abruzzo – un apporto causale alla collisione si è già detto; e sull'assurdità intrinseca di una manovra che per evitare un ostacolo provochi lo speronamento di una petroliera di trecento metri, pure. Che questo presunto ostacolo sia stato proprio il 21 Oktoobar II, poi, non è emerso alcun elemento concreto idoneo a sostenerlo.

Né, tanto meno, sono stati acquisiti elementi tali da ritenere plausibile che pescherecci e imbarcazioni di vario tipo e stazza abbiano ingaggiato una battaglia sul mare a poca distanza da altre navi alla fonda, in cui sarebbe affondato il 21 Oktoobar (I).

Per un verso, infatti, non esiste alcuna possibilità di autenticare il relitto rilevato sul fondale e di cui si parlerà al seguente paragrafo 8 come corrispondente a un'altra delle imbarcazioni della flotta Shifco, per quanto si evince dagli accertamenti svolti e di cui si darà conto nell'apposita sede; per altro, tale ricostruzione è stata apportata alle indagini dalle sole dichiarazioni di Fabio Piselli<sup>45</sup>: sull'attendibilità di costui e sulla verosimiglianza delle sue congetture si dirà nel paragrafo seguente.

È, invece, opportuno soffermarsi su alcuni particolari emersi dai documenti acquisiti agli atti e che avrebbero potuto con più ragionevole consistenza illuminare su ipotesi di attività “parallele” al commercio del pesce svolte dalla nave della Shifco.

Una circostanza che è apparsa curiosa è l'accesso a bordo del 21 Oktoobar II di Florindo Mancinelli: questi, infatti, aveva affermato dinanzi ai consulenti della Commissione Parlamentare di aver continuato a lavorare «per conto della Shifco a Ca del Bosco di Sotto, trasferitici da Viareggio (ovvero dagli uffici SEC). A Ca del Bosco di Sotto aveva sede la Shifco Malit i cui soci erano la Shifco e la famiglia

---

<sup>44</sup> Va escluso, per i motivi già esposti, che vi sia coincidenza tra il 21 Oktoobar II e il piccolo peschereccio incrociato dal rimorchiatore con a bordo Tito Neri e Felice Manganiello, l'unico peschereccio del cui movimento all'imboccatura del porto abbiamo testimonianza.

<sup>45</sup> Che nessuna delle navi della flotta Shifco sia mai affondata nella rada di Livorno lo hanno confermato l'ingegner Acciari e, per inciso, Florindo Mancinelli.



Malavasi» e, tuttavia, egli era uno dei soci della Cooperpesca Adriatica che, come si è visto, era stata estromessa dalla SEC mediante l'acquisto della partecipazione attraverso una società controllata fin dal 1987.

Perché mai Mancinelli continuasse a occuparsi del 21 Oktoobar II, tanto da salirvi a bordo in qualità di “tecnico della società armatrice” il 20 marzo 1991 e rimanerci fino (combinazione!) al 10 aprile, lo ha spiegato nel corso della sua audizione l'8 gennaio 2010 nei termini già riportati.

In un'altra occasione a salire a bordo sono Enio Malavasi (evidentemente un membro della famiglia che possedeva, all'epoca, tramite le partecipazioni nella Malit S.r.l. e nella Shifco Malit S.r.l. – quest'ultima titolare del diritto di locazione sulle navi della flotta –, una quota consistente della Shifco Malit Italiana S.r.l.) e l'ingegner Mugne, rappresentante dello Shifco e della componente di interessi somala. La richiesta dell'agenzia marittima all'accesso di questi ultimi reca la data del 24 marzo 1991.

Nulla di straordinario che gli esponenti dei due soggetti proprietari della società di gestione della nave e del progetto di pesca avessero concrete e rispettabili ragioni di accedervi, se si resta in una prospettiva avulsa da dietrologie; se, invece, si volesse dar credito alle ipotesi secondo le quali Mugne svolgesse attraverso le navi della flotta un illecito commercio di armi tra l'Italia e la Somalia (vaghiata ampiamente dalla Commissione Parlamentare di Inchiesta, i cui accertamenti e le cui conclusioni possono leggersi nella relazione finale), i motivi dell'accesso potrebbero trovarsi nella necessità di organizzare tale traffico nella fase in cui il 21 Oktoobar II era fermo a Livorno e prima di intraprendere un nuovo viaggio.

In questa prospettiva, non sono utili le dichiarazioni rese a questo ufficio da Francesco Fonti<sup>46</sup> il 4 dicembre 2009. Il collaboratore ha accennato a un traffico d'armi che transitava per il porto di Livorno, collocandolo dapprima – dopo alcune correzioni – negli anni 1992/93 e quindi riferendo di una tranne di molto precedente, risalente a prima del suo arresto del 1987. In questo avrebbe svolto un ruolo di copertura un certo “Pippo”, di cui non ha saputo fornire altro dettaglio se non un vago ricordo della di lui appartenenza al Comando Alti Studi Strategici della Marina. Ha dichiarato, poi, che di altre analoghe vicende la sua conoscenza era soltanto *de relato*, poiché non vi aveva partecipato direttamente; ha descritto modalità differenti a seconda dei casi (per esempio, provenienza di camion da Trieste, operazioni di carico a Pisa su navi che percorrevano il Canale dei Navicelli, soste successive in banchina a Livorno, passaggi non meglio motivati ai cantieri SEC in Viareggio), specificando che il tutto avveniva grazie alla “copertura” dei servizi che si occupavano di garantire che in porto non vi fossero controlli. Un ruolo di primo piano sarebbe stato svolto dalla flotta di pescherecci somala e dal 21

---

<sup>46</sup> Fonti è un ex collaboratore di giustizia di origine calabrese, che ha in più occasioni reso dichiarazioni a diversi magistrati nell'ambito delle relative inchieste aventi a oggetto, per la maggior parte, fatti di traffico e smaltimento illecito di rifiuti. È stato anche autore di un “memoriale” inviato alla D.N.A., nel quale accennava, nell'ambito di un racconto molto più vasto che copriva vent'anni di storia italiana, a spedizioni di rifiuti in Somalia tramite le navi della flotta Shifco.

Oktoobar II.

In merito a traffici risalenti all'anno 1991, Fonti non è stato tuttavia in grado di apportare alcun elemento. In relazione a ipotesi di collegamento con i fatti del Moby Prince, premettendo che quanto andava a dire era da prendersi «con le pinze», ha raccontato di aver avuto un colloquio con un tale “Pino” del SISDE nel 1994, nel corso del quale questi gli avrebbe confidato di averla fatta «pagare personalmente a quel pezzo di merda che aveva coperto tante cose» per «quel dramma di Livorno»: dramma che egli aveva associato alla tragedia del traghetto.

Va evidenziato che, come si evince anche soltanto dalla lettura del verbale di interrogatorio, le dichiarazioni di Fonti sono a ventaglio e sparse come una macchia d'olio su fatti anche molto distanti tra loro (sia nel tempo che per la natura dei medesimi), con l'intermezzo di citazioni di nomi, personaggi, fonti misteriose, cene d'affari, soggiorni alberghieri tutti non verificabili. Le stesse modalità dei traffici illeciti descritte appaiono poco verosimili – si pensi soltanto alla complicazione di caricare sotto gli occhi di tutti delle navi a Pisa, facendole scorrere indisturbate lungo il canale che conduce a Livorno, e accollarsi il rischio di soste con i carichi a bordo in porto o addirittura presso i cantieri navali della società SEC (per inciso, nel corso della sua audizione dinanzi al p.m. l'8 gennaio 2010, Leonardo Acciarri, direttore tecnico della società viareggina fino al 1998, ha escluso con fermezza che i cantieri potessero ospitare navi diverse da quelle che erano in costruzione, perché non c'era abbastanza spazio).

Tutto quanto riferito dal collaboratore di giustizia non trova riscontro in alcuno degli elementi di fatto raccolti nella presente e nella passata indagine, né ha offerto spunti utili per cercare altrove gli indispensabili ulteriori elementi di prova idonei a confermarne l'attendibilità.

L'ipotesi, dunque, che la nave di punta della Shifco si occupasse di trasporti illeciti di armamenti tra l'Italia e la Somalia (o altre regioni interessate da guerre civili o lotte interne) servendosi a tale scopo anche del porto di Livorno è oggi non suscettibile di utile e produttiva verifica; e, si sottolinea, soprattutto non è ricollegabile in alcun modo al meccanismo causale che ha visto la collisione tra il traghetto della Nav.Ar.Ma e la petroliera per le ragioni già esposte finora.

## **6. La ricerca delle verità nascoste nel “contributo” di Fabio Piselli**

È doveroso, a questo punto, affrontare anche la ricostruzione della tragedia proposta e sostenuta da tale Fabio Piselli, persona che si affaccia in questo procedimento a seguito delle sommarie informazioni rese al pubblico ministero il 13 settembre 2007 nell'ambito del procedimento n. 4605/07 mod. 44 dove era stato sentito in qualità di persona offesa (fascicolo archiviato sul presupposto dell'inattendibilità di Piselli in data 29 aprile 2009, come da decreto e relativa richiesta di archiviazione di cui vi è copia in atti).

Va subito precisato che il dichiarante tende ad accreditarsi quale persona eclettica inserita in vari ambienti, informata su diverse vicende, tutte circondate da

un alone più o meno fitto di mistero, che hanno turbato l'opinione pubblica nel corso degli ultimi decenni. A suo dire egli sarebbe da tempo in contatto, talvolta anche suo malgrado, con strutture nazionali e straniere, militari e civili per la raccolta di informazioni sulla sicurezza o comunque loro affiliati più o meno autorevoli, anche se nella nota del R.O.N.I. dei carabinieri datata 17.4.08 si afferma che Piselli non ha mai collaborato, neanche saltuariamente con il SISMI .

Egli, essendo evidentemente al corrente che da parte della Procura della Repubblica di Livorno si svolgevano indagini su quel tragicamente noto sinistro marittimo, mentre rilasciava dichiarazioni nel citato verbale, ha introdotto il tema del Moby Prince divagando rispetto all'oggetto del procedimento nell'ambito del quale veniva sentito.

Allo scopo di valutare meglio l'attendibilità del soggetto appare utile, anziché riferire il suo racconto in forma indiretta, riportare alcuni brani così come risultano dalla trascrizione del verbale.

Ha infatti esordito in modo dirompente esprimendosi in questi esatti termini:

*«Dottore ho detto del 1991 quando ho portato, quando sono sceso dal Moby Prince ed ho portato le pistole degli Israeliani in mano allo stesso sottufficiale che mi ha arrestato due anni prima io nel Moby Prince ho contato 146 crani e 146 busti, cioè 146 corpi non 140 e l'ho fatto ed è dimostrabile c'ho anche l'encomio della Prefettura ero al tavolo necroscopico in Darsena Toscana»*

Il PM a questo punto chiede conferma: *«e quindi lei avrebbe visto che c'erano sei in più?»*

Piselli replica prontamente: *«Dottore c'erano 6 Israeliani a bordo del Moby Prince con armi Israeliane, sapendo benissimo e c'erano quella mattina tutti, le istituzioni che ben sapevano che cosa sta accadendo, quando il paradosso è che io vado, dai corpi si tirano fuori, purtroppo era un caos, si tirano fuori queste pistole, le consegnai al comandante di stazione porto carabinieri che fu anche quello che...»*

Come è stato accertato, il testimone intendeva riferirsi al maresciallo Capitini, per oltre vent'anni comandante della stazione dei carabinieri di Livorno Porto e in pensione dal 2001, il quale ha smentito categoricamente e in modo del tutto convincente tale circostanza davanti al pubblico ministero (cfr. verbale del 6 marzo 2008), ribadendo come allora quelle indagini siano state condotte, su disposizione del Procuratore della Repubblica, dalla Polizia di Stato (sul punto il 14.3.2008 è stato sentito anche l'ispettore Angelo Buono, all'epoca in servizio presso la Polmare che ha escluso anche il ritrovamento di armi). Del resto, mentre il m.llo Capitini non avrebbe avuto nessun motivo di occultare tali armi da fuoco, Piselli invece verosimilmente nutre risentimento nei suoi confronti ritenendo di aver subito da lui un grave torto. Inoltre non è dato capire il motivo per il quale Piselli avrebbe consegnato alcune armi da fuoco proprio a una persona verosimilmente prevenuta nei suoi confronti, senza neppure premurarsi di far redigere un verbale e di farsene rilasciare copia, avendo la possibilità di scegliere chiunque altro tra i numerosissimi ufficiali e agenti di polizia giudiziaria presenti in quel drammatico scenario.

Del citato maresciallo, Piselli aveva parlato anche nel suo sito internet con questi termini: *“avrei incontrato di nuovo il maresciallo dei carabinieri che ha organizzato il mio arresto qualche tempo dopo, durante l'intervento nel disastro del traghetto Moby Prince, al quale consegnai le armi trovate fra i resti dei poveri corpi recuperati dalla nave, armi di persone che appartenevano ai corpi dello Stato che sfortunatamente stavano viaggiando sulla nave per tornare in licenza a casa, ma anche armi trovate addosso a resti di cadaveri che sembravano avere documenti israeliani... ma questa è un'altra storia”* (v. nota di PG compagnia CC di Cecina 39/2 del 26.11.2007)

L'altra storia è stata raccontata da Piselli al pubblico ministero, quando ha spiegato anche il motivo della presenza degli israeliani:

*«E c'erano gli Israeliani che erano arrabbiati con gli Italiani mandavano le armi ai Palestinesi» e ha aggiunto: «... La mattina stessa del giorno 11 arrivarono da Firenze, da Livorno ed in particolar modo dalla zona di Livorno compreso l'isola d'Elba tre personaggi e tre gruppi che una mente allenata, come allora ero io di riconoscere comunque comportamenti diciamo militarizzati cadeva all'occhio, in particolare arrivarono dei sommozzatori che poi sono stati riconducibili al nono battaglione incursori Col Moschin che subito scandagliarono non solo il fondale dove attraccò il Moby Prince ma anche la zona circostante, c'erano gli Americani di Camp Darby quelli del 66esimo Military Intelligence e Company diciamo il controspionaggio militare» e, ancora: «[...] l'Azienda Mezzi Meccanici serviva allora da stazione di contenimento sia delle persone, genitori, parenti, affini, sia di coordinamento dei soccorsi in particolare arrivò la Folgore che portò le body-bags che li misero lì e fu anche un po' traumatico per tutti trovarsi questi così lì perché furono allestiti in Darsena i capannoni della “Karen B” che poi fu la prima operazione nella “Karen B” e dei “fanghi rossi” che fino allora erano a Livorno, furono allestiti quei capannoni proprio per un laboratorio medico che era una mera macchina ecografica portatile ed una specie di schermografica, radiografia dei tavoli necroscopici e poi erano assemblati tutti in terra i resti dei cadaveri che di volta in volta nel corso dei giorni furono presi. Il mio compito è stato quello da fare da spola tra la nave caricare i corpi che i pompieri, solo i pompieri salirono e presero i corpi, quindi prendevamo il corpo che spesso scoppiava nelle body-bags perché i gas... era terribile, è stata una esperienza terribile un po' per tutti, portare questo corpo..»*

Dopo una breve divagazione arricchita da valutazioni personali, Piselli finalmente decide di raccontare i fatti:

*«tornando ai dati di fatto il Moby Prince quella sera ha avuto solo la sfortuna di essere usato da parte di un commando Israeliano che aveva già colpito uno dei due pescherecci della cooperazione Italiana che si erano mascherati dietro la Vegliaia perché la dinamica è questa in parole povere, gli Americani sapevano benissimo della presenza di Moby Prince non è che “oh, Dio” come si sente magari in alcune “nave 1 a nave Teresa arriva un peschereccio scappiamo” gli Americani sanno benissimo perché è routine di quel .. tutti i giorni parte da Livorno, hanno fatto pre-intelligence sanno che c'è un Moby Prince che fa quella rotta o al massimo ne fa un'altra laddove c'è mare di un certo tipo, quindi non è una sorpresa che mi arrivi un peschereccio ... un traghetto anzi meglio ancora perché essendo routine lo posso utilizzare per.... Gli Israeliani invece avevano già mandato messaggi ai nostri cosiddetti “ragazzi del nono” a Malta, c'era stato un incidente. Malta che coinvolse i militari Italiani tra i quali un sottufficiale anziano, mi sembra che si chiamasse Panzanera, maresciallo maggiore aiutante Panzanera che era uno stretto*

collaboratore del colonnello Carlo Alfonso Giannatiempo che è stato poi il mio diretto comandante sia alla scuola sottufficiale e successivamente alla Aftase, dopo poi è stato Dalpiaz che sta con Nicolosi tanto per rifare, per chiudere il quadro..... In particolare gli Israeliani dissero chiaro e tondo e "argo sedici" docet "non mandate armi ai Palestinesi" che allora facevano parecchi danni perché erano passati di razzi artigianali all'assemblare... Gli Israeliani sono arrivati in data 8 - 9 aprile del 1991 a Livorno, si sono basati all'isola d'Elba nei locali prestati già all'altra struttura di sicurezza privata Israeliana che forniva il servizio alla Navarma e hanno posto in essere inizialmente l'avvicinamento di alcuni marinai della nave 21 October 2 che era in fonda a Livorno già da molto tempo.... Uno dei pescherecci, in realtà diciamo era un cosiddetto falso bersaglio la stiva del peschereccio, di quel peschereccio è fatta esclusivamente per il pesce se proprio volevamo essere pignoli ci ... Un paio di marinai subirono dei danni, ci fu una rissa a bordo un marinaio se non ricordo male fu accoltellato, un altro fu arrestato, non mi ricordo, fatto sta che un marinaio fu sbarcato, questo peschereccio durante la sera del Moby Prince nonostante fosse in zona di bunkeraggio, in realtà era in navigazione associato ad un altro peschereccio, l'altro peschereccio fu quello colpito dagli Israeliani che usarono un successivo peschereccio della famiglia Papa che allora aveva i pescherecci sia a Livorno che a Piombino e quelli di Piombino erano sostanzialmente utilizzati spesso dagli Israeliani come balena anche per l'ascolto, per le intercettazioni auditive, quella sera gli Israeliani hanno colpito il peschereccio che ha preso fuoco ed era dietro la Vegliaia....che portava le armi diciamo il peschereccio Somalo/Italiano mettiamola così, gli Americani facevano loro normale lavoro di scarico delle navi....gli Israeliani colpivano dal mare all'interno di un altro peschereccio e di un motoscafo perché? Perché il carico di armi che facevano agli Italiani diversamente dagli Americani veniva fatto con un chiatta, ma la chiatta non serviva agli Americani come erroneamente viene interpretato per portare le navi da una delle navi Americane militarizzate attraverso il canale fino a Camp Darby è inutile, non si usa una chiatta, ma la chiatta serve solo quando devo fare un trasbordo da nave a nave perché? Perché è facilmente occultabile dalle due navi, perché una chiatta ha solo 6 punti luci o al massimo 9 punti luce rossa e è facilmente occultabile con una mera cortina fumogena. La cortina fumogena può essere utilizzabile in chiaro il fumogeno, quindi che sembra nebbia, in scuro se non voglio far ritrovare l'innescò non faccio altro che prendere una tanica di nafta, non di benzina ma di nafta ci metto l'acqua dentro subito la sciorino, la butto in mare e gli do fuoco, l'evaporazione che accade mi crea quella cortina fumogena che da distanze può sembrare nebbia specialmente al peschereccio che mi passa accanto, anche perché la diga della Vegliaia è quella, mi copre fra la nave e l'altra nave, tra il peschereccio e l'altro peschereccio la chiatta che sta trasbordando armi dalla balena e quindi ci deve essere un'altra nave e quasi sempre non più grande di una bettolina e questo è come avveniva il traffico. il Moby Prince... gli Israeliani hanno fatto saltare uno di questi pescherecci, che è andato dritto, dritto addosso all'Agip Abruzzo ma dalla parte di tribordo, cioè di sinistra rispetto a alla prua, il Moby Prince andava sulla sua parte è stato abbordato e poi le spiego perché

PM - Abbordato da chi?

PISELLI - dagli Israeliani, da 6 Israeliani è stato abbordato e doveva essere un mero diversivo che poi è diventato purtroppo - per sfortuna - una grande tragedia perché...

PM - Abbordato intanto....?

PISELLI - Con un motoscafo l'abbordaggio di una nave non viene fatta come si vede nei film da come dire da un'altra barca come i pirati, in realtà bordo ci sono sempre degli uomini pre-

*imbarcati ed infatti sul traghetto della Nav.ar.ma. c'erano uomini della sicurezza Israeliana.... lo abbordano perché si crea... per creare un diversivo cioè il Moby era solo un diversivo, "buttiamola addosso a qualcosa si crea diversivo perché l'altro peschereccio prende fuoco, tra un po' esplode probabilmente e affonda" perché era carico, c'è stato un fuggi, fuggi generale, perché ad un certo punto le navi Americane, gli Americani dà l'allarme perché c'è movimento, quindi ognuno adotta le proprie risorse, le proprie misure di sicurezza e di copertura, gli Italiani fanno quello che devono fare con l'elicottero che sorvolava e poi le parlerò dell'elicottero per quanto concerne occultare quello che gli Israeliani hanno colpito cioè il traffico di armi che facevano.....Quel peschereccio che hanno colpito stava andando praticamente alla deriva, nel senso che è un peschereccio*

PM - Dov'è andato finire?

PISELLI - Invece io credo che quel peschereccio finì esattamente, fu riportato per quello che a mia conoscenza al porto di Livorno, ma parte di quel peschereccio probabilmente giace ancora dalle parti della Vegliaia... - Quando presero il Moby Prince che fu buttato addosso all'Agip Abruzzo ebbero solo la sfortuna che colsero l'unica tanica piena, enorme la sette, se andavano a prua o a poppa via probabilmente facevano danno ma non ...

PM - E l'altro peschereccio dove va a finire?

PISELLI - Il 21 October torna a Livorno la mattina stessa si ritrova...

PM - E l'altro?

PISELLI - Quello espl... quello diciamo non si sa se anche quello è stato portato in Darsena alla ... ora non mi ricordo il nome della banchina dove c'era anche la cosa o direttamente in riparazioni..... per fare un normale diversivo che invece si è trasformato purtroppo in una grande tragedia da nave ha colpito l'unica tanica più brutta delle altre la 7 che era ancora in fase di bunkeraggio mentre le altre si stavano svuotando e la 7 era ancora vergine hanno colpito, destino vuole quella e poi è capitata la dinamica del traghetto che è diventato un braciere tornando indietro è andato giù tutto ed ha fatto un braciere, dopodiché gli stessi Israeliani sono rimasti colpiti, due soli riuscirono in qualche modo, uno si buttò in mare e credo che morì affogato e fu recuperato dai sommozzatori, un altro, quelli che poi sono stati trovati a bordo i 6 corpi

PM - In più?

PISELLI - In più. Io personalmente ho contato 146 teste e da dove ero, ero quello che passava i cadaveri

PM - Però tutte queste nozioni lei come le ... a parte aver visto...?

PISELLI - Diciamo che ero lì

PM - Cioè lei l'ha appresa da fonti Americane questa storia ?

PISELLI - Assolutamente sì

PM - Che ovviamente non...?

PISELLI - No, no le dico il nome e cognome guardi, perché l'accennavo prima per quanto concerne il Moby Prince il mio interesse è uscire fuori da questo ambiente Italiano, Americano, spie, spioni, barbe finte e delinquenti ed andare nella mia bella fattoria a Bibbona a coltivare».

Piselli parla dunque di un elicottero la cui presenza è da escludersi per i motivi indicati nell'apposito paragrafo, ma soprattutto sostiene di aver contato personalmente sei cadaveri in più (nel carteggio con l'avvocato Carlo Palermo, consegnato al RONO CC in data 24.11.2007, i cadaveri in più diventano sette



perché scrive: «... ho contato 147 teste e 147 busti, non sempre corrispondenti, quindi almeno 147 corpi accertati» dichiarazione che si trova anche nel verbale di informazioni rese al legale ex art. 391 bis e ter c.p.p.) e di aver avuto dettagli sulla dinamica dei fatti da fonti americane che si guarda bene dal rivelare pur dimostrando di esserne in grado. Si avvita poi in una girandola di nomi, sigle, acronimi, date, tutti riferimenti forniti e subito dopo corretti. Così menziona un certo Mario Caraballo, cittadino americano con nome messicano che parla inglese, di stanza in Germania che avrebbe incontrato nel 2005, e di un certo colonnello Zwack, americano nonostante il cognome. Divaga su argomenti tecnici sul *“mascheramento elettronico posto in essere per bloccare completamente sia i radar che le comunicazioni radio/cellulari che sarebbe stato opera degli Israeliani da un peschereccio perché “gli Israeliani sono specialisti nell’Intelligence dei mascheramenti”*».

Poi, quando viene richiamato a indicare la fonte, cita detto colonnello Zwack e le modalità attraverso le quali avrebbe raccolto le sue confidenze: *«parlandone da persone che hanno vissuto quegli eventi e quindi così come ci ricordavamo non so “ah, ti ricordi a Mostar l’omicidio di quel poveretto - ti ricordi a Tirana quando ti hanno sparato” discorsi derivanti da operatori insomma, dopodiché insomma gli dico “ma del Moby che ne pensate?” e quello ti dice “ma guarda .. ma voi” io che mi occupo di mascheramento sostanzialmente ero molto curioso di sapere che tipo di strumenti avevano...»*

Ancora sul numero dei morti Piselli indica in tale Suardi la persona in grado di confermare il suo conteggio:

«P.M. - Le ha contate solo lei queste teste o c’era qualcun altro?

PISELLI - No, sicuramente c’era anche Suardi, non ricordo i nomi ma..

P.M. - Suardi chi è ?

PISELLI - Era uno che stava con me della Pubblica Assistenza

P.M. - Il nome non lo ricorda?

PISELLI - non me lo ricordo sono passati tanti anni

P.M. - Di Livorno?

PISELLI - Sì, sì».

Fermo restando che la composizione, la conta e il riconoscimento delle salme sono stati all’epoca svolti avvalendosi di una struttura composita a ciò precisamente dedicata, sull’accuratezza e l’esattezza del cui operato non vi è alcuna ragione di dubitare, il 29 febbraio 2008 si è provveduto in ogni caso verificare l’indicazione fornita da Piselli e la sezione P.G. aliquota Carabinieri ha assunto a sommarie informazioni Massimo Suardi. Questi ha dichiarato di aver fatto parte dell’associazione S.V.S. di Livorno con funzione di capo squadra e di aver partecipato alle operazioni seguite alla collisione tra il Moby e la petroliera. Ha aggiunto che le salme erano già all’interno del capannone contenute in sacchi di colore verde e i volontari non avevano accesso alla nave, non hanno partecipato al trasporto delle salme, né le hanno contate. Neppure si ricordava del rinvenimento di armi ad eccezione della pistola di ordinanza sicuramente appartenuta ad un carabiniere perito nell’incidente. Alla domanda: *«Conosce il signor Piselli Fabio?»* ha



così risposto: *«Il cognome non mi è nuovo, non sono però in grado di associarlo a una persona»*. Ha comunque aggiunto di non ricordare assolutamente se abbia partecipato alle operazioni di soccorso. La conferma della effettiva partecipazione di Piselli alle operazioni in veste di volontario è venuta, invece, da Fabio Cecconi, consigliere di amministrazione della medesima associazione, il quale, sentito dalla stessa P.G. il 13 marzo 2008, ha per il resto ribadito sostanzialmente le altre dichiarazioni del Suardi.

Piselli inoltre fa riferimento alla presenza di documenti che proverebbero tale sua ricostruzione: *«io le dico dove trovare i documenti, dove trovare le prove... Sono attualmente in Germania se vi sbrigate non vanno in America, in Germania potete recuperarli, ma in America sarà un po' più difficile [...] attualmente la persona incaricata dalla gestione di questi documenti è o ancora il colonnello Peter Zwack o il suo attuale, perché queste sono informazioni risalenti al 2005 .... ufficiale della Intelligence Americana in Germania... capitano Larry Fonder che era proprio operativo»*.

Poi torna sul Caraballo dicendo: *«Mario Caraballo adesso lui non c'è più per cui è anche inutile indicarlo perché ha fatto una brutta fine.... ha fatto un periodo di problemi con l'alcoolismo e quindi è caduto in disgrazia come si suol dire»*.

Ad un certo punto dell'audizione, decide di scendere nei particolari dell'abbordaggio: *«Un operatore che prima mi stacca tutte le comunicazioni semplici Vhf, Uhf e rete sotto i 50 hertz e quindi le antenne della nave, me le stacca o le trancia e poi prende il comandante, il primo ufficiale e timoniere in ostaggio poi crea un falso allarme per poter raggruppare tutto l'equipaggio ed il personale nei punti di ritrovo quasi sempre la sala con le porte stagno, poi ci saranno i 4 o 5 che se ne accorgono e così via, perché? Perché devo comunque nonostante io voglia andare a far sbattere sugli scogli della Vegliaia ma non lo posso fare perché c'è il peschereccio Israeliano dietro che piglia fuoco con gli Israeliani che scappano mi rimane solo andare dritto c'è una nave, la nave fa così la prendi succede un po' di danno andiamo via tutti, purtroppo invece hanno trovato quella benedetta tanica che ha fatto un macello che solo Dio se lo ricorda, questo è per quello che è a mia conoscenza la dinamica è comprovata per chi.. credo insomma che gli incursori Italiani lo sanno benissimo questo qui, anche perché la scuola è Americana per tutti nel senso che questo addestramento alla presa da navi o alla presa di ostaggi per operazioni militari non è che uno lo inventa perché vedono il film, ma vengono fatte dallo Special Forces di Fort Bragg North Carolina e sono corsi che fanno gli incursori Italiani, gli Israeliani e così via a parte i Francesi che loro ci mandano la legione a fare queste cose. Queste cose ... e quindi un occhio attento lo vede subito questo non è un incidente»*.

Piselli riprende il suo racconto il 19 novembre 2008, quando viene sentito dal P.M. a seguito dell'attentato dalle dubbie modalità da lui denunciato qualche giorno prima (il relativo procedimento avente n. 7034/07, trasmesso all'A.G. di Pisa per competenza territoriale, è stato definito con decreto di archiviazione di cui vi è copia in atti). In quella sede riferiva di essere entrato in contatto con l'avvocato Palermo che era interessato a svolgere investigazioni difensive. Pertanto aveva organizzato un incontro con tale *“Franco Infante dell'839esimo battaglione trasporti di Camp Darby”* un dipendente civile della base americana che, a dire del Piselli, *“presumibilmente era già in servizio nel periodo dal fatto della Moby Prince e sicuramente ha*

notizie di interesse che poi possa o meno dirle rispetto ai suoi vincoli con il Governo Americano o rispetto ad altri incarichi che possa avere all'interno della struttura militare statunitense". Subito dopo lo definisce "uomo collegato al servizio Italiano".

Piselli afferma di aver concordato con lui un abboccamento tramite terze persone: *"avevamo un appuntamento già preordinato, io generalmente opero in questo modo da tre punti di controllo se si salta il primo si va al secondo, se il secondo si salta, se il terzo salta si va a casa sostanzialmente"*

Secondo Piselli, Infante doveva solamente confermare alcune informazioni *«rispetto alle metodiche di movimentazione di armi quella notte, o meglio quella settimana perché Camp Darby muoveva le armi da week a week cioè da venerdì a venerdì il più delle volte e lì è stata ripetuta più volte perché era il periodo di guerra e di scambio e quindi se non sbaglio sono state due e tre settimane, doveva solo dare certezza che la nave Theresa One quindi le due navi Teresa, una di questa fosse effettivamente... No io dico, non quella è affondata la nave, uno di quei navigli piccoli utilizzati da chi sostanzialmente ha interdetto l'azione quella notte uno di questi navigli è finito addosso all'Agip Abruzzo per quello che è a mia conoscenza, all'Agip Abruzzo e gli ha fatto fare non tanto la manovra da evasione, l'ha spostato e da 191 è andato a 220 cioè da prua a sud ha portato prua a nord ovest e ci ha beccato .. ed il Moby invece di prendere la prua purtroppo per fatalità ha beccato una tanica piena questo è quello che riguarda...».*

Infante, sentito dal P.M. (cfr. il verbale del 22.11.2007), cade letteralmente dalle nuvole. Alla domanda *"Lei conosce Fabio Piselli?"* risponde: *«Questo nome mi è nuovo, mai sentito. Fabio Piselli?...»*. Non lo riconosce in fotografia e neppure di persona nel corso del confronto del 18 gennaio 2008 e, inoltre, in entrambe le occasioni, lo smentisce su tutta la linea. Anche il colonnello Zanelli, comandante del Col Moschin dall'1 agosto 2006, afferma davanti al P.M. (cfr. il verbale dell'11 febbraio 2008) di non poter ricevere ordini dai servizi segreti, ma solo dal Ministro della Difesa per via gerarchica, e aggiunge che è addirittura impossibile per i militari del IX Battaglione far parte contemporaneamente dei servizi segreti i quali utilizzano i propri uomini senza necessità di servirsi di quelli del Battaglione. Ha riferito inoltre tutta una serie di particolari sulla gestione degli esplosivi che fanno ritenere assolutamente improbabile una loro distrazione.

Quando viene ripreso l'argomento della fonte americana della dinamica del sinistro Piselli non si scopre e sostiene sia di aver dimenticato quel nome, sia di averne anche altri:

*«PISELLI - Io come ho detto al dottor Rizzo l'altra volta*

*P.M. - Da quel nominativo di cui ha parlato ...?*

*PISELLI - No, quel nominativo è il "deus ex machina" di tutto nel senso che è comunque il responsabile di una serie di movimentazioni*

*P.M. - Si chiama ha detto...?*

*PISELLI - E non me lo ricordo ora il nome esatto ne ho avuto diversi...*

*P.M. - Comunque lei gliel'ha messo per scritto nel corso delle dichiarazioni*

*PISELLI - Sì, io ho altri nomi eventualmente».*

Poi, quando il PM gli ricorda il nome di Peter Zwack, egli stesso domanda: «Zwack?»

P.M. - *Lei mi ha dato tutti i dati qui allegati quindi me li ha dati direttamente lei.*

PISELLI - *Sì, sì, ma io non ricordavo il nome, siccome ne ho dati diversi non mi ricordavo a quale colonnello faceva riferimento».*

Alla fine Piselli ammette di aver raccolto le informazioni nel corso di cene, di incontri informali e di averle collegate tra loro, ma dopo si spinge oltre, addirittura fino a descrivere il carico di armi che gli israeliani avrebbero voluto bloccare: *«Quella sera per quello che è a mia conoscenza erano proiettili da mortai cannoni senza rinculo armi tradizionali e quindi mitragliatori ed altra cosa, componentistica esplosivi, quindi componenti per miscele esplosive e/o per strutture esplosive e quindi erano state portate verso la nave famosa, la 21 October 2 per capirci che è sempre stata parcheggiata in zona riservata, non occulta, ma riservata cioè che lì non ci va nessuno sostanzialmente, né i marinai, ora è diverso allora ancora peggio ma anche ora ci va un po' ... caricano da un vettore interno al porto che riferisce ad una società che è coperta da bandiera liberiana perché hanno il passaporto consolare liberiano come agente consolare marittimo e quindi esente da una serie di controlli che magari altre società potrebbero avere. Queste navi questo materiale venne scaricato in pancia al 21 October che le porta, quando le porta via o quanto le va a prendere alla famosa Theresa One o Ship One che dir si voglia, questa Ship One viene all'ultimo momento e si copre tranquillamente tra le numerosissime navi americane dal momento in cui parlando molto francamente che non c'è un grande monitoraggio da parte italiana, quanti sono, dove sono, la Prefettura ... chiede nessuno, ha sempre avuto vita breve. Evidentemente quella notte c'è stato una interdizione di tipo militare da parte di terzi che ha creato confusione, il Moby doveva servire come mero, mero diversivo, niente altro che una nave che mi va a cozzare contro un'altra nave crea confusione e nel frattempo si va tutti via, invece la nave Theresa One è stata danneggiata da un naviglio chiamiamolo così attaccante, questo naviglio attaccante che ha sbattuto sull'Agip Abruzzo nella parte di babordo o babordo che dirsi voglia e o l'ha spostato o ha fatto sì che si spostasse, quindi la prua da sud mi è andata a nord ovest ed il traghetto che era puntato verso prua ha beccato l'unica tanica piena, la sette e lì è stato.. prima trancio le antenne, le posso tranciare o con un saponetta di D3 o T3 tagliente e me le butta giù o altrimenti con le classiche... vado in plancia comando, sequestro il comandante, faccio fare... spacco le radio e comunque ho già disattivato le antenne, faccio fare un allarme fasullo che mi convoglia tutti in una sala già preordinata se ci sono o in alternativa la indico, non creo panico sostanzialmente, dopodiché ho fatto sotto controllo tutto quello che deve controllare, poi dipende dalla opportunità, uno scoglio, una nave, una prua, una secca, a quel punto creo la confusione, fine.....- Ah, quella notte c'erano due imbarcazioni, due pescherecci provenienti da Piombino e presumo l'altro era all'isola d'Elba, presumibilmente, ma non posso averne certezza, in carico alla famiglia Papa, così mi è stato detto, i Papa presumo che siano pescatori o qualcosa del genere questa è un'altra novità un'altra informazione che ho avuto recentemente».*

Piselli passa, poi, a descrivere le tecniche di mascheramento del radar che secondo le conclusioni della consulenza tecnica svolta sul punto dal C.T. del P.M. Bruno Pelleri non sono mai esistite: *«avevano a bordo su di un peschereccio chiamato Alfa sistema di jamming cioè di mascheramento che non vengono portati su velivoli hawk o altri, ma*

*possono essere usati e servono solo per sparare dei bersagli talmente potenti nei radar che vengono accecati e nello stesso tempo sparano delle frequenze alte e basse sia sulle frequenze di emergenza sia su frequenze militari che uccidono il segnale, vale a dire io sono sul Compamare 16 il canale di emergenza in realtà sto sparando il segnale, anche se parlo il Compamare o mi sente a tratti o non mi sente affatto, in realtà il mio trasmettitore mi conferma che sto parlando non mi dice guarda la linea è ... io parlo e quindi sono convinto che mi senta, il più delle volte basta questo per quel tipo di operazioni, diciamo non servivano grandi complessi spionistici basta una maschera di mascheramento ed un sistema di abbattimento segnali radio ed io ho accecato completamente gli eventuali controllori siano essi come dire militari e siano essi...*

*P.M. - Ho capito, però se tutto andava bene, cioè se il Moby Prince avesse colliso con l'Agip Abruzzo a prua?*

*PISELLI - Il comandante avrebbe detto "mah, ci hanno preso"... Avrebbe detto che è stato un sequestro di nave senza sapere il e per come, quante volte capita che capitano le cose "non lo so, mah boh, non lo so" dopodiché l'avrebbero fatto all'italiana, "forse gli americani le armi..." però alla fine finiva a tarallucci e vino come tutte le cose, dottore, siete del mestiere credo che lo sappiate meglio di me come finisce, non è che dicevano "ah, quelli sono israeliani" si va lì si prende il comandante, o il secondo guardi se io dovessi fare domani mattina una operazione del genere per esfiltrare magari ostaggi non è che io lo faccio su tutto l'equipaggio, ma prendo il comandante, e gli dico "comandante guarda ti salta il cervello, dai l'allarme chiama il secondo" ed il secondo fa quello che dice il comandante e poi quando magari scende il comandante dirà alle autorità "sono stato costretto da persone armate che non so riconosce o presumibilmente riconosco" nel frattempo io ho fatto l'operazione e me ne sono andato».*

*Piselli inserisce nel quadro anche militari italiani: «Quella notte in porto a Livorno c'era personale militare Italiano appartenente al Col. Moschin 9° Battaglione incursori allora, OSSI 9° Reggimento incursori Col. Moschin.... erano a bordo di imbarcazioni dal Col Moschin partita dalla base a mare di Pisa esattamente dove l'altro ieri mi hanno fatto quasi la pelle, su tre imbarcazioni che si chiamano Rib oggi non so come si chiamano o Zodiac con a bordo aliquote di incursori quasi sempre tre per ogni gommone.... dopodiché sono stati sopraggiunti da un elicottero un AB205 o un 204 non ho ancora certezza del 26 gruppo squadrone...*

*P.G.- Lei li ha visti questi?*

*PISELLI - Io quella sera ero lì, ma dovessi dire visivamente ho visto.. certamente ho visto manovre militare per quello che i quattro precedenti...*

*P.G. - io le ho chiesto prima chi gliel'ha riferito e lei mi ha risposto del personale militare.*

*PISELLI - Allora me l'ha riferito personale ed oltre a questo mio cugino Massimo Pagliuca che le ha raccolte nel corso del tempo da informatori*

*P.G. - questo personale militare che gliel'ha detto chi è?*

*PISELLI - Si parla di maresciallo Maurizio Poerio che purtroppo è deceduto e si parla poi di voci, ma si parla sempre di voci, i soggetti che ho indicato nell'ultima informativa che vi ho fatto che sono il maresciallo allora sergente maggiore Tra-tra alias Bruno Morcalli, l'allora sergente maggiore, ora saranno luogotenenti se non sono in pensione Francesco Puntulli detto Ninja.... Perché era un battello militare, per quello che è a mia conoscenza c'erano tre battelli militari Zodiac, oggi li chiamiamo LIB tre, due da sette metri e uno da nove o dodici metri a secondo dell'impiego.... Quindi da persone all'interno del nono battaglione maresciallo Panzanera, Bruno*

*Morcalli detto Tra -Tra, Ebner, Manili, Murzichizzi sono persone che quando operano nell'UPI specialmente nella base a mare usano .. fino allora avevano questi battelli ora hanno quelli neri belli dei reparti speciali, allora c'erano questi da 6 metri da 9 metri e da 12 metri... Quella sera c'era sicuramente presenza militare come le ho detto prima, presenza militare italiana in zona, non ad intervento sulle navi americane non ad intervento a soccorso navi, ma a copertura di quanto stava accadendo perché erano trasporti istituzionali, non erano fatti da un singolo ufficiale che ha voglia di fare il trasporto d'armi era cosa conosciuta al governo italiano....*

*P.M. - Senta nel suo promemoria che ha depositato ai carabinieri di Cecina ha scritto "operatori della settima divisione fino allora attiva presso il SISMI presente a Livorno la notte dell'evento tragico transitati dal nono battaglio Col Moschin potrebbero conoscere notizie inerenti l'attività posta in essere dalle UPI attivate detta notte.."*

*PISELLI - Esatto*

*P.M. - "E partite dalla BAI di Marina di Pisa per raggiungere il porto di Livorno con impiego di mezzi veloci tipo Zodiac via foce D'Arno prosegue Calambrone"*

*PISELLI - Sì quello che ho detto adesso*

*P.M. - "Presumibilmente tale Bruno Morcalli detto Tra-Tra, tale Orazio D'Alessio detto Alessio e tale Francesco Puntelli detto Ninja"*

*PISELLI - Esatto*

*P.M. - "Potrebbero fornire ulteriori dettagli inerenti l'impiego operativo di dette sezioni fino allora presenti all'interno del nono"*

*PISELLI - Esatto...».*

*Successivamente Piselli ribadisce: «Le ripeto ho visto dal faro verde, questo del molo novo ho visto veicolare tre imbarcazioni che ho riconosciuto essere Zodiac degli incursori*

*P.G. - Ma a che distanza erano da lei?*

*PISELLI - Faccio conto in metri saranno stati 600 - 700 metri da dove ero io ma anche meno forse, perché è proprio, qui c'è l'andana degli anelli, qui c'è il porto, qui c'è il faro forse anche meno di 600 metri, che cosa dico 300 ora sinceramente non potrei essere preciso di più comunque erano visibilissime».*

Tuttavia le persone menzionate da Piselli appartenenti al Battaglione Col Moschin, sentite dal PM, non solo non hanno confermato le dichiarazioni, ma le hanno addirittura smentite sia sulla presenza "in loco" di militari di quel battaglione prima, durante o dopo la tragica collisione, sia sui presunti avvertimenti che avrebbero ricevuto nell'isola di Malta dai militari israeliani che si sarebbero lamentati del ruolo svolto dal Col Moschin nel traffico internazionale di armi verso la Palestina. In particolare Bruno Morcalli, detto Tra-Tra, (cfr. verbale dell'8 gennaio 2008), che pure ha ammesso di conoscere Piselli, lo ha puntualmente smentito anche nel corso del confronto del 18 gennaio 2008: occasione in cui ha colto con ironia gli aspetti paradossali e inverosimili della "versione Piselli", come emerge dalla lettura del relativo verbale.

Francesco Puntieri il 14 marzo, sempre davanti al PM, ha fatto altrettanto.

Infine, Piselli tra le innumerevoli sue fonti informative impossibili da verificare cita anche il cugino Massimo Pagliuca, deceduto in un disgraziato, ma banale incidente a bordo di un'imbarcazione da diporto a differenza di quanto

insinua il Piselli medesimo (cfr. le dichiarazioni a pagg. 167 e ss. del verbale di informazioni testimoniali rese al PM in data 14 settembre 2007 e gli atti del procedimento n. 4096/04 mod. 21 definito con sentenza del Tribunale di Livorno n. 951 del 22.10.09), che risulta abbia prestato servizio all'Ambasciata Americana di Roma in qualità di semplice autista come attestato nella missiva del 15.10.07 acquisita nel citato procedimento n. 4065/07.

In particolare, a carico del Col Moschin, Piselli dipinge questo tipo di scenario, a dir poco inquietante:

*«PISELLI - funzionava così per quello che a mia conoscenza, la SIM Difesa con la BREDAS Difesa. SIM Difesa di un ufficio ho anche il numero telefonico glielo faccio vedere è dalle parti di Montebelluna l'ing. Selva invia l'ordine a Colleferro dicendo mandato che so "munizionamento tipo Folgore 300 pezzi da mortaio di questo calibro al deposito X" l'unico battaglione in Italia che ha sempre fatto quello che voleva con le armi è il nono battaglione incursori, perché nel suo statuto ha un'autonomia completa nella gestione degli esplosivi e delle armi, cioè se le può anche inventare, nel 1987 alle Crepole sono morti quei tre ragazzi purtroppo.*

*P.M. - Quindi è logico diciamo che se uno deve fare una operazione coperta si serve degli uomini del nono battaglione è questo che vuole dirmi?*

*PISELLI - Sì, non ci sono altri fino allora però non so oggi com'è strutturato.... L'ordine è ufficiale, arriva il carico al deposito munizioni dell'esercito e poi viene distratto le faccio un esempio se io chiamo il quarto battaglione artiglieria X e gli dico "domani c'è un campo a Monte Romano spariamo 50 obici da 77,55"....Per quanto riguarda il nono battaglione incursori avevano una totale autonomia, perché hanno un loro ufficio studi esperienze e questa parola è importante "Ufficio Studio Esperienze" che erano qui che sviluppavano sistemi di attacco e di difesa con componenti esplosivistiche, vale a dire si va un imbecille come il Piselli un artificiere dell'esercito, un pilota di mezzi speciali dei missili contraerei e gli si dice "ascolta quando tu fai le miscele esplosive con il C4 o il Sentex, il T2 il D3 e così via, se ti ci si metti un po' di pentrite un po' di... che cosa fai" io cosa faccio prendo una serie di esplosivi che ho in carico ma il più delle volte me li brucio all'istante o perché sono gobbo.. - Faccio vedere che su 20 chili di esplosivi li ho utilizzati tutti e 20 ma in realtà ne ho utilizzato soltanto 2 gli altri 18 li riveicolo dove mi pare a me...Per quello che è a mia conoscenza funziona così, lo Stato Maggiore gestisce una serie di depositi di munizionamenti e fabbriche d'armi civili ed una volta c'erano anche quelle militari ora sono tutte civili o militarizzate, mandano per battaglione, per competenza un quantitativo di armi, per impiego operativo poi a differenza di tutti gli altri reparti che devono dare più spiegazioni il nono battaglione fa un po' come gli pare».*

Per accreditarsi quale persona molto ben informata e inserita in certi ambienti, riferisce:

*«PISELLI - Tra l'altro faccio presente che lunedì mattina ho appuntamento a Firenze con un operatore non della DIA ma della CIA con il quale dovrò coordinarmi all'interno presumibilmente dell'ufficio consolare Americano di Firenze per una operazione in Libano questo operatore della CIA ha perfetta conoscenza del mio interesse rispetto ad acquisire informazioni sul Moby Prince nel senso che se io dico "ragazzi sarebbe bello però non so dire a questi parenti" specialmente dopo l'11 settembre che è nata una diversa concezione dell'emotività, del dolore*



*“sarebbe bello fornire ai parenti del Moby Prince sostanzialmente perché sono morte questo 140 persone o 146 che siano».*

Poi corregge il tiro:

*«P.M. - Senta lei la volta scorsa rispondendo alle domande che le fece il dottor Rizzo disse che il lunedì successivo aveva un appuntamento a Firenze con degli operatori della CIA?»*

PISELLI - *No, non della CIA mi telefonò un agente segreto americano ma non necessariamente della CIA. non mi ricordo di aver specificato*

P.M. - *Con il quale si doveva coordinare all'interno dell'ufficio del Consolato Americano di Firenze per una operazione in Libano?*

PISELLI - *ci siamo trovati all'hotel Baglioni e credo che sia riscontrabile non solo dai filmati dell'Hotel Baglioni ma anche dalla stazione di Roma*

P.M. - *quindi il lunedì lei è andato all'hotel Baglioni di Firenze?*

PISELLI - *Sì, il lunedì 17 settembre alle 11.00 l'appuntamento era di fronte alla stazione è arrivato questo soggetto che si è qualificato come “John” e siamo andati dentro l'hotel Baglioni dove lui aveva alloggiato precedentemente, quindi sicuramente almeno un documento che sia originale non lo so, abbia parlato a lungo all'hotel Baglioni nella zona bar perché abbiamo preso un caffè e così via ed abbiamo parlato della operazione da fare in Libano, cosa che io sono partito tre giorni dopo il 20 settembre sono giunto a Beirut e sono restato in Libano fino al 1 di ottobre, poi l'ho rincontrato di nuovo dopo il primo ottobre, nel frattempo sono accaduti i fatti in Libano che hanno coinvolto sia gli italiani che gli americani e sono rientrato in Italia».*

Ebbene, come risulta dalla nota n. 736/6-1-2007 del RONI CC del 6.6.2008 (v. proc. N. 13647/07 mod. 44) dall'analisi dei registri dell'Hotel Baglioni emerge che nessuna persona di nome John era partita il 17.9.07 né aveva ivi soggiornato per una sola notte tra il 16 e il 17 settembre 2007.

Altre circostanze che contribuiscono a delineare la personalità di Fabio Piselli sono costituite dalle altre vicende processuali di cui è stato protagonista (alcuni dei fascicoli sono consultabili in atti), dalle notizie più o meno clamorose da lui diffuse tramite INTERNET (anch'esse in parte raccolte in atti), dall'episodio verificatosi alla Camera dei Deputati il 6 dicembre 1996 quando dalla zona riservata al pubblico scavalcava il divisorio e, prima di avvicinarsi ai deputati, veniva fermato e accompagnato ad un posto di polizia; da altro episodio verificatosi sempre a Roma il 19 febbraio 1997, quando è stato ricoverato in un reparto di neurologia perché trovato a dorso nudo nella zona di Piazza di Spagna in evidente stato confusionale mentre dichiarava di lavorare per il SISMI (v. nota della Squadra Mobile di Livorno datata 22.11.07); nonché dalla ulteriore vicenda verificatasi in Libano il 27 settembre 2007, quando si è introdotto all'interno della base italiana affermando di essere un collaboratore esterno della Defence Intelligence Agency (v. Compagnia CC MP Libano n. 29/27 del 7.7.2007).

In tale ottica appare significativo anche il fatto che i carabinieri, nell'ambito della documentazione sequestrata nel procedimento penale n. 13626/07 pendente presso la Procura della Repubblica di Verona, hanno rinvenuto inserito nel suo foglio matricolare rilasciato dal Ministero della Difesa un foglio dattiloscritto relativo ad un'attestazione di frequenza ad un corso di telecomunicazioni (v. nota



RONI C.C. n. 711 del 18.6. 08): e tuttavia accurate indagini compendiate nella nota n. 736 dell'11.3.2010 redatta dal medesimo organo di PG hanno escluso la frequenza da parte di Piselli di qualsiasi corso tecnico nel breve periodo di servizio militare prestato.

Dunque la ricostruzione degli eventi descritta in termini categorici da Piselli non trova alcun riscontro né dalle pacifiche emergenze processuali né dalle ulteriori indagini svolte nel presente procedimento, comprese quelle mirate a riscontrare le sue dichiarazioni. In particolare risulta che non ci fu alcun mascheramento elettronico (v. consulenza tecnica Pelleri), che gli apparati radio del Moby non sono stati danneggiati prima della collisione con una qualche "saponetta D3 o T3 tagliente" in quanto il *may day* è giunto alle ore 22.25 e 29 secondi, che il IX Battaglione Col Moschin di cui sono stati sentiti a lungo il comandante attuale, quello dell'epoca e pressoché tutti i militari menzionati da Piselli non ha avuto alcun ruolo nella vicenda, né negli antefatti più o meno remoti e né immediatamente prima, né immediatamente dopo la collisione.

Risulta altresì che i gommoni militari – visti transitare dal solo Piselli tra le decine di testimoni sentiti – non hanno solcato il mare in quei giorni, che il sito di Coltano non ha mai avuto capacità di intercettare segnali elettronici e non ha mai avuto apparecchi idonei a monitorare le comunicazioni radio del Moby Prince (come comunicato dall'Ambasciata USA in Italia v. nota di PG del RONI CC del 23.12.2008), che l'Oktoobar 21 II (come illustrato diffusamente nell'apposito paragrafo) non è mai salpato quella notte per impedimenti oggettivi (anche la testimonianza di Susanna Bonomi, sentita nuovamente dal P.M., non appare tale da inficiare minimamente tale affermazione).

Risulta ancora, dagli accertamenti svolti al fine di ottenere riscontro alle dichiarazioni di Piselli sul presunto coinvolgimento di una flottiglia appartenente a una famiglia di pescatori di nome Papa, che nessuno dei pescherecci di proprietà di costoro, individuati nei registri consultati presso la Capitaneria di Porto, è mai affondato né ha avuto incidenti di sorta (tranne in un'occasione risalente a diversi anni prima)<sup>47</sup>; deve escludersi, di conseguenza, che un peschereccio dei Papa abbia preso fuoco e sia andato a sbattere sulla fiancata sinistra dell'Agip Abruzzo. A ciò è bene aggiungere che questa è uscita completamente indenne dal sinistro (cfr. note di PG del RONI CC del 4.4.2008 e del 4.2.2009 in atti).

I numerosi relitti sparsi sul fondale della zona della collisione e in genere nell'intera rada antistante Livorno – come verificato dalle indagini svolte sul fondale marino con l'ausilio dei sofisticati sonar del cacciamine Rimini della Marina Militare Italiana e dal consulente prof. Eugenio Fresi appositamente incaricati da questo ufficio (si veda la nota n. 48) – non consentono, infine, di ritenere dimostrato e

---

<sup>47</sup> gli accertamenti cui si fa cenno sono compendiate nell'informativa n. 570/1-13-1-2006 del 20 maggio 2008 trasmessa dal RONI CC di Livorno, che dà conto degli elementi oggettivi tratti dalla consultazione delle fonti documentali e di quanto riferito dalle uniche due persone con il cognome Papa (Giuseppe e Antonio) che hanno esercitato la pesca nell'area di Livorno negli anni 1990/91.

nemmeno plausibile l'affondamento di un peschereccio proprio nel contesto delle piratesche dinamiche riferite da Piselli.

Ma soprattutto clamorosamente smentita da tutte le testimonianze assunte nel dibattimento e le sommarie informazioni raccolte nelle prime indagini e in quelle riaperte, da tutti gli accertamenti svolti sui cadaveri e dalle consulenze medico legali, è la circostanza affermata reiteratamente con perentoria convinzione da Piselli, il quale avrebbe partecipato attivamente alle operazioni di ricomposizione delle salme, che le persone decedute nella tragedia erano più di 140 e che quindi sarebbero stati occultati i cadaveri di sei agenti segreti israeliani. Egli descrive una vera e propria azione di guerriglia piratesca attuata attraverso la presa del Moby Prince da parte di un commando israeliano in poco meno di due minuti (alle ore 22.23 il Moby Prince inoltra una richiesta di telefonata commerciale) con condotte che integrano reati gravissimi tra i quali sicuramente quelli di omicidio plurimo volontario connotato da dolo eventuale, perfino di strage e conseguente occultamento di cadavere, nonché quelli meno gravi di omissione di atti di ufficio e di detenzione e porto di armi asseritamente commessi dal maresciallo Capitini se avesse davvero ricevuto sei pistole trattenendole indebitamente senza denunciare il fatto all'A.G..

Tali affermazioni, già inopportune e di pessimo gusto se pronunciate nell'aria fumosa di una bettola in un contesto amicale e alticcio, rese a verbale davanti all'A.G., per di più spontaneamente mentre veniva ascoltato su ben altre vicende, appaiono suscettibili di integrare il reato di calunnia e quanto meno di false informazioni rese al pubblico ministero. Solo lo stato avanzato delle indagini che già consentiva di smentire in parte le dichiarazioni di Piselli e gli ulteriori accertamenti mirati al riscontro, hanno consentito di escludere in modo categorico tale ricostruzione evitando di iscrivere formalmente nuove ipotesi di reato nell'apposito registro. Tuttavia non sembra tollerabile che una persona per motivi che solo ella conosce, dalla mitomania, alla smania di protagonismo, dalla volontà di depistare le indagini a quella di vendicarsi per presunti torti subiti in gioventù ad opera dell'Esercito Italiano da cui era stato congedato e del maresciallo dei carabinieri dal quale era stato legittimamente tratto in arresto, possa impunemente sostenere davanti al pubblico ministero, ostentando sicurezza e convinzione fino quasi alla spavalderia, una versione dei fatti che importa la commissione da parte di persone note o ignote, anche appartenenti a istituzioni degli stati italiano e israeliano, di delitti gravissimi.

Pertanto, all'esito del procedimento è intenzione di questo Ufficio procedere a indagini nei confronti di Fabio Piselli, nell'ambito delle quali si potrà, se del caso e dal momento che egli avrà assunto la qualità di indagato, procedere ad accertamenti sulla sua capacità di intendere e volere per i reati eventualmente configurabili con le sue dichiarazioni.

## **7. le navi in rada a Livorno il 10 aprile 1991**

È possibile, questo punto, offrire una ricostruzione delle imbarcazioni che si sono trovate in navigazione o alla fonda nella rada di Livorno il 10 aprile 1991.

Non si ha la pretesa di essere esaustivi, dal momento che alcune non sono state identificate già nel corso del procedimento n. 542/91 e non esistono elementi per svolgere ulteriori e proficui accertamenti oggi.

Tuttavia, alla luce delle considerazioni fin qui svolte e degli elementi illustrati nei precedenti paragrafi, può sciogliersi qualcuno dei nodi che ha fornito appoggio per immaginare gli scenari alternativi in qualche modo connessi al disastro.

Partendo da nord, di fronte a Calambrone e scendendo verso sud, sotto costa si trovano Cape Flattery, Port de Lyon, Hesperus ed Edfim Junior (quasi allineate), Gallant II e Agip Napoli (quasi allineate), Cape Breton e Agip Abruzzo.

Si avvicina in navigazione verso Livorno, proveniente da nord ovest, My Car Express; era partita da Livorno alle 21 circa la Margaret Lykes, con rotta 235°.

In mezzo, tra Gorgona e la costa, si muove il motopeschereccio Delfino (alle 22.15 si trova di fronte ad Antignano, alle 22.30 di fronte al porto). Ci sono altri pescherecci – Mauro I e Domenico Emma, più a sud dell'Agip Abruzzo, tra Antignano e Calafuria.

C'è il peschereccio Nervi (si desume dalle registrazioni radio trascritte dal consulente di parte civile capitano Brandimarte, per il quale segnala la rotta di collisione con la “nave misteriosa”, e dalla trascrizione svolta nel presente procedimento), ma parecchio tempo prima.

Potrebbero esserci prima, contemporaneamente e dopo la collisione, altri natanti:

- la bettolina o chiatta di cui parla Valter Mattei, uno degli ormeggiatori che hanno raccolto Bertrand: vista in lontananza dopo una decina di minuti dall'uscita dalla Vegliaia, spostata sulla destra a sud;

- la bettolina di cui riferisce il giornalista Malventi, il cui equipaggio avrebbe fatto sapere di essere disposto a parlare in cambio di danaro;

- la nave che compare sul tracciato radar di Poggio Lecceta e scompare alle 22.10, impossibile da verificare;

- la nave cui si rivolge la Margaret Lykes sul canale 16, per segnalare che è in rotta di collisione: il comandante e il primo ufficiale fanno pervenire una relazione scritta (fol. 143 e ss. Dei verbali sit p.m., vol. 2). Riferiscono che alle 21.40 hanno incrociato una nave in entrata che ha compiuto una brusca manovra di accosto a dritta, il tutto a circa quindici miglia dalla diga;

- la nave che ha la conversazione radio alle 22.45 (I'm moving out), la cui posizione è impossibile da determinare (Theresa?);

- la nave da cui parte il messaggio sul canale 16 alle 22.20.09 (the blue passenger ship), che potrebbe essere Theresa o qualsiasi altro natante non identificabile;

- il natante da cui si sente alle 22.25.21, nove secondi prima del my day, la voce in italiano: “chi è quella nave?!” , non identificabile;

- il natante sconosciuto che alle 22.28 fa tre chiamate dopo che l'Agip ha

segnalato l'incendio: "ci sono feriti a bordo? cambio"; "chiama i pompieri pirlone [+ parola incomprensibile]"; "ci sono feriti?", non identificabile;

- la pilotina di cui riferisce Cesare Gentile, uno dei quattro natanti che erano vicino al Moby in fiamme (gli altri tre erano la vedetta della GdF, gli ormeggiatori e un rimorchiatore);

- la pilotina di cui parla il teste Massetti all'udienza del 26 gennaio 1996: alle 23 era alla terrazza Mascagni e vide prima il traghetto incendiato girare su se stesso e poi una pilotina che si accostò e si allontanò subito;

- la pilotina di cui si parla nel messaggio sul canale 16 inviato dalla CP 232 alle 24.32 "guardia di finanza ancora non vi abbiamo trovato, noi siamo sempre qui nei pressi e *abbiamo anche nei pressi suppongo la pilotina*": potrebbe essere uno qualsiasi dei mezzi di soccorso;

- i pescherecci di cui riferisce Fabio Piselli (tra cui quello della famiglia Papa), con a bordo gli israeliani;

- il peschereccio 21 Oktoobar che stava in mare a fare il traffico d'armi anziché – come parrebbe – ormeggiata in porto;

- il natante sconosciuto da cui parte conversazione in lingua araba alle 22.33.07 (trascrizione dal video D'Alesio).

Della pilotina si è trattato al paragrafo 4. Le imbarcazioni che lanciano le varie comunicazioni a navi in contro corsa, di cui si è già detto nei paragrafi precedenti, possono serenamente escludersi e collocarsi non in rada a Livorno ma presso la costa francese. La bettolina cui fa riferimento l'Agip Abruzzo non è mai esistita, per le ragioni che abbiamo esposto nel paragrafo a ciò dedicato: a esso si rimanda anche per quanto riguarda tutte le "altre bettoline" emerse a vario titolo nelle indagini.

Le navi, i gommoni, i pescherecci e vario altro tipo di imbarcazione che la fantasia di Fabio Piselli ha collocato nella zona interessata dalla collisione, in porto o comunque in rada a Livorno non sono mai esistiti; quello della famiglia Papa non era impegnato nella battaglia navale, ma di ritorno dalla pesca con la lampara e verso Castiglioncello quando iniziò a vedere la nebbia, come ha riferito il suo proprietario Giuseppe.

Le altre imbarcazioni, quelle che ordinariamente transitavano il mare quella sera e che non sono state mai identificate sono destinate a restare tali.

Nessun ausilio può venire, peraltro, dall'esame delle immagini satellitari già acquisite agli atti del fascicolo del pubblico ministero nel procedimento n. 542/91: è stato dato, in merito, preciso incarico al consulente tecnico Bruno Pelleri, il quale ha provveduto a effettuare i massimi ingrandimenti oggi possibili con le tecnologie a disposizione.

Il risultato è alquanto deludente, poiché come si procede a ingrandirle, le immagini si frammentano evidenziando null'altro che i pixel di cui sono composte senza offrire alcuna possibilità di individuare altri particolari.

Gli odierni satelliti offrono certamente una risoluzione molto più alta, ma all'epoca non esistevano. D'altro canto, se si volesse ipotizzare che tecnologie

militari fossero già al tempo del disastro così avanzate, non si avrebbe nessuna certezza che i satelliti abbiano ripreso la rada di Livorno né che le immagini siano state conservate e archiviate.

## 8. Relitti

Nel mese di giugno 2009, il cacciamine Rimini della Marina Militare ha svolto su incarico di questo ufficio l'investigazione delle acque e del fondale della rada di Livorno nella zona individuata come utile in riferimento al luogo della collisione anche con l'ausilio dei consulenti tecnici. Nel prosieguo delle indagini, ulteriori verifiche sono state svolte anche dal biologo marino – specialista nell'impiego di attrezzature elettroniche per le ricerche subacquee – professor Eugenio Fresi, che si è occupato, inoltre, anche della datazione di alcuni reperti biologici prelevati su uno dei relitti.

L'accertamento è stato ritenuto opportuno dal momento che molte delle ipotesi ricostruttive facevano perno, in qualche modo, sul coinvolgimento di altri natanti.

Va premesso e tenuto in evidenza, in ogni caso, che i fondali limitrofi alle coste sono ovunque – non solo a Livorno – sparsi di relitti e residui di ogni genere e di ogni epoca: la loro presenza non è quindi elemento che consenta univocamente di ritenere, né tantomeno di provare, che corrisponda alla realtà l'idea che altre imbarcazioni abbiano interferito in modo più o meno determinante sulla collisione e che i relitti giacenti sul fondo siano proprio parti di esse. Né va dimenticato che Livorno è stata oggetto di devastanti e ripetuti bombardamenti durante il secondo conflitto mondiale, ciò che ha accresciuto abbondantemente la dispersione di una quantità di rottami, carcasse e materiali di sorta sul fondo del mare<sup>48</sup>.

Gli accertamenti svolti, i cui esiti sono in atti, sono corredati da file video delle riprese subacquee, allegati nel C.D. trasmesso con l'informativa del 22 giugno 2009.

Il reperto di maggior interesse è costituito dal relitto di uno scafo, che emerge solo nella parte prodiera essendo il resto infangato, costituito dai resti delle paratie laterali e dell'ossatura metallica di cui si distinguono i correnti longitudinali delle paratie e i bagli di sostegno del ponte di coperta. Sia le lamiere che le strutture portanti appaiono piegate, deformate e spezzate con i perimetri frastagliati.

Dalla sola visione di quanto ne emerge, per una lunghezza di 7/8 metri e una larghezza di 4/5 metri, non è possibile stabilire la lunghezza totale del relitto (punto X1) e per accertarlo sono stati svolti ulteriori accertamenti di cui si dirà a breve.

Un altro reperto interessante è costituito da un albero di imbarcazione o

---

<sup>48</sup> A questo proposito, come evidenziato anche nella relazione depositata dal C.T. Fresi, è opportuno segnalare che, nelle ultime fasi del conflitto che hanno interessato il nostro Paese e precisamente quando i Tedeschi abbandonarono la città di Livorno, oltre cinquantamila tonnellate di naviglio furono sistemate o fatte affondare per creare uno sbarramento in entrata alle navi alleate. Una parte fu spostata dalle forze statunitensi per ottenere un varco; il resto fu trascinato e sparso al largo nel 1947: anche questa è la ragione per la quale i fondali in rada mostrano una tale quantità di relitti.

pilone, emergente dal fondo per circa 8 metri, totalmente ricoperto da reti da pesca.

Successivamente, nel settembre 2009, individuati i punti dove erano già stati segnalati i reperti, sono state svolte ulteriori immersioni da uomini del Centro Subacquei dei carabinieri. Le immagini si possono vedere grazie al C.D. allegato all'informativa depositata il 20 ottobre 2009.

Mentre il contatto già descritto come "pilone" ricoperto da reti da pesca si è rivelato essere un mero accumulo di reti con alla base un pezzo di lamiera affiorante per circa 60 centimetri e il contatto n. 4 (frammento metallico semicilindrico di dimensioni inferiori a mq. 1) è sparito alla vista, probabilmente ricoperto dal fango, sul relitto già individuato al punto X1 sono stati svolti dei campionamenti di materiale biologico e sulle pareti metalliche.

Sulla presenza di relitti nei fondali antistanti la città di Livorno è stato interpellato un esperto palombaro, Paolo Bencini, che da anni svolge l'attività e ha una non comune conoscenza dei fondali medesimi. Egli, pur fornendo delle coordinate in astratto interessanti e non molto diverse da quelle del relitto già individuato con X1, non ha riconosciuto nelle immagini video che gli sono state mostrate alcuno dei relitti che aveva avuto modo di notare durante le sue numerose immersioni.

Quest'ultimo relitto è, come si è detto, il più interessante per la forma che emerge dal fondale. Questo ufficio ha, perciò, avviato attività tecniche dirette a verificare la possibilità di valutarne la forma e le dimensioni e a ottenere una datazione indicativa dell'affondamento.

Sono stati dapprima prelevati reperti biologici marini in diverse sessioni, aventi a oggetto organismi (nella specie, molluschi) sia vivi che morti.

Dall'analisi sclerocronologica sui molluschi vivi, che va alla ricerca delle tracce di crescita visibili nella struttura delle conchiglie, si può ottenere infatti l'età dell'organismo e quindi avere un'idea del tempo in cui è rimasto attaccato al relitto; su quelli morti, invece, sarebbe necessario effettuare il rilievo mediante lo studio degli isotopi.

Il professor Cesare Corselli e il dottor Mauro Negri hanno analizzato delle ostriche prelevate vive dal relitto, determinando un'età non superiore a sette anni.

Questo dato (come quello in ipotesi ricavabile dall'analisi isotopica dei molluschi morti) non è, come si è già accennato, univoco: ci dice l'epoca in cui l'organismo marino ha iniziato a vivere sul relitto, ma non quando esso è affondato. Può, in altri termini, contribuire a rendere un'idea ma non a fornire una certezza.

Altro elemento – che però soffre di analoghi limiti – è il calcolo della lunghezza dello scafo, poiché i fanghi e la sabbia impiegano tanto più tempo a ricoprire il natante affondato quanto più esso è grande. Sempre immaginando, ovviamente, che si tratti nel nostro caso di un'imbarcazione integra e non, come accade con frequenza, di una parte soltanto.

Tutte le possibili risultanze delle analisi dirette a datare la presenza del relitto sul fondale non consentono, comunque, di individuare l'epoca precisa dovendosi sempre tenere presente uno scarto di incerta entità dovuto all'estrema variabilità



delle condizioni fisiche e biologiche condizionate dalle correnti e dalla complessità dell'ambiente marino.

La visione del filmato in atti consente, peraltro, di valutare approssimativamente la tecnica di costruzione (in particolare l'assemblaggio) e di supporre che si tratti di una imbarcazione realizzata antecedentemente alla seconda guerra mondiale: la certezza si avrebbe consultando sul punto un ingegnere navale esperto in indagini archeomarine, ma l'esito ci direbbe ovviamente quando lo scafo è stato costruito, non quando è affondato. Ciò che, se si trattasse di una nave romana o etrusca potrebbe avere un qualche rilievo, ma se si trattasse di un'imbarcazione costruita, ad esempio, negli anni sessanta del secolo appena trascorso il dato sarebbe equivoco: non ci direbbe, comunque, quando è affondata.

Il punto è che, anche individuata un'epoca di massima, ciò non consentirebbe di sapere di quale precisa imbarcazione si tratti a meno di iniziare una lunga, estenuante e dispersiva ricerca di archivio che, raccolti i dati di tutti i natanti affondati o danneggiati in zona in quella certa epoca, consenta di confrontare le caratteristiche di essi con quelle del relitto rinvenuto.

Se a questo aggiungiamo che sono stati localizzati altri e diversi relitti nella stessa zona e che, dunque, sarebbe puramente arbitrario concentrarsi su uno soltanto di essi; che è altissima la probabilità che una tale concentrazione di scafi affondati sia dovuta in massima parte alle vicende connesse al secondo conflitto mondiale, di cui si è fatto cenno poco fa, si vede come risulti poco utile, nella prospettiva d'indagine di cui dobbiamo continuare a tenere conto, impegnare ulteriori energie in una difficile opera di localizzazione, datazione e identificazione. Al termine della ricerca, infatti, il dato ottenuto andrebbe comparato con gli altri acquisiti nella presente indagine: che, cioè, nessuna delle bettoline che facevano il bunkeraggio è risultata dispersa, danneggiata o affondata e che nessuna operazione di travaso di greggio era in atto sulla petroliera; che i pescherecci della famiglia Papa non hanno avuto alcun trascorso sospetto; che, essendo Theresa e Ship One nomi convenzionali, non troveremmo mai una nota d'archivio a dirci che sono affondate a Livorno nell'aprile del 1991, né, tanto meno, ne troveremmo il nome su uno dei tanti scafi ora sommersi dai sedimenti marini.

## **9. Pelicottero**

Tre testimoni (Marcella Bini, Giulia Campi e Massimo Vernace) riferiscono all'udienza del 26 gennaio 1996 di aver visto un elicottero che volteggiava sulla zona della collisione circa mezz'ora dopo il fatto.

La presenza di un tale velivolo, mai identificato, è stata oggetto di valutazione da parte dei fautori delle note ipotesi ricostruttive che asseriscono il coinvolgimento dei servizi segreti e delle massime autorità militari dello Stato in relazione alla copertura dell'abituale traffico d'armi nella rada e nel porto di Livorno.

Queste deduzioni si sono avvalse anche delle conclusioni del consulente



tecnico del pubblico ministero Fabbricotti sui tracciati radar, con particolare riferimento all'individuazione di due tracciati riferibili a bersagli non identificati: uno è il più volte citato tracciato C dell'elaborato, che il consulente delle parti civili Brandimarte attribuisce alla misteriosa nave Theresa e che non può identificarsi con un velivolo di nessuna specie in ragione della bassa velocità media tenuta, come emerge dai rilevamenti radar (circa 11 nodi, come osservato dal consulente del pubblico ministero Bruno Pelleri); l'altro è il tracciato F, che appare alle 21.56 GMT sulle coordinate 43°24'50" N – 10°14'00"E con rotta 200° e scompare cinque minuti dopo, percorrendo una distanza di oltre tre miglia a una velocità superiore alle 38 miglia orarie. Si tratta di un veicolo veloce che all'improvviso scompare, a sud della zona interessata dalla collisione.

Nelle conclusioni, il c.t. Salvatore Fabbricotti osserva (punto 2, pagina 19 dell'elaborato) che «dai tracciati radar non si rileva la presenza di elicotteri sul luogo del sinistro. Rimane peraltro non identificato il tracciato "F" posto molto più a sud della zona interessata, ed il tracciato "C" posto in prossimità della zona interessata (in avvicinamento da West)».

Il tracciato F riferibile a un oggetto che si muove molto velocemente è stato indicato come interessante anche dal consulente del pubblico ministero nominato in questo procedimento, Bruno Pelleri.

Nella sua relazione, egli ha ipotizzato che la traccia potrebbe riferirsi a un velivolo, anziché a un'imbarcazione, proprio per la sua velocità. Come si rileva dalla tabella riportata alla pagina 87, il bersaglio tiene un'andatura che, partendo da 28,8 nodi al momento del primo rilevamento (21.56 GMT) e facendo registrare immediatamente dopo (alle 21.57.33 GMT) una velocità di 50,4 nodi, oscilla poi tra i 33 e i 42 nodi, con una media calcolata in 40 nodi. Il bersaglio interseca, nella direzione opposta al suo moto, l'aeroporto di Pisa con direzione verso il mare aperto.

Sono stati svolti accertamenti, sia nel procedimento n. 542/91 che in questo, per verificare se risultassero decolli o voli di elicotteri nella zona la sera dell'incidente.

Dalle indagini svolte dall'ispettore Grosselle su delega del P.M. presso l'aeroporto militare di Pisa S. Giusto (fol. 259, filza n. 2 fascicolo PM nel procedimento n. 542/91), non era emerso nulla: non risultava alcun decollo di elicotteri quella sera da basi italiane, dunque non era dimostrabile il coinvolgimento di voli militari.

Se un elicottero si fosse alzato in volo da Camp Darby avrebbe dovuto comunicarlo, ma non è detto che l'abbia fatto e attualmente non è possibile, atteso il lungo tempo trascorso, svolgere utili riscontri.

Le indagini svolte dalla polizia giudiziaria delegata nel presente procedimento hanno dato anch'esse esito negativo.

È stata consultata la dottoressa Donatella Baratti, direttore aeroportuale ENAC di Pisa, che ha mostrato il registro delle movimentazioni degli aeromobili civili in arrivo e in partenza, unico documento in possesso dell'ente, dal quale

risulta un solo volo in partenza per Palermo alle 18.59 e un unico volo in arrivo alle 22.57 (identificabile con il già citato volo Alitalia AZ che ha comunicato via radio per segnalare le navi incendiate). Non risultano movimenti di altri velivoli.

È stato accertato, inoltre, che gli aeromobili in transito hanno l'obbligo di contattare la torre di controllo: i passaggi dei velivoli nella zona sotto il controllo dell'aeroporto civile presso l'aeroporto di Pisa, all'epoca dei fatti, erano annotati su supporti (*strip*) a ciò dedicati, che venivano distrutti dopo trenta giorni.

Il responsabile dell'Aeroporto Militare di Pisa, tenente colonnello Grazzini, ha riferito di non avere a disposizione alcun tipo di documento riferibile al giorno della collisione, poiché tutti i registri vengono distrutti dopo cinque anni. Non risulta che queste annotazioni, in ipotesi disponibili nell'immediatezza, siano state acquisite durante le indagini nel precedente procedimento, anche in considerazione dell'esito negativo dei controlli svolti dagli inquirenti presso l'aeroporto militare e di cui si è detto poc'anzi.

Questo ufficio ha, dunque, esteso le ricerche a tutti i possibili uffici o enti, anche di polizia, che avessero a disposizione apparecchi per il volo al fine di verificare se, eventualmente, l'elicottero avvistato appartenesse a forze dell'ordine o a enti.

L'esito è stato negativo anche sotto questo aspetto, come si legge nell'informativa trasmessa dai carabinieri il 7 settembre 2009. Gli unici voli sono stati quelli attivati per la ricognizione nell'ambito dei soccorsi, ma sono tutti successivi al periodo temporale riferito dai testimoni.

L'unico elemento d'interesse resta, dunque, il tracciato "F" della consulenza Fabbricotti, indicato come tracciato "X" da Bruno Pelleri.

Che il tracciato medesimo sia riferibile all'elicottero di cui riferiscono i testimoni sopra menzionati è però alquanto dubbio, dal momento che l'avvistamento è riferito a circa mezz'ora dopo la collisione, mentre questo bersaglio viene comparire sui tracciati radar circa un'ora più tardi; anche la sua direzione, inoltre, è opposta poiché i testi parlano di un velivolo diretto verso terra e non verso il largo.

Non è da escludere, peraltro, che il bersaglio fosse invece che un velivolo un motoscafo o un gommone, o comunque un natante analogo in grado di raggiungere quelle velocità: tanto può immaginarsi tenendo presente che l'oggetto compie continui rallentamenti e avanzamenti, più spiegabili per uno scafo che segua o asseondi il moto ondoso o sia stato in difficoltà per la scarsa visibilità, che per un elicottero. Ciò che è certo è che aveva una certa fretta di allontanarsi al largo, verso sud. Per quale ragione, è impossibile determinarlo.

## CAPITOLO X

### UNA ESPLOSIONE SUL TRAGHETTO MOBY PRINCE PRIMA DELLA COLLISIONE

Una delle ipotesi prese in considerazione nella ricostruzione della dinamica del disastro prospetta una esplosione a bordo della nave passeggeri di poco precedente la collisione. Sarebbe avvenuta nel locale eliche di prua a causa di un ordigno lì appositamente collocato: le condizioni del locale di prua e le analisi svolte dal consulente tecnico del pubblico ministero Alessandro Massari, che ritenne di evidenziare la presenza di composti chimici solitamente riconducibili a esplosivo militare, avevano condotto gli inquirenti a vagliare questa possibilità insieme con tutte le altre sulle quali si sono soffermate le attività d'indagine.

L'ipotesi è stata, poi, scartata nella definizione delle cause del disastro che ha condotto al rinvio a giudizio dei quattro imputati nel primo procedimento, per essere affrontata nuovamente dal tribunale ed esclusa anche a seguito delle conclusioni della perizia collegiale svolta durante il dibattimento.

La presenza dei composti evidenziati da Massari è stata, tuttavia, indicata tra le varie "anomalie" segnalate dalla Corte d'Appello ed è rimasta nell'immaginario collettivo e mediatico come uno degli indizi di cause ben più complesse della nebbia e, comunque, dei segni evidenti di lacune nell'accertamento della verità.

La più semplice e diretta è l'ipotesi di un attentato, già esclusa con le indagini condotte dalla Criminalpol anche sulle piste di interessi concorrenziali o mafiosi.

Per un'altra, ignoti mandanti avrebbero avuto un interesse a provocare un piccolo diversivo che creasse allarme a bordo, scompiglio e nulla più: idoneo ad attirare l'attenzione di qualcuno che avrebbe dovuto essere in grado di interpretare il messaggio e regolarsi di conseguenza. Che il destinatario del messaggio in codice fosse l'armatore del Moby Prince Onorato, il governo del porto, l'*intelligence* civile o militare dipende dalla prospettiva che si preferisce assumere<sup>49</sup>. In ogni caso, è chiaro che l'effetto fu molto maggiore di quello desiderato: l'incidente a bordo fece perdere il controllo della nave e causò la collisione, non prevista e non voluta, con la petroliera alla fonda.

L'istanza di riapertura delle indagini ha posto in collegamento le valutazioni del consulente Massari con la vicenda del traffico d'armi: esplosivo militare era quello oggetto delle illecite operazioni coperte, esplosivo militare era stato collocato sul Moby Prince. Si focalizza l'attenzione sul fatto che la disponibilità di elementi chimici del tipo cui conducono le molecole evidenziate da Massari non è da tutti. Dunque, l'ideazione, l'esecuzione, il controllo del "diversivo" devono essere

---

<sup>49</sup> Resta il fatto che la Nav.Ar.Ma. organizzò dopo la tragedia per le sue navi un servizio di vigilanza, assumendo alcuni israeliani (alcune voci li accreditarono a quel tempo come appartenenti al servizio segreto) che poi furono poco dopo espulsi dal territorio italiano. La vicenda ebbe grande risalto sui giornali e non è chiaro se la società armatrice abbia creduto all'ipotesi dell'attentato terroristico o abbia inteso tutelare, dinanzi a tale voce, l'immagine della sicurezza sulle sue navi passeggeri.

ricondotti alle stesse mani di chi ha usato la rada di Livorno per trafficare in armi ed esplosivi militari.

Come si vedrà nel prosieguo, la premessa di tali ricostruzioni – ovvero un'esplosione di TNT nel locale eliche di prua del traghetto – è assolutamente priva di fondamento.

### **1. i rilievi della polizia scientifica**

Durante le operazioni di sopralluogo sul relitto del traghetto (cfr. pag. 13 del verbale della polizia scientifica) si riscontrarono delle deformazioni nel locale garage di prua: la lastra metallica di copertura del locale motore elettrico che aziona le eliche di prua era divelta; un autocarro aveva cabina e cassone completamente schiacciati; c'era uno squarcio sul soffitto, alto 5 metri.

Queste circostanze furono ritenute compatibili con un'esplosione che aveva divolto la lastra e proiettato verso l'alto l'autocarro. Il pubblico ministero decise, perciò, di conferire un incarico di consulenza tecnica all'esperto Alessandro Massari.

### **2. le valutazioni del C.T. Alessandro Massari**

L'elaborato del consulente tecnico evidenzia la presenza dei seguenti composti:  $\text{NH}_4\text{NO}_3$ , EGDN, NG, DNT, TNT, PETN e T4.

$\text{NH}_4\text{NO}_3$  è nitrato di ammonio; EGDN, etilenglicoldinitrato; NG, nitroglicerina; DNT è dinitrotoluene; TNT 2,4,6, trinitrotoluene; PETN è pentrite; T4 1,3,5 trimetilene e 2,4,6 esaciclotrinitrammina.

I primi cinque sono tipici di composizioni esplosive ad uso "civile", denominate come Gelatine-Dinamiti, mentre gli ultimi due sono presenti soprattutto in esplosivi militari e in plastici da demolizione, come il SEMTEX H.

A eccezione del nitrato di ammonio, tutte le sostanze sono esplosivi ad alto potenziale sia singolarmente che in miscela.

Le tracce di tutti questi esplosivi sono state rilevate nel locale motore dell'elica di prua, mentre in altri luoghi (garage vicino al camion, sotto il camion, nel rotore del locale sottostante il garage, superficie esterna di un condotto di areazione del locale rotore, vicino cabina elettrica nel vano sottostante il garage, sotto la botola divelta, vicino al quadro elettrico a fianco del camion, sopra il quadro elettrico alla sinistra del camion) sono state evidenziate dall'analisi dei reperti prelevati tracce molecolari di alcuni dei composti, variamente distribuite.

Non sono stati mai trovati resti di ordigni, né meccanismi di innesco, né materiali o componenti o contenitori di ordigni esplosivi.

Secondo il consulente, «i residui dei sette esplosivi trovati nel locale "bow thrust" potrebbero provenire sia da esplosivi puri presenti nello stesso contenitore sia da differenti composizioni prodotte per altri fini. Considerando l'elevata probabilità che cinque di essi (NG, EGDN, AN, TNT, DNT) provengano da un esplosivo commerciale per uso civile, mentre gli altri due (PETN e T4) o da un

esplosivo plastico come il Semtex H o da un booster (T4) e da una miccia detonante (PETN), si può affermare di essere in presenza di un congegno esplosivo al quale manca, per essere completo, solo il detonatore».

Con il detonatore, l'urto sarebbe stato in grado di innescare l'esplosione; senza il detonatore tale ipotesi sarebbe stata estremamente improbabile. In ogni caso, poiché le deformazioni non hanno carattere di uniformità, tipico delle esplosioni gassose, deve escludersi con certezza che si sia trattato di un'esplosione da gas.

Massari conclude, quindi, che sul Moby Prince c'è stata certamente una esplosione, anche se non si può stabilire quando – se prima, dopo o durante la collisione.

Durante l'audizione in dibattimento (udienza del 23.2.96), il consulente spiega che il meccanismo d'innescio dei congegni esplosivi non si trova mai dopo che l'esplosione si è verificata.

Da una fiammata più lunga delle altre che si vede in un fotogramma del video D'Alesio, nel corso del suo esame Massari trova conferma alla sua ipotesi, che si basa anche sulle immagini contenute nel "video Canu"<sup>50</sup>, e cambia leggermente la sua conclusione affermando che l'esplosione è quasi certamente avvenuta prima dell'impatto.

Secondo il consulente, infatti, il traghetto stava compiendo una manovra di rientro a causa dell'esplosione, quando c'è stata la collisione e l'Agip Abruzzo aveva la prua a sud.

### **3. le altre valutazioni tecniche**

Le conclusioni di altri esperti a vario titolo interpellati nel corso dell'inchiesta formale sono invece prevalentemente concordi nel riferire a un'esplosione da gas le caratteristiche riscontrate nei luoghi oggetto delle verifiche della polizia scientifica.

La Commissione Permanente per lo studio dei Materiali da Guerra e della Marina Militare (Mariperman) e il R.I.Na hanno evidenziato la deflagrazione di una miscela di aria (presente nel locale bow thruster) e del gas del greggio (aspirato in coperta e portato nel locale dalla condotta di ventilazione forzata); essa ha determinato, con l'accensione ricevuta tramite la condotta di ventilazione, i danneggiamenti del locale motore elica di manovra, escludendosi quindi che l'esplosione possa aver avuto effetti meccanici sulla trasmissione del sistema idraulico, tali da alterare i meccanismi di navigazione.

L'unico potrebbe essere stato psicologico, dovuto al boato e alla fiammata.

Analoghe valutazioni sono state compiute nel processo da alcuni consulenti di parte (Mignogna, il quale ritiene una deflagrazione da gas, evidenziando, in particolare, la palla di fuoco che si nota nel video D'Alesio per circa 0,4 secondi e che rappresenta per durata e conformazione la tipica deflagrazione da gas; Romano Schiavi, che pure propende per un'esplosione di tipo diffuso da miscela di gas e di vapore – cfr. il verbale di udienza del 23.2.96, pag. 140-214 –, segnalando che è

---

<sup>50</sup> Si tratta di un filmato estrapolato da una videocamera trovata tra gli effetti personali della famiglia Canu, i cui membri sono deceduti nel disastro, e di cui si tratterà oltre.

possibile in questo tipo di esplosioni che gli oggetti tendano a uscire intatti).

I periti nominati dal Tribunale (Prosperi, Angiulli, Williams e Faulkner) ugualmente concludono per una deflagrazione da gas.

#### **4. le valutazioni del CT di parte civile Brandimarte**

Secondo il capitano Brandimarte, che, come già detto, ha redatto una corposa consulenza per le parti civili congiunti del comandante Ugo Chessa, prima della collisione sarebbe avvenuta un'esplosione sul tragheto, a causa della quale il comandante avrebbe radunato i passeggeri nel salone De Luxe.

Tale considerazione scaturisce da alcuni elementi: le immagini del "video Canu", che mostrano una ripresa stabile, non alterata da alcun movimento quando si sente il boato; la circostanza che non è stato trovato nessun cadavere nel salone TV di prua, dove Canu aveva girato parte della ripresa alla partenza della nave; l'ulteriore circostanza del ritrovamento di molti cadaveri proprio all'interno del salone De Luxe.

In sostanza, il consulente ritiene che, se non vi fosse già stato un preventivo allarme sul tragheto dovuto alla esplosione, si sarebbero dovuti trovare dei corpi nel salone TV che fino a poco prima era piuttosto affollato per la trasmissione della partita Barcellona-Juventus. La concentrazione, invece, di molti passeggeri nel salone centrale, alcuni muniti di giubbotti di salvataggio, indica che era iniziata un'attività di tutela della loro incolumità e ciò non può essere conseguenza della collisione che è stata improvvisa e devastante quanto allo scatenarsi delle fiamme.

Il boato che si sente in sottofondo nel video Canu, dunque, è quello dipeso dall'esplosione di qualcosa nel garage e non dal rumore dell'urto contro la petroliera.

Le valutazioni di Brandimarte sono riprese nell'istanza di riapertura delle indagini, che pure evidenzia come indicativo il ritrovamento di molti passeggeri con addosso i giubbotti di salvataggio nel salone De Luxe, salone che è valutato quale posto di riunione meno indicato in relazione al punto di collisione. Altro dato ritenuto significativo è la mancanza di lesioni di natura traumatica nei cadaveri esaminati dai medici legali, le cui mutilazioni sono dovute al calore dell'incendio: questo vorrebbe dire che quando è avvenuta la collisione i passeggeri e l'equipaggio erano già "preparati". Altrimenti, l'urto violento e improvviso avrebbe certamente fatto sì che qualcuno, nel salone di prua, urtasse contro oggetti o pareti riportando dei traumi.

Dunque, poco prima della collisione era avvenuto un altro incidente che aveva fatto scattare la misura di emergenza del raggruppamento nel salone.

Ciò che resta difficile da spiegare – ne è la prova la reazione del consulente Brandimarte quando il collegio gli chiede chiarimenti sul punto durante il suo esame all'udienza del 30 maggio 1996 – è il brevissimo intervallo di tempo in cui gli avvenimenti sopra ipotizzati avrebbero dovuto verificarsi.

Non va dimenticato, infatti, che le registrazioni delle trasmissioni radio sul

canale 16 costituiscono un dato da cui non si può prescindere e che indica i tempi della collisione, senza tema di smentita, al massimo nei due (ma più verosimilmente in 1,5) minuti che intercorrono tra la chiamata commerciale delle 22.23.26 e il may day delle 22.25.29. Nessun allarme, nessuna preoccupazione si percepisce, infatti, nella conversazione del marconista con l'operatore di terra durante il tentativo di contattare Olbia.

Due minuti perché si verifichi un'esplosione nel locale eliche di prua, ve ne sia la percezione da parte dei responsabili della nave, venga dato l'allarme, i passeggeri prendano i loro effetti personali, indossino i giubbotti di salvataggio e si radunino nel salone De Luxe. Solo dopo questa incredibile successione di eventi rapidissimi, avviene la collisione.

Ma si può andare ancora oltre: sempre nel medesimo intervallo di tempo, il traghetto avrebbe compiuto anche una manovra di inversione di rotta per tornare in porto, andando quindi a urtare la petroliera mentre questa si trovava con la prua a sud (orientamento, come si è ampiamente illustrato, non corrispondente a quello accertato).

Il video Canu, che rappresenterebbe una prova determinante per sostenere questa incredibile concatenazione di fatti, sarebbe stato di proposito tagliato nel punto "giusto", per eliminare la parte della ripresa successiva al "piccolo botto" dell'esplosione. Le immagini perdute dimostrerebbero come i successivi avvenimenti si siano verificati proprio nelle modalità sopra ipotizzate: anche tale premessa è, però, come vedremo appresso, destituita di ogni fondamento.

#### **5. le valutazioni tecniche più recenti. Considerazioni sulla verosimiglianza delle altre ipotesi ricostruttive anche in relazione al presunto traffico di armamenti o altre operazioni clandestine**

Nonostante gli evidenti limiti logici delle ipotesi sopra enunciate, nel corso della presente indagine la questione della possibile esplosione nel locale bow thruster è stata comunque e di nuovo sottoposta all'attenzione degli esperti, anche alla luce di tutti gli elementi precedentemente emersi.

Francesco Saverio Romolo e Jan Cullis si sono occupati di valutare le cause dell'esplosione in relazione alle conclusioni del consulente Massari, di Mariperman e del R.I.Na.; è stato chiesto loro, inoltre, di pronunciarsi anche sui tempi della stessa e sulla eventuale possibilità di raccogliere dati con cui dimostrare diversamente.

I consulenti, entrambi di elevata esperienza e conoscenza nel campo, hanno sottoposto a verifica i metodi di analisi e le conclusioni di Alessandro Massari come rilevabili dalla relativa documentazione.

Rinviando per i dettagli alla lettura del complesso e analitico elaborato in atti, ed evidenziata in primo luogo nello svolgimento di quelle analisi la presenza di qualche approssimazione rilevata dagli odierni esperti, questi sottolineano la circostanza che per i composti individuati dal consulente Massari e che hanno fatto



ipotizzare la presenza di un ordigno a bordo può parlarsi non tanto di “presenza di residui”, ma semplicemente di “positività” per i singoli tipi di molecole o di “picchi”; risultati in qualche caso (come per la pentrite, PETN, per cui è stata ottenuta una sola positività mediante cromatografia ad alta pressione con rilevatore TEA [HPLC/TEA]) non confermati da altre analisi: il risultato ottenuto – e in base al quale il tecnico ha ritenuto di evincere la presenza della molecola in questione – è stato, invece contraddetto dalle ulteriori analisi svolte<sup>51</sup>. In conclusione, la documentazione allegata agli elaborati di Massari non consente di ritenere dimostrata l'identificazione dei composti esplosivi ad alto potenziale.

Romolo e Cullis hanno, poi, esposto diffusamente le caratteristiche delle esplosioni, sia derivanti da detonazioni che da deflagrazioni, anche mediante il commento e la illustrazione di un rilevante numero di precedenti, e hanno analizzato le deformazioni, i danni e lo stato dei locali della nave in comparazione con gli effetti che la scienza fisica collega all'uno o all'altro dei tipi di esplosione, nonché facendo riferimento alle sostanze di cui si ipotizza la presenza a bordo la notte del 10 aprile e agli eventi già accertati come conseguenza dell'impatto (l'invasione dell'Iranian Light, la miscela di gas, aria e vapori, le peculiari caratteristiche delle zone interessate).

È stata presa in considerazione l'ipotesi che una carica di esplosivo sia stata messa sospesa al centro del bow thrusters room, sebbene essa sia alquanto inverosimile; e tuttavia, l'assenza di danni riconducibili all'impatto dei piccoli frammenti che un contenitore esplodente produce inevitabilmente sulle strutture circostanti (cfr. figura 52, pagina 120 della relazione in atti) e le caratteristiche del cedimento della boccaporta (pagina 149) portano a escludere tale eventualità. I consulenti hanno a maggior ragione escluso un diverso posizionamento a contatto con il pavimento o le paratie o in prossimità di questi: la detonazione avrebbe provocato – e così non è stato – una evidente perforazione delle lamiere. In ogni caso in cui viene utilizzata una carica di esplosivo condensato, come il tritolo (TNT), è sempre identificabile la sede dell'esplosione. Una carica di esplosivo ad alto potenziale avrebbe senz'altro lasciato dei segni evidenti e riconoscibili, nessuno dei quali è stato rilevato a bordo della Moby Prince.

Dunque, a bordo del traghetto non era stata collocata alcuna “bomba”. Se vi fosse ancora bisogno di conferma, questa può trovarsi nelle condizioni in cui si sono presentati alla polizia scientifica il quadro elettrico, le tubazioni, il manometro del sistema idraulico, il tubo fluorescente e gli equipaggiamenti presenti nel locale: quasi intatti.

I danni e le deformazioni non uniformi rilevati a bordo del traghetto sono, invece, assolutamente compatibili e spiegabili come conseguenza di una deflagrazione di una miscela di vapori di idrocarburi e aria.

---

<sup>51</sup> È opportuno sottolineare che il metodo scientifico non ritiene univoco, certo e soddisfacente un risultato quando questo non è confermato da più di un'operazione analitica: anzi, laddove la ulteriore analisi – che potremmo definire in termini prosaici “di validazione” – dia un risultato negativo, l'esito complessivo deve essere qualificato come negativo e non come positivo.

Il greggio che dalla petroliera si è riversato sul ponte di coperta della prua della Moby Prince e in mare ha liberato immediatamente una gran quantità di vapori infiammabili: questi sono stati aspirati dal sistema di ventilazione per accumularsi nel locale bow thruster, saturandolo nel giro di pochi secondi. Appena le fiamme dell'incendio sul ponte si sono diffuse grazie al sistema di ventilazione, si è innescata l'esplosione.

Escluso, dunque, che il traghetto passeggeri sia stato interessato dalla esplosione di un ordigno prima dell'impatto con la petroliera, viene meno la ragione essenziale di un ipotetico e precedente allarme, peraltro mai udito dall'unico sopravvissuto al disastro.

Perde rilievo anche ogni altra ipotesi analogamente connessa all'esplosione, in qualsiasi diverso momento si voglia collocarla: poiché nessun esplosivo era a bordo, tutti gli scenari di un volontario avvertimento, di un diversivo tendente a coprire o a distrarre per favorire lo svolgimento di illecite attività, di una causa per un improvviso cambio di rotta si dissolvono nel regno della pura fantasia.

Allo stesso modo, si scioglie l'altrettanto ipotetico nesso tra la natura dell'esplosivo "militare" e il traffico clandestino di armi e congegni esplosivi, già escluso per le motivazioni esposte nel relativo paragrafo. E si esclude, laddove si ritenga necessario nonostante l'intrinseca inverosimiglianza di una siffatta ricostruzione, che i servizi segreti israeliani abbiano voluto far esplodere una bomba sul traghetto per contrastare il trasbordo di armi tra il peschereccio 21 Oktoober II e i militanti palestinesi.

Per mera completezza, preme inoltre evidenziare come gli altri elementi portati a sostegno dell'eventualità della detonazione di un ordigno non siano univocamente interpretabili né minimamente convincenti.

La presenza di un nutrito numero di passeggeri nel salone De Luxe non desta alcun sospetto: come si può leggere nell'elaborato svolto dai periti del collegio giudicante, quello era, nei primi venti minuti della tragedia, il posto più riparato dalle fiamme.

Dopo un po', come è stato ricavato dalla posizione dei corpi trovati nei vari posti del traghetto, alcune persone hanno cominciato a spostarsi per trovare scampo altrove, mentre il resto di quelle rimaste nel salone si sono ammassate e uccise per schiacciamento.

Quanto al mancato ritrovamento di cadaveri a prua, dove il filmato Canu mostra varie persone intente a guardare la partita in TV, non può non considerarsi che a seguito della collisione i passeggeri e l'equipaggio si sono immediatamente allontanati da quel luogo subito raggiunto dal fumo, raggruppandosi nel salone o vagando come Alessio Bertrand da un posto all'altro alla ricerca della salvezza. Lo stesso Bertrand ha confermato, nell'ultima occasione in cui è stato sentito da questo ufficio, il 9 giugno 2009, che l'impatto ha causato uno sbalzo in avanti verso la parete di molti dei presenti. Lo descrive come un "terremoto", che ha fatto fare a

tutti un “volo” di cinque/sei metri verso la parete di sinistra dov’era il televisore: quando gli è stato chiesto se si erano fatti male, ha risposto che avevano messo le mani davanti «per non andare con la testa contro il muro», precisando che quelli che erano con lui si erano mossi nella stessa maniera. Naturalmente non ha notato se qualcuno si fosse fatto seriamente male, dato il frangente in cui si trovava e l’impellenza di trovare una via d’uscita.

La circostanza dell’assenza di traumi sottolineata dal capitano Brandimarte non è, dunque, particolarmente significativa.

È possibile, ora, valutare più serenamente la fondatezza o, almeno, la verosimiglianza degli sfondi disegnati da chi ha sostenuto che la tragedia sia stata almeno in parte causata dall’intervento di una causa ulteriore rispetto a quelle definite dalle sentenze e che si possono sostanzialmente condividere.

Al capitolo III abbiamo sinteticamente delineato le diverse ipotesi alternative, evidenziando gli elementi di volta in volta portati a sostegno di ciascuna. Certamente, fra tutte le circostanze rimaste in qualche modo non completamente chiarite, la presenza di esplosivo a bordo del traghetto e le interferenze nei segnali e nelle comunicazioni rivestono un ruolo di primaria importanza.

Alla luce degli accertamenti eseguiti nel corso della presente indagine e di tutte le considerazioni svolte nei capitoli precedenti, deve con certezza escludersi che la rada o il porto di Livorno siano stati interessati da operazioni clandestine e illecite aventi a oggetto armamenti o esplosivi la sera del disastro; che sul traghetto sia stato collocato e sia detonato un esplosivo ad alto potenziale, meno che mai di tipo militare; che la zona sia stata intenzionalmente “coperta” da disturbi che abbiano interferito nelle comunicazioni radio, nel lancio del segnale di soccorso, nella percezione dei segnali radar e che la nebbia sia stata non un fenomeno atmosferico ma l’effetto della voluta propagazione di fumi artificiali diretti a nascondere movimenti illeciti o non autorizzati.

Va parimenti escluso che un piccolo natante, bettolina o pilotina che dir si voglia, o un peschereccio misterioso e mai identificato (Theresa) o il peschereccio 21 Oktoober II abbiano intralciato la rotta della nave passeggeri.

Va, infine, scartata l’ipotesi che l’Agip Abruzzo fosse stata interessata, prima della collisione, da un incendio o da operazioni clandestine di trasbordo di greggio.

Resta, dunque, da fare chiarezza su alcune vicende o aspetti collaterali che, pur non intervenendo direttamente nella spiegazione delle cause della tragedia, hanno nutrito il terreno di coltura degli scenari alternativi.

## CAPITOLO XI

### ALTRI MISTERI

Nella vasta area oggetto di indagine e poi di ipotesi ricostruttive dell'accaduto – anche svolte dalle altre parti processuali – sono state evidenziate, a volte quali elementi di conforto, alcune circostanze o vicende che hanno contribuito a conservare il velo di curiosità o di mistero e diverse forzature che si sono nutrite di dietrologia.

Alcune destano, certo, preoccupazione. Ognuna di esse andrebbe esaurientemente chiarita. È quello che si è cercato di fare con le indagini svolte nel presente procedimento, con i limiti (e più raramente i vantaggi) che il decorso del tempo comporta.

#### **1. la soppressione di documenti di particolare importanza per l'accertamento della verità**

##### **a) gli atti trasmessi dalla Guardia di Finanza.**

La deposizione del tenente Gentile nel corso del dibattimento di primo grado (udienze del 15 e del 20 maggio 1996) mette in particolare rilievo per la prima volta (il tenente non era mai stato assunto a sommarie informazioni nel corso dell'indagine, né altri della Guardia di Finanza che avevano partecipato alle operazioni di soccorso)<sup>52</sup> di alcuni documenti trasmessi dalla Guardia di Finanza alla Procura nei giorni dopo il disastro.

Gentile riferisce – udienza del 15 maggio 1996 – che la documentazione è stata trasmessa l'11 aprile 1991; sulla copia della lettera di trasmissione c'è la data a penna del 15 aprile 1991. Secondo quanto prospettato nell'istanza di riapertura delle indagini, si tratta di una incongruenza sospetta. Sfugge la spiegazione più semplice, ovvero che il teste abbia detto "11" e non "15" perché non ricordava con esattezza la data o per averla letta male nel frangente della sua deposizione.

I documenti trasmessi sono cinque: quattro estratti di chiesuola (due della vedetta 5808, che aveva cambiato equipaggio al mattino; uno della vedetta 5530 e uno della G29 Rando) e l'estratto giornaliero della sala operativa, firmato dal maggiore Farnesi.

L'istanza di riapertura dell'indagine prospetta due manipolazioni: che l'estratto

---

<sup>52</sup> "per la prima volta" è espressione che può risultare suggestiva, soprattutto se posta in correlazione alla formazione del processo di conoscenza di questo specifico fatto, come è avvenuto nella redazione dell'istanza di riapertura delle indagini, ma evidentemente non corrisponde al vero: i documenti erano stati acquisiti al fascicolo del pubblico ministero nell'immediatezza, come esposto nel prosieguo. Dunque, non si è trattato di un fattore a sorpresa. È naturale che non tutti i protagonisti del processo potessero conoscere uno per uno tutti i documenti che formano la notevole mole di atti del fascicolo, a maggior ragione le parti private e i mass media. E, tuttavia, la notizia all'epoca ebbe risalto, come se la deposizione di Gentile avesse apportato rivelazioni di grande rilievo.

giornaliero sia stato soppresso e che i documenti complessivamente trasmessi fossero otto (e non cinque): sette relazioni e l'estratto giornaliero. Ciò in quanto sul diario giornaliero si vede un numero di allegato, in parte a macchina e in parte a penna, che sembra un otto; e in quanto sulle *copie* degli estratti di chiesuola acquisite dall'avvocato Palermo – che sono il frutto di una ricostruzione *a posteriori* perché i documenti originali non furono reperiti nell'immediatezza – si vedono in alto a destra le scritte a penna “allegato n. 5, 6, 7 e 8” e quindi mancherebbero gli allegati da 1) a 4). Tra questi ci sarebbero l'estratto giornaliero della sala operativa e le *relazioni* delle motovedette.

Per quanto riguarda la pretesa sparizione delle relazioni, la congettura nasce da un banale equivoco: le dichiarazioni di Gentile al Presidente del collegio sono altalenanti sul nome da dare al tipo di documento trasmesso: a volte lo chiama relazione, altre estratto di chiesuola. Il Presidente gli chiede lumi più di una volta, ma la confusione non si riesce a superare. Dal verbale d'udienza, sembrerebbe che estratti di chiesuola e relazioni siano due cose diverse. Sul punto, Gentile è stato interrogato specificamente il 28 novembre 2006 dal pubblico ministero e ha chiarito, con qualche difficoltà di comunicazione, che sono la stessa cosa.

All'udienza del 22 maggio 1996 (pag. 55 del verbale) il p.m. produce copia dei documenti trasmessi alla Procura a suo tempo dalla Guardia di Finanza, chiesti di nuovo e trasmessi dalla stessa polizia giudiziaria il 21 maggio 1996. Si tratta di una nota di accompagnamento (n. 12425/26 del 15 aprile 1991), con cui erano stati trasmessi i noti quattro estratti dei giornali di chiesuola. Il pubblico ministero d'udienza fa presente al collegio che i documenti in oggetto erano stati già inseriti nel fascicolo del dibattimento all'esito dell'udienza preliminare, circostanza che il presidente conferma per poi dire «ma poi il teste Gentile ha parlato di relazioni di servizio...» e il p.m. risponde «non so a cosa intendesse riferirsi il teste Gentile. Io produco questi documenti che sono quelli che mi ha trasmesso il Comando Gruppo al quale io ho chiesto di farmi una fotocopia di tutto il materiale inviato alla Procura della Repubblica».

Gli estratti di chiesuola (o relazioni secondo la terminologia usata da Gentile) con la missiva di trasmissione sono conservati in originale e senza alcuna aggiunta a penna o alterazione nella cartellina intitolata “sequestri”, conservata nel faldone n. 3 del fascicolo del pubblico ministero e transitata direttamente agli atti del fascicolo dibattimentale.

Per quanto riguarda l'estratto giornaliero compilato dal maggiore Farnesi, esso non è mai stato soppresso ma si trova regolarmente agli atti. Attualmente, anche in più copie: una di esse è stata consegnata direttamente da Cesare Gentile nel corso della sua audizione dinanzi a questo pubblico ministero.

In conclusione, i documenti trasmessi dalla Guardia di Finanza alla Procura il 15 aprile 1991 sono cinque e non otto.

Solo questi documenti, e non altri riportanti le diciture “allegato 1, 2, 3 e 4 a penna”, sono stati trasmessi ed esaminati dal collegio che ha redatto la sentenza. Documenti che, peraltro, sono presenti al fascicolo del dibattimento e a questo

fascicolo in più copie, tutte uguali tra loro.

La sparizione di altri documenti asseritamente numerati da uno a quattro (da cinque a otto, infatti, sarebbero quelli acquisiti) è una pura congettura: tali documenti non sono mai esistiti. O, se qualcuno li ha successivamente allegati a qualcos'altro insieme agli estratti dei giornali di chiesuola e alla nota di trasmissione, com'è probabile e dandogli una numerazione fino a otto, questo non riguarda il processo e non dimostra assolutamente che si trattasse di documenti provenienti dalla Guardia di Finanza.

#### b) il questionario dell'Agip Abruzzo

È stato affermato che agli atti dell'inchiesta sommaria manca il questionario relativo all'Agip Abruzzo, ovvero l'allegato 1 costituito dalle pagine 23 – 34.

Nel questionario, tra l'altro, dovevano essere contenute le dichiarazioni del comandante Superina in relazione al punto di fonda della petroliera al momento della collisione, che è stato poi ricostruito dai giudici del Tribunale e dalla Corte d'Appello ponendo a confronto le varie coordinate fornite via radio durante le operazioni di soccorso e le testimonianze assunte in dibattimento, dunque la circostanza della misteriosa sparizione non era da considerare di poco momento.

La mancanza del questionario, evidenziato dalle sentenze di primo e secondo grado, ha offerto lo spunto per desumere che qualcuno avesse interesse a non far emergere che l'Agip Abruzzo si trovasse, in realtà, all'interno della zona d'interdizione all'ancoraggio e con la prua a sud; di ciò sarebbe stata una conferma la nota comunicazione radio proveniente dalla petroliera alle ore 22.57.09: «stiamo suonando, stiamo suonando, solo che abbiamo la prua a sud e quindi difficilmente ci sentite!» (su cui si è già detto nel capitolo IV.1 dove – a conferma della relazione dell'inchiesta sommaria e delle dichiarazioni del comandante del Porto di Livorno Sergio Albanese – si è dimostrato che la petroliera si trovava con la prua a nord e fuori dalla zona interdetta).

Di qui a sostenere, come è stato fatto, che il Moby Prince aveva urtato la petroliera non nella sua corsa verso Olbia, ma dopo aver compiuto una manovra d'inversione di rotta mentre stava rientrando in porto, il passo è stato breve.

Tale dinamica era stata già esclusa dalle sentenze che hanno definito il processo in base alla valutazione di dati tecnici che hanno dimostrato l'assoluta e matematica impossibilità di compiere una tale operazione nel giro di pochi minuti; né può essere supportata da quell'unica comunicazione delle 22.57.

In ogni caso, l'allegato 1 dell'inchiesta sommaria non è affatto sparito, ma si trova regolarmente agli atti dell'inchiesta acquisiti al fascicolo del pubblico ministero nel procedimento n. 542/91. Reca le pagine da 23 a 34 e contiene il questionario Agip Abruzzo, nel quale è indicata la posizione (domanda n. 59: rilevamento 023° dal Faro di Livorno, dm 2.7 dalla testata di ponente della diga della Vegliaia. Stabilito con rilevamenti radar e posizione confrontata con i dati del sistema satellitare) e l'orientamento (domanda 73: 300).

Se ne è già riferito nella nota n. 7. Il questionario non manca agli atti dell'inchiesta sommaria (ciò che potrebbe far ritenere che esso sia stato fatto appositamente "sparire" da coloro che avevano condotto l'inchiesta e non volevano far emergere verità scomode), ma semplicemente agli atti della *copia* dell'inchiesta sommaria presente nel fascicolo dibattimentale. L'unica, evidentemente, che è stata oggetto di esame da parte di entrambi gli organi giudicanti, sia di primo grado che di appello.

#### c) parti di registri della Capitaneria di Porto

Il 12 ottobre 2006, l'avvocato Carlo Palermo ha avuto accesso agli atti presso la Capitaneria del Porto di Livorno, per consultare i registri ed estrarne copia.

Durante l'accesso, il maresciallo Pier Paolo Sardi ha accertato (cfr. il rapporto di servizio in atti) che mancavano la pagina relativa ai giorni 6 e 7 aprile 1991 dal registro guardie radio e alcune "costole" – sulle quali erano apposti mediante spillatura e/o incollatura i telex militari e civili e i fax in partenza e in arrivo – in altri registri di partenze e arrivi.

La circostanza, nell'ipotesi ricostruttiva della "operazione coperta", può far sorgere il dubbio che le pagine mancanti contenessero dati importanti, concernenti i movimenti delle armi e degli esplosivi che è stato bene far sparire.

Ma è impossibile da accertare.

E, in ogni caso, alla teoria della soppressione intenzionale si può prestare fede quando essa fosse riscontrata dalla fondatezza anche delle altre "sparizioni", ma non quando è evidentemente un episodio isolato, che può spiegarsi limitandosi a constatare che, purtroppo, 'le carte' conservate negli uffici o – peggio – negli scantinati spesso e volentieri si perdono.

#### d) il "video Canu"

Tra i documenti acquisiti nel processo rientra anche il cd. video Canu, ovvero il nastro trovato all'interno di una telecamera reperita tra gli effetti personali della famiglia Canu, in particolare indosso ad Alessandra Giglio, durante l'esame del cadavere.

Il video ha la sua importanza perché riprende varie scene poco dopo la partenza del traghetto, nei minuti di navigazione che precedettero la collisione: dopo l'immagine di una borsa su una cuccetta superiore della cabina passeggeri, si ode un rumore e la registrazione si interrompe.

Il reperto è stato valorizzato durante l'istruttoria dibattimentale nel vaglio dell'ipotesi dell'esplosione di un ordigno nel locale garage e anche nella ricostruzione delle fasi della collisione, in virtù del suono percepito prima dell'interruzione. Suono che l'ispettore Grosselle aveva definito in una sua relazione come «un forte boato», ciò che per i fautori delle teorie alternative sulle cause del disastro ha rappresentato un indice della precedente esplosione.



Il relatore dell'istanza di riapertura delle indagini afferma di aver preso visione, tra gli atti del fascicolo del P.M., dell'annotazione dell'ispettore Grosselle della Polizia Scientifica di Livorno alla Procura della Repubblica, datata 24 gennaio 1992, nella quale si afferma che, poiché la videocassetta aveva parte del nastro "adeso", tale dottor Calcinai avrebbe "tagliato e sfilato" il nastro presente nella videocamera rinvenuta nel sacco contenente il cadavere di Alessandra Giglio, «così procurando la perdita del pezzo mancante». Di seguito, per consentirne la visione, il nastro è stato riunito artigianalmente.

Gli atti relativi al rinvenimento della videocamera, alle operazioni compiute dalla polizia scientifica per consentire la duplicazione e la visione delle immagini, ai risultati e alla successiva restituzione del reperto alla famiglia sono stati nuovamente acquisiti in copia durante la presente indagine<sup>53</sup>. Sono state, inoltre, assunte le dichiarazioni dello stesso ispettore Grosselle e del dottor Gabriele Calcinai citato nelle sue relazioni.

La principale questione è rappresentata dal fatto che per estrarre il nastro dall'apparecchio fu necessario tagliarlo: il reperto era, infatti, estremamente rovinato dall'azione del calore. Alcune espressioni adoperate dall'ispettore della polizia scientifica hanno alimentato l'ipotesi che una porzione del nastro medesimo sia andata perduta, senza mai essere stata recuperata, e da qui a sostenere che «il pezzo mancante» contenesse immagini significative sulle cause alternative della tragedia che non dovevano essere conosciute, il passo è stato molto breve.

Va evidenziato, però, che l'ispettore non è stato presente a questa operazione: ha relazionato al pubblico ministero circostanze che gli erano state riferite da altri. Questo spiega alcune incongruenze e, in primo luogo, l'individuazione dell'autore del taglio e il grado di consapevolezza che una porzione del nastro fosse effettivamente mancante.

Grosselle riferisce il 24 gennaio 1992 (cfr. relazione acquisita in atti) che la cassetta VHF, «a causa della deformazione dei congegni della videocamera, aveva il parte del nastro adeso pertanto il dr. Calcinai, aiuto medico legale, tagliava il nastro e lo sfilava. [...] Di seguito, per consentirne la visione, il nastro è stato riunito artigianalmente. La videocamera fù [sic] all'epoca consegnata a Giglio Liberatore, parente della vittima [...]. Lo stesso, da noi interpellato per ottenere la visione della videocamera, nell'intento di reperire il pezzo di nastro mancante, dichiarava di essersene a suo tempo disfatto gettandola, assieme al resto, nella spazzatura». Nella successiva relazione del 19 giugno 1992, si esprime così: «[...] D'iniziativa, il personale operante provvedeva al recupero della videocassetta dopo che il medico legale, per estrarla, aveva reciso il nastro di ripresa. [...] Allo scopo di reperire eventuali frammenti di nastro che potessero essere rimasti nella videocamera, sono

---

<sup>53</sup> Chi scrive non ha più rinvenuto i relativi documenti nell'apposita cartellina dove si presume che siano stati consultati e dove, verosimilmente, non sono stati nuovamente riposti: e questo dimostra ancora una volta, se ce ne fosse bisogno, quanto sia facile che in presenza di una singolare mole di documenti alcuni di essi vadano a finire fuori posto, senza per ciò solo doversi leggere un mistero o un complotto dietro ogni episodio di disordine.

stati contattati i parenti di Giglio Alessandra i quali però dichiaravano di aver gettato nei contenitori della nettezza Urbana l'apparecchio perché inservibile».

Il dottor Gabriele Calcinai è stato interpellato sulle circostanze riferite nelle relazioni dell'ispettore e ha decisamente negato di aver proceduto a tagliare il nastro: svolgeva le sue funzioni quale giovane specializzando e mai si sarebbe assunto la responsabilità di prendere una simile iniziativa. Si è limitato a porgere l'oggetto alle persone (presumibilmente la squadra della scientifica che lavorava sul posto) che effettuavano le repertazioni nell'hangar e ricorda che essi cercarono di aprire l'apparecchio senza riuscirci. Dopodiché si allontanò e non ne aveva più sentito parlare fino a quando l'estensore dell'istanza di riapertura delle indagini non gli chiese chiarimenti.

L'ispettore Gianpietro Grosselle era all'epoca il responsabile del Gabinetto di polizia scientifica e svolse un ruolo attivo nelle indagini. Ha precisato di non avere personalmente assistito ai fatti, che gli erano stati riferiti dal collega Bozzoni (attualmente deceduto). Ha raccontato le circostanze così: «[...] non si riusciva a sfilare il nastro perché era ... il nastro non era fuso, ma era fusa la parte metallica della cassetta per cui laddove c'è la finestrella che fa, che riprende le immagini, il calore aveva fuso, probabilmente si era attecchita... tra l'altro poi era tutta piena d'olio, era unta, forse liquame anche, non lo so, perché ce n'erano anche lì una decina, una quindicina, in presenza del magistrato che c'era, del collega Bozzoni eccetera. Disse "va beh, leviamola in qualche modo", fu tagliata con le forbici, così mi è stato riferito, sfilata perché non sono riusciti a sfilarla»; e poi, quando gli è stato chiesto chi avesse operato il taglio, facendo riferimento alle copie degli atti in suo possesso ha risposto «da un medico legale che era lì probabilmente» senza ricordare di chi si trattasse e aggiungendo «io non c'ero, c'era Bozzoni sul posto, ma probabilmente perché il medico legale era l'unico che aveva un paio di forbici in mano in quel momento, non lo so, c'era un sacco di gente, parenti, c'era il magistrato presente, d'altronde».

Il professor Alessandro Bassi Luciani, medico legale facente parte dell'equipe impegnata negli accertamenti sui cadaveri, intervenne sulla questione nel corso dell'esame dei consulenti tecnici del pubblico ministero in dibattimento. All'udienza del 19 aprile 1996 [cfr. pagine 66 e 67 del relativo verbale stenotipico] dichiarò di aver assistito al ritrovamento della telecamera in un borsone contenuto in uno dei sacchi in cui venivano riposte le salme e gli effetti recuperati vicino ai corpi. «A tutti venne il sospetto che potesse essere ancora utilizzabile il nastro, perché la telecamera medesima non presentava evidenti tracce di abbruciamento. L'oggetto fu quindi preso direttamente in consegna dalla polizia scientifica [...]».

Non vi è certezza, dunque, su chi abbia materialmente reciso il nastro per estrarlo dall'apparecchio e ciò è comprensibile se si considera la situazione contingente che solo si può immaginare visionando le fotografie scattate in quei giorni sul relitto durante le procedure di ispezione, di rinvenimento e di estrazione delle salme, degli oggetti o di quanto restava di entrambi.

Dalle dichiarazioni dell'ispettore di polizia s'intende peraltro che, in quel

momento, non fu data eccessiva importanza al ritrovamento in considerazione dell'emergenza prioritaria che riguardava l'identificazione dei cadaveri. Solo successivamente il nastro, i cui lembi erano stati ricongiunti con dello scotch, fu riversato su una cassetta in modo da poterlo visionare.

Quanto al pezzo mancante, anche questa circostanza va relativizzata: Grosselle parla, infatti, di un frammento e precisamente di quello rimasto "adeso alla finestrella" che solo in un tempo successivo si ebbe l'idea di poter recuperare, senza neanche essere certi che della sua effettiva esistenza.

La relazione finale di Grosselle sulle indagini svolte non accenna minimamente a questi problemi, analizzando però la rilevanza del documento (fol. 326 della filza n. 2, fascicolo P.M.) e in particolare l'ultima ripresa prima dell'interruzione: «si nota una sensibile vibrazione della macchina da presa ed un cupo e prolungato boato; dopodichè il filmato si interrompe». Il filmato viene ritenuto "interessante" sia perché la videocamera fu trovata in una borsa accanto al cadavere di Alessandra Giglio nel salone De Luxe, dove la famiglia Canu aveva avuto il tempo di trasferirsi con alcuni effetti personali – la borsa della moglie contiene tracce di bicchieri, panini e così via – e tenendo conto che il salone è distante dalle cabine passeggeri, dove si svolge l'ultima ripresa, sia perché il rumore registrato non era stato ritenuto, dai tecnici che l'avevano analizzato, un effetto dell'alterazione della videocassetta ovvero un guasto meccanico dell'apparecchio, ma un suono impresso con la registrazione durante la ripresa.

Ciò che, come si è detto, assunse maggior rilievo era proprio il rumore in sottofondo: i periti del Tribunale hanno associato il suono al rumore dell'impatto e allo stridio delle lamiere delle due navi che si intersecavano tra loro.

L'idea che vi fosse una consistente porzione di nastro appositamente tagliata e fatta sparire è, dunque, una suggestiva congettura. Se c'è stata una parte mancante, si è trattato di un piccolo frammento completamente attaccato al congegno di ripresa definito «finestrella», deformato dal calore e verosimilmente non separabile né utilizzabile, la cui visione era probabilmente impossibile e che non avrebbe potuto apportare alcun ulteriore elemento di conoscenza. E nulla può spiegare per quale ragione il frammento avrebbe dovuto contenere proprio scene precisamente conseguenti allo scoppio di una bomba e all'allarme per il raduno nel salone De Luxe, se non l'irrazionale ricerca di prove idonee a rinforzare le fantasiose elucubrazioni degli anomali avvenimenti che si sostiene essere avvenuti in meno di due minuti.

Non vi è alcuna ragione plausibile, a meno di voler accedere alla suggestione che la ripresa video possa svolgere nell'accertamento dei fatti un ruolo analogo a quello del noto "video Zapruder" nella Dallas del 22 novembre 1963, per ritenere che il boato registrato durante la ripresa non sia quello riconducibile alla collisione – che lo stesso Bertrand ha efficacemente definito "come un terremoto" – ma a una esplosione nel locale garage per il semplice motivo che questa esplosione, come si è spiegato, non è mai avvenuta. E, dunque, non vi era alcun motivo per tagliare appositamente un nastro che nulla in contrario poteva testimoniare.

**e) i registri delle motovedette della Capitaneria di Porto**

Durante la presente indagine, sono stati acquisiti diversi documenti. Tra quelli richiesti erano i registri delle vedette della Capitaneria, che sono stati trasmessi tutti tranne quelli della CP 232, che ha tratto in salvo l'unico sopravvissuto.

La Capitaneria di Porto ha rappresentato che questi non si trovano e che la barca è stata "radiata".

Si riporta la circostanza non per alimentare altri misteri ma per completezza espositiva, dal momento che il registro era stato già sequestrato dal pubblico ministero nel procedimento n. 542/91 e le copie autentiche si trovano agli atti del fascicolo dibattimentale, prodotte dal pubblico ministero all'udienza del 17 aprile 1996. Come si è già notato, non è infrequente che le carte negli uffici si perdano.

**f) i registri dell'Avvisatore Marittimo**

I registri dell'avvisatore marittimo sono stati nuovamente sottoposti a sequestro nel corso di queste indagini e fanno attualmente parte del fascicolo del pubblico ministero.

Essi sembrano recare delle anomalie (cancellature, alterazioni) nella pagina del 10 aprile 1991, evidenziati nella relazione tecnica redatta dal RIS di Roma in atti (depositata il 23 aprile 2008) e di cui si è già accennato trattando dei movimenti della bettolina Giglio.

Le anomalie sono, però, di banale origine. È prassi nella compilazione dei registri, come è stato confermato dal personale del suddetto ufficio appositamente interpellato (e come sa chiunque sia in contatto con questa realtà per ragioni di servizio) effettuare delle annotazioni di massima che si provvede poi a correggere quando vengono effettivamente acquisiti i dati certi.

**g) i registri dell'Agip Abruzzo**

Si tratta di un altro elemento assai controverso.

I registri di bordo della petroliera, infatti, dovevano contenere le annotazioni del comandante Superina inerenti la collisione e gli eventi immediatamente precedenti (come la calata del banco di nebbia, l'ipotetico incendio a bordo e così via) e successivi. Uno di essi, inoltre, doveva contenere i dati relativi alla posizione della nave alla fonda.

Si è detto che i registri sono andati distrutti a causa di un'esplosione che si è verificata sulla petroliera nel corso dell'incendio, due giorni dopo il fatto: e ci si è chiesto come mai il comandante non li avesse portati con sé al momento dell'abbandono nave.

L'illazione allude, ovviamente, all'intenzione di alterare il punto nave – perché la petroliera era in zona interdetta – e la direzione della prua – a sud e non a

nord/nord ovest –, di scoprire l'assenza del fenomeno nebbioso, di coprire operazioni di bunkeraggio abusive o incendi a bordo.

Nel corso di queste indagini e in particolar modo durante l'audizione di parte dell'equipaggio dell'Agip Abruzzo sono state rivolte numerose domande relative ai registri, per verificare se il comandante li avesse portati con sé.

Tutti sono stati concordi e sicuri nel riferire che certamente i libretti di navigazione dei membri dell'equipaggio erano stati salvati dall'incendio: ed è ovvio, dal momento che ciascuno ha poi utilizzato il rispettivo documento per i successivi imbarchi. Non tutti ricordano se il comandante avesse portato con sé anche i libri di bordo.

Ogni dubbio in proposito è, comunque, risultato del tutto infondato. I registri, e precisamente i due più importanti (ovvero il libro di bordo e il giornale nautico) sono stati sequestrati dal pubblico ministero nei primi giorni successivi al fatto, come dimostrano i decreti e relativi verbali di esecuzione conservati nella cartellina dei sequestri compiuti. Dopo qualche tempo, i libri medesimi sono stati restituiti alla S.N.A.M. che ne aveva fatto richiesta, previa estrazione di copia autentica delle parti d'interesse per l'indagine.

Anche in questo caso, dunque, la “sparizione” è una congettura fantastica.

## **2. Antonio Sini**

Dagli accertamenti successivi al disastro, si era appurato che uno dei passeggeri, tale Antonio Sini, si era imbarcato all'ultimo momento e senza bagaglio.

Questa circostanza è apparsa sospetta e ha portato a illazioni sul fatto che il Sini, capitano di fregata della marina militare e insegnante di elettronica presso l'Accademia Navale di Livorno, fosse un agente dei servizi che si era imbarcato per qualche ignota ragione inerente il suo “vero lavoro”.

Naturalmente, l'ipotetica appartenenza al servizio segreto militare sarebbe l'ideale suggello dello scenario del complotto.

Nell'istanza di riapertura che ha dato luogo al presente procedimento sono state chieste «accurate indagini [...] in ordine al ruolo svolto nella sua attività lavorativa, sulle ragioni del suo viaggio, sui suoi rapporti di lavoro e personali, sui suoi contatti anteriori al viaggio, sulle modalità della sua prenotazione; sulla verifica se si trovasse o meno in servizio, con specifica acquisizione di ogni documentazione lavorativa, personale e operativa».

Gli accertamenti delegati da questo ufficio hanno consentito di appurare che la sera del 10 aprile 1991 il Sini si era imbarcato verso la Sardegna per raggiungere il padre Pietro Maria Sini che versava in precarie condizioni di salute (e che poi è morto a Pattada il 4 dicembre 1991).

La moglie è stata ascoltata dal pubblico ministero l'11 dicembre 2007. Nel corso della deposizione è emerso che la partenza non era così ‘improvvisa’, dal momento che la decisione di intraprendere il viaggio era stata presa qualche giorno prima. Il marito – che svolgeva la professione di insegnante – aveva deciso di fare

delle visite a suo padre non appena gli impegni di lavoro glielo avrebbero consentito. La circostanza che Sini avesse messo in valigia un abito intero e detto alla moglie di avere un altro impegno oltre la visita al padre, senza specificare quale, non costituisce elemento idoneo – da solo e nell'impossibilità di svolgere ulteriori riscontri – a ritenere che il suddetto impegno riguardasse un'attività parallela e segreta svolta dal capitano.

Sono stati, infatti, svolti accertamenti al fine di appurare la fondatezza dell'ipotesi di appartenenza ai servizi segreti: il SISDE, su richiesta di questo ufficio, ha comunicato in data 27 febbraio 2007 che Antonio Sini non aveva mai prestato servizio presso quell'organismo. Il SISMI ha parimenti escluso, in base alle ricerche esperite presso l'articolazione del servizio deputata al reclutamento e all'impiego del personale, che il Sini abbia mai prestato servizio (nota dell'8 gennaio 2007). Analoga, negativa risposta è pervenuta da parte del SIOS Marina.

### **3. criminalità organizzata**

L'ipotesi di un coinvolgimento della criminalità organizzata è stata vagliata durante le indagini nel procedimento 542/91 e oggetto di informazioni raccolte dal SISDE.

La relazione conclusiva della Criminalpol del 22 luglio 1992 riferisce della pista originata da un esposto anonimo, pervenuto in Procura un mese prima della collisione e che si riferiva a presunti collegamenti di Vincenzo Onorato con la camorra, desumibili dalla sua sorprendente ascesa finanziaria e dai rilevanti investimenti compiuti. L'ipotesi era che la camorra finanziasse la Nav.Ar.Ma per riciclare danaro.

Non è però emerso nulla di rilevante, salvo il fatto che alcuni dipendenti della compagnia erano pregiudicati.

Il SISDE ha pure raccolto una serie di informazioni sulla famiglia Onorato, sui rapporti tra i vari rami e le relative conseguenze sugli affari societari.

Tutti gli elementi, considerati complessivamente e con particolare riguardo all'assoluta infondatezza dell'ipotesi dell'esplosione di un ordigno a bordo, consentono di ritenere totalmente slegato dal fatto che ci occupa ogni eventuale e meramente ipotetica vicenda di contiguità della famiglia Onorato a settori di criminalità organizzata.

### **4. i servizi segreti**

I due principali organismi della *intelligence* si sono entrambi presi cura della collisione tra il Moby Prince e l'Agip Abruzzo.

La circostanza non è sorprendente affatto, se si considera che si è trattato della più grave tragedia della marineria civile italiana, accaduta in un porto di grande interesse militare per la vicinanza della base statunitense di Camp Darby e che ha visto il fiorire, giorno dopo giorno, delle più disparate ipotesi circa le cause e la

dinamica anche alimentate da una grande attenzione mediatica.

È chiaro, però, che, nella prospettiva dell'alto complotto e degli scenari di guerra, una ricostruzione degli eventi come è stata descritta anche nell'istanza di riapertura delle indagini non poteva fare a meno di immaginare un coinvolgimento dei servizi di sicurezza.

Per altro verso, è stato adombrato che i medesimi servizi abbiano, anche in tempi più vicini al fatto, raccolto dati, elementi e informazioni che all'epoca del processo erano stati mantenuti segreti e che oggi potrebbero essere svelati: come la presenza dell'elicottero militare che volava sulla petroliera in fiamme, di misteriose navi militari o straniere in collegamento con trafficanti americani, israeliani, palestinesi... o ucraini (come il presunto capitano della nave Theresa).

È su questo che si è cercato di fare chiarezza nel corso delle attuali indagini e per il medesimo motivo è stato ascoltato dal pubblico ministero il senatore Giulio Andreotti, all'epoca dei fatti presidente del consiglio dei ministri in una fase di crisi di governo.

Sono stati, inoltre, interpellati i due organismi di sicurezza che, all'esito di riunione con gli inquirenti, hanno trasmesso la copia di alcuni documenti (di cui è attualmente vietata la divulgazione).

La valutazione di quanto acquisito consente di evidenziare quanto segue.

Il SISMI si è occupato della tragedia sotto diversi aspetti, a partire dalla notizia dell'esplosione di un ordigno a bordo.

L'organismo è stato interessato dalla Procura della Repubblica e dalla Marina Mercantile per cercare immagini scattate dai satelliti (tutti i satelliti: civili, militari, italiani, stranieri, NATO e USA) e ha riferito della disponibilità soltanto di immagini non d'interesse, perché relative a giorni diversi.

Ha seguito le ipotesi che riconducevano l'incidente alla criminalità organizzata, per l'ipotesi di un avvertimento alla società armatrice del traghetto, e al terrorismo.

Ha attestato di essersi occupato della vicenda solo dopo che si era diffusa la notizia dell'esplosione e che nessuna particolare attività era stata svolta in quei giorni da personale delle divisioni operanti su Livorno (nota del direttore VIII Divisione del 25 febbraio 1992, prot. n. 002402, agli atti del fascicolo del pubblico ministero nel procedimento n. 542/91).

In sostanza, il servizio in parola ha svolto soltanto attività "informativa" e non "investigativa", ragione per cui non emergono elementi ulteriori rispetto a quelli acquisiti dagli inquirenti.

Il 24 agosto 1992, poi, il Centro C.S. di Firenze ha inviato una nota alla I Divisione, con la quale informava che la Nav.Ar.Ma avrebbe assunto quali addetti alla sicurezza delle sue navi elementi provenienti dai servizi israeliani. Ha quindi trasmesso un elenco "avuto fiduciarmente" con i nomi e i nomi di copertura, segnalando che la Polmare Livorno ne aveva diffidati undici a lasciare l'Italia perché non in regola con il permesso di soggiorno, mentre altri otto se ne erano andati spontaneamente per evitare il provvedimento di espulsione e i restanti sedici sarebbero rientrati d'iniziativa di lì a poco. La nota conclude che "secondo



indiscrezioni” alcuni si sarebbero muniti di autorizzazione per tornare a svolgere il lavoro richiesto.

Il SISDE ha svolto attività informativa in relazione alle “voci” sulla possibile matrice terroristica, mafiosa o camorristica e raccolto dati sulle persone fisiche e le società coinvolte (Nav.Ar.Ma., famiglia Onorato), senza che sia emerso alcunché di rilevante.

Il senatore Andreotti ha escluso, su precise domande formulate dal pubblico ministero, che si siano potute verificare nel porto di Livorno operazioni che vedessero coinvolti gli organismi militari statunitensi o alleati atlantici senza che il Governo ne fosse informato, meno che mai abdicazioni di sovranità. Qualunque fosse lo “stato di emergenza”, anche connesso alla Guerra del Golfo.

E ha anche chiarito che la vicenda del Moby Prince non aveva alcuna connotazione di tipo politico che richiedesse l’interessamento del Governo medesimo o dei vertici militari: essa restava un fatto certamente molto grave per il numero di morti e solo per quest’ambito il Consiglio dei Ministri se ne era occupato.

### **5.1** **Ciro Di Lauro, Pasquale D’Orsi e il tentativo di manomissione**

Questa vicenda parallela è senz’altro assai singolare e quanto meno inquietante per molteplici aspetti, ma, come si vedrà, contiene la chiave per meglio comprendere alcuni passaggi di rilievo nella ricostruzione complessiva.

I suoi protagonisti sono **Ciro Di Lauro**, nostromo dell’equipaggio del Moby Prince che il 10 aprile era in licenza, e **Pasquale D’Orsi**, addetto alla manutenzione delle navi per la società armatrice.

Come si è già detto al capitolo IV, paragrafo 3, nel corso delle verifiche sul traghetto incendiato è stata constatata la manomissione della leva di comando *change over lever* dal comando manuale idraulico al comando automatico elettrico, effettuata agendo sul pomello della leva di comando (trovato rotto). Si tratta di una tra le diverse manomissioni riferite dai consulenti e dai periti (come l’altra nel locale agghiaccio, operata sul servo motore con deformazione della spina per il passaggio dal comando locale manuale a quello a distanza, e riportata nel verbale delle operazioni compiute dai consulenti tecnici del pubblico ministero il 12 novembre 1991), delle quali gli autori sono rimasti ignoti.

È un dato di fatto che il relitto del traghetto è stato oggetto di ripetuti accessi da parte non soltanto delle persone che vi erano deputate (inquirenti, consulenti tecnici) ma anche di altre che in teoria non avrebbero dovuto nemmeno avvicinarsi o, comunque, avrebbero dovuto essere tenute sotto stretto controllo. E, invece, in quei tragici frangenti il corpo del reato è stato oggetto di plurime immutazioni i cui moventi restano insondati e insondabili.

Questa in particolare è stata oggetto di uno specifico, separato processo, concluso in primo grado con la sentenza di assoluzione del 15 novembre 1997 «perché il fatto non costituisce reato per difetto del presupposto della punibilità

dello stesso», e in appello «perché il fatto non sussiste», avendo la Corte giudicato insufficienti i riscontri oggettivi della chiamata in correità svolta dal Di Lauro e dunque ritenuto la mancanza di una prova certa. Il ricorso in cassazione è stato dichiarato inammissibile. Sulla vicenda, dunque, si è formato il giudicato e la verità giudiziale è che non vi è prova che sia accaduta, né tanto meno nei termini raccontati dal reo confesso *Ciro Di Lauro*.

Essenziale per la decisione di primo grado è stata la circostanza, sostenuta dai consulenti e dall'ingegner Prosperi (nel frattempo nominato perito dal collegio nel parallelo processo principale, conclusosi poco prima) che l'azione posta in essere sulla leva non è stata idonea a modificare lo stato dei luoghi. La concreta inidoneità, dunque, a trarre in inganno l'organo giudicante e i periti è stata collegata all'impossibilità nella produzione dell'evento, facendone derivare una causa di non punibilità. Si è trattato di un reato impossibile.

Giuridicamente impossibile, ma pur sempre nei fatti commesso. Così, infatti, ha accertato il pretore di Livorno confrontando le varie versioni rese dai testimoni e dagli imputati (*Di Lauro* ha reso l'esame, *D'Orsi* qualche dichiarazione spontanea) e vagliando gli elementi a disposizione.

Perché è stato commesso, su ordine e nell'interesse di chi sono particolari sui quali non si è fatta chiarezza nel suddetto procedimento<sup>54</sup>, ma che assumono tutt'altro rilievo in questa sede. Sebbene, infatti, ci si debba necessariamente arrestare dinanzi alla *res iudicata*, è comunque indispensabile valutare questa vicenda nell'ottica – non nella pretesa – di fornire una spiegazione plausibile ai più significativi elementi di dubbio o di ambiguità che per tutti questi anni hanno impedito la serena accettazione della verità.

Va, innanzitutto premesso che l'azione fu eseguita il 12 aprile 1991, il giorno successivo all'arrivo in porto del traghetto, mentre questo era ancora fumante, incandescente e con focolai di incendio che – come si è più volte ricordato – furono spenti definitivamente soltanto il 14 aprile. A bordo i cadaveri e i poveri resti devastati dal calore immane dell'incendio non erano stati allora rimossi e i vigili del fuoco e gli inquirenti cercavano di ispezionare il pericoloso e doloroso relitto. Si cercava l'ausilio di persone – come lo stesso Pasquale *D'Orsi* o l'ex nostromo Salvatore Valente – che conoscessero la nave per guidare le operazioni attraverso i locali e i corridoi che avevano assunto un aspetto informe, con il rischio di trovare fiamme a ogni porta o paratia che venissero aperte.

In queste circostanze è maturato il fatto, di certo moralmente odioso, e in un momento in cui soltanto congetture potevano farsi sulle cause e sulla dinamica e ogni cosa era ancora da accertare. Con il peso di così tanti morti, e morti in quel modo atroce.

Una decisione, dunque, presa in fretta. E l'impazienza che ha caratterizzato

---

<sup>54</sup> Non era, infatti, essenziale ai fini della configurazione della fattispecie di cui all'articolo 374 c.p., per il quale a nulla rileva il motivo che spinge l'autore. Così il pretore nella sentenza n. 892/97, pagina 46. Né è stato oggetto della decisione della Corte d'Appello, che non ha ritenuto sufficienti gli elementi probatori e ha reso una decisione ai sensi dell'articolo 530, comma 2 c.p.p..

l'ideazione e l'azione è un fattore da tenere in debito conto nella formulazione delle diverse ipotesi che si possono argomentare sul movente del fatto.

Un generico intento di sviare le indagini e confondere le acque è il più semplice, tanto semplice quanto inquietante. Chi e perché potrebbe aver avuto un tale desiderio, così vago negli obiettivi concreti?

Un'altra possibilità è il fine di far apparire il pilota in posizione di automatico, anziché in manuale. La leva sulla quale è stata operata la manomissione è, infatti, quella mediante la quale viene decisa in plancia la navigazione in pilota automatico: l'ordine viene poi trasmesso dal telemotore ricevitore (posto in locale agghiaccio timone e trovato intatto e funzionante) all'agghiaccio timone, ovvero al sistema di macchinari che trasformano il segnale di comando del ricevitore in azione meccanica di rotazione del timone.

Al momento in cui fu compiuto il tentativo di spostare la leva della colonnina di plancia – tentativo non riuscito, in quanto la leva si spezzò –, non erano note le condizioni in cui si trovavano gli altri macchinari che compongono il sistema del timone. Ragione per cui, in astratto e secondo la prospettazione dell'autore della manomissione, lo spostamento della leva avrebbe potuto benissimo accreditare il dato di una navigazione con pilota automatico già al momento della collisione.

E questa sarebbe stata una gravissima imprudenza commessa dal comandante del traghetto (o, comunque, dal personale di plancia), poiché il pilota automatico viene inserito soltanto quando la nave acquista la rotta definitiva, fuori dalla rada.

La colpa dell'incidente sarebbe ricaduta in via diretta e incisiva sul comandante, magari suggerendo agli inquirenti e ai consulenti un indirizzo semplice e lineare, che poteva sollevare da qualsiasi necessità di andare oltre con gli accertamenti – magari sui sistemi di sicurezza della nave passeggeri o sul comportamento e le responsabilità della petroliera. Oppure indicando la strada maestra per un risarcimento senza ostacoli da parte della compagnia assicuratrice della Nav.Ar.Ma. Secondo quanto prescrive l'articolo 524 del codice della navigazione, infatti, l'assicuratore è tenuto a coprire i danni alle vittime se il sinistro è colpa del comandante.

Una terza ipotesi è che qualcuno avesse interesse, già a sole trentasei ore dall'evento, a far apparire i segni di un'avaria al timone, che avesse costretto il traghetto a compiere un'accostata improvvisa. Questa ricostruzione si interseca con le teorie che ricollegano la dinamica dell'incidente all'intervento concausale di un altro natante e alla inversione di rotta, che possono decisamente scartarsi per le ragioni fin qui esposte, ma presa isolatamente tenderebbe a manlevare da ogni responsabilità il personale di plancia della Moby Prince. A ben riflettere, si tratta di un movente che presuppone, quanto ai tempi di decisione dell'atto criminoso, la conoscenza di ben altri dettagli rispetto a quelli noti alla data del 12 aprile, né si vede perché un ispettore della Nav.Ar.Ma. e un nostromo avessero dovuto accollarsi questo rischio.

Di estremo interesse per compiere una valutazione complessiva della vicenda sono le circostanze e i tempi di emersione del fatto. Su questi non vi è la chiarezza

che sarebbe indispensabile.

La manomissione fu operata, secondo il racconto confessorio di *Ciro Di Lauro*, su ordine di *Pasquale D'Orsi*<sup>55</sup> che avrebbe approfittato dello shock del nostromo per indurlo a colpire la leva della colonnina di plancia con una spingarda, con la incredibile scusa che la nave stava imbarcando acqua e che se non si agiva subito non sarebbe stato possibile nemmeno recuperare i corpi. Nei giorni successivi, il *Di Lauro* aveva continuato a salire a bordo del relitto, come egli stesso a confermato anche recentemente, per dare una mano nelle operazioni di messa in sicurezza e di ausilio alla polizia scientifica: il nostromo, infatti, era una delle persone che più conoscevano la nave<sup>56</sup>.

Circa un mese dopo, *Di Lauro* partecipò alla commemorazione dei suoi compaesani e parlò con uno dei parenti, *Giuseppe Tagliamonte*: in quell'occasione, tra le lacrime, raccontò quello che aveva fatto. Il suo interlocutore, che ha testimoniato al processo, gli consigliò di trovarsi un buon avvocato. A quanto sembra, sempre negli stessi giorni il nostromo si recò anche presso gli uffici della compagnia in *Napoli* ed ebbe un colloquio con un avvocato, *Morace*, che aveva lo studio sullo stesso pianerottolo in *via de Gasperi* e curava gli interessi della *Nav.Ar.Ma.*, al quale rappresentò la situazione dicendogli che voleva incontrare *Pasquale D'Orsi* per capire come mai questi avesse scelto proprio lui per compiere quell'azione infame. Gli diedero un appuntamento per il giovedì successivo, durante il quale l'avvocato gli avrebbe detto che era un pazzo, che si era inventato tutto e che era meglio tacesse se voleva evitare guai.

Successivamente, il *Di Lauro* parlò ad altre persone dell'accaduto: tra queste, l'ex nostromo *Salvatore Valente*, *Franco Lazzerini* (uno dei parenti delle vittime) e l'avvocato *Franco Di Leo* che aveva lo studio a *Genova*. Qui, il 29 luglio del 1991, il nostromo sottoscrisse una dichiarazione autoaccusatoria. Non è ben chiaro se questa dichiarazione venne effettivamente trasmessa alla Procura della Repubblica, come attesta essere avvenuto il 29 luglio l'ispettore *Grosselle* nella sua relazione conclusiva, o se fu l'intervento di un altro magistrato, il dottor *Marinari*, a essere risolutivo per l'inizio del procedimento penale. Fatto sta che – come risulta dai verbali di sommarie informazioni testimoniali agli atti del fascicolo del pubblico ministero – *Di Lauro* fu ascoltato dal dr. *De Franco* che coordinava le indagini il 27 settembre 1991: il verbale fu interrotto essendo emersi indizi di reato e il procedimento fu formalmente (e separatamente) iscritto.

È certo, però, che anche questo aspetto della vicenda ha contorni poco chiari e non aiuta a mettere nella esatta prospettiva il pentimento di *Di Lauro*.

Altre incertezze sono state apportate dalle dichiarazioni di *Mario D'Ambrosio*,

---

<sup>55</sup> *Pasquale D'Orsi* ha sempre negato tutto, anche nella più recente audizione nel corso di queste indagini.

<sup>56</sup> È il caso di annotare fin d'ora, condividendosi le osservazioni della Corte d'Appello, quanto lo stato di shock su cui tanto ha insistito, e continua a insistere, il *Di Lauro* per sminuire la sua consapevolezza della gravità dell'azione che egli ha confessato di aver compiuto non gli impedì di tornare sul traghetto "quasi tutti i giorni", al contrario di altre persone che, pure colpite nella sfera emotiva, non hanno mai trovato la forza di salire a bordo.

comandante del Moby Dream e che si era alternato con Chessa al comando del Moby Prince, il quale avrebbe visto *Ciro Di Lauro* sulla banchina l'11 aprile alle 7 del mattino (cosa impossibile, poiché a quell'ora il *Di Lauro* era in treno verso Livorno), e dalle dichiarazioni di tale *Deborah Ferlizzo*, con la quale il nostromo avrebbe in precedenza avuto una breve relazione e con cui era rimasto in rapporti d'amicizia: sentita a sommarie informazioni testimoniali, la *Ferlizzo* riferì di un colloquio in cui il *Di Lauro* le avrebbe confidato di essere rimasto con una donna conosciuta sul traghetto, anziché recarsi a Ercolano in licenza, e che se a casa l'avessero saputo "sarebbe successo un guaio".

E ulteriori sospetti ha generato una convocazione negli uffici di Portoferraio pochi giorni dopo la tragedia da parte della società armatrice, sulla quale l'uomo aveva taciuto in sede di sommarie informazioni testimoniali anche a specifica domanda e la circostanza che egli si era poi licenziato dalla compagnia di *Onorato* per venire assunto quale marinaio semplice da una compagnia concorrente (la *Corsica Ferries*).

Nel complesso abbiamo, da un lato, l'affioramento di circostanze che tendono a screditare la persona di *Ciro Di Lauro* (esse provengono da *D'Ambrosio*, dalla *Ferlizzo*, dall'avvocato *Morace* e dal *D'Orsi* e, dunque, in sostanziale prevalenza dall'ambiente della *Nav.Ar.Ma.*); dall'altro, un pentimento travagliato e nebuloso, avvenuto secondo un percorso poco chiaro e con sospetti di pretese economiche non realizzatesi, con una chiamata in correità e un gran numero di contraddizioni.

Peraltro, o si accede all'opinione del pretore, che crede al rimorso dell'imputato valorizzando il grande peso che egli si portava sulla coscienza e come fosse apparso più leggero e rilassato allorché se ne liberò; o si crede che effettivamente i due abbiano agito insieme, prendendo strade diverse successivamente: il *D'Orsi* rimanendo a far carriera come ispettore per la sicurezza nella compagnia di *Onorato*, il *Di Lauro* provando a lavorare con la concorrente *Corsica Ferries*, prima, e poi con altre compagnie<sup>57</sup>. Non va dimenticato, infatti, che l'ipotesi del concorso consapevole di entrambi trova una sua logica ragione nel fatto che solo *Di Lauro*, avendo svolto il ruolo di nostromo e talvolta di timoniere, poteva sapere dove colpire: dunque il *D'Orsi* aveva bisogno della sua collaborazione nell'attuazione di un intervento che poteva avere uno scopo ben preciso.

In questa seconda prospettiva, il movente potrebbe essere stato di favorire gli interessi dell'armatore – al momento, naturalmente, non ancora indagato –, pensando di tutelare l'immagine della compagnia riversando le colpe sul comando nave, magari nella consapevolezza di qualche prassi di navigazione non corretta ma tollerata (come la chiusura dell'impianto sprinklers) o nel dubbio di qualche difetto

---

<sup>57</sup> A questo proposito, va evidenziata la motivazione sempre riferita dal nostromo circa la cessazione del suo rapporto con la società *Nav.Ar.Ma.*: che non se la sentiva più di navigare, tanto era rimasto sconvolto da quell'esperienza, né di vedere più le magliette della compagnia. Perciò cambiò completamente, andando a lavorare a Savona, a Genova e poi con la *MSC* (cfr. verbale di informazioni testimoniali del 12 maggio 2009).

nei sistemi di sicurezza.

Come vedremo nel paragrafo seguente, nel corso di questa indagine sono stati acquisiti elementi tali da far ritenere – contrariamente a quanto avvenuto all'epoca, quando la comprensione dei fatti è stata inficiata dalla trattazione separata dei due procedimenti – la convergenza di un corposo quadro indiziario circa il movente di un gesto che, secondo il giudicato, non è provato nemmeno essere mai avvenuto.

## **5.2 il tentativo di manomissione e la connessione con i difetti degli impianti antincendio**

Come si è già accennato, il traghetto Moby Prince navigava con gli impianti sprinkler non in funzione e con gli altri in attivazione manuale<sup>58</sup>.

È bene ricordare che trattasi dell'impianto antincendio di cui le navi (e non solo) devono essere obbligatoriamente dotate secondo le normative nazionali ed internazionali: esso è costituito da una serie di ugelli, dotati di testine termosensibili, di erogazione dell'acqua e collocati sotto il cielo dei locali interni della nave, in funzione di repressione del fuoco e abbattimento dei fumi. Deve entrare automaticamente in funzione al superamento della soglia della temperatura critica (taratura a 74 ° C). Sul Moby Prince la linea di distribuzione andava ad alimentare undici zone costituite da tutti i locali situati sul ponte di comando, sul ponte piattaforma, sul ponte coperta, sul ponte inferiore e tutti i vani scale e locali di servizio posizionati sia sul ponte garage, sia sul ponte piattaforma.

Altre difese attive da incendi erano costituite dall'impianto ad acqua spruzzata, impianto a CO<sub>2</sub>, impianto idrico antincendio.

Orbene, è dato acquisito dagli accertamenti tecnici (v. in particolare la perizia dibattimentale) che l'intero impianto sprinklers non è mai entrato in funzione

---

<sup>58</sup> Della questione si è occupato il Tribunale di Livorno nel processo di primo grado, conferendo ai periti uno specifico quesito. Va segnalato che essa era cruciale in una prospettiva diversa, concernente la tempestività e l'adeguatezza dei soccorsi. In quest'ottica è stato posto e sviluppato, come si è accennato, anche il problema del tempo di sopravvivenza delle vittime.

Con riguardo a quest'ultimo aspetto, va ricordato che esso è stato ampiamente dibattuto nel processo che si è svolto dinanzi al Tribunale e che ha visto sfilare l'esame non soltanto dei consulenti medici legali e tossicologi del pubblico ministero, ma anche delle altre parti. Preme evidenziare in questa sede – e per mere ragioni di completezza – che i tempi di sopravvivenza valutati dall'accusa in trenta minuti o poco più non sono stati messi in dubbio in maniera efficace dagli altri consulenti tecnici (in particolare tenendo conto dei valori scaturiti dagli esami tossicologici, che hanno evidenziato combinazioni differenti di carbossiemoglobina e acido cianidrico, tenuti in gran conto dai C.T. di parte Fiori e Chiarotti): infatti, la straordinarietà dell'evento ha condotto – e ciò è pienamente condivisibile alla luce di tutti i complessivi dati fattuali raccolti – a una pluralità di *noxae* lesive, tutte dovute alle caratteristiche dell'immane incendio più volte descritte e che hanno agito in concomitante e rapida causalità, e non soltanto all'inalazione dell'ossido di carbonio. Le eccezionali attitudini lesive e la rapidità del rogo sono state confermate dai periti del Tribunale, i quali hanno stimato in tempi anche più brevi (come si è già detto) l'instaurarsi di condizioni incompatibili con la vita; tempi che concordano con le valutazioni dell'equipe medico legale del P.M.. Non è, pertanto, contrariamente a quanto da qualcuno sostenuto, una evidenza processuale che qualcuno sia sopravvissuto per un tempo più lungo o addirittura per ore. Evidenza processuale è ciò che scaturisce dall'insieme delle prove e dei dati raccolti e non una valutazione che prende spunto soltanto da alcuni di essi.



durante l'incendio. È stato accertato che: 1) Le valvole manuali di comando dell'impianto ad acqua spruzzata alloggiate nell'apposito vano di comando del piano garage erano in posizione di chiusura; 2) la valvola di presa dal mare dell'impianto sprinklers era in posizione di chiusura e l'elettropompa era in posizione di comando manuale e non automatico (pagine 58 e seguenti).

La sentenza di primo grado del Tribunale di Livorno ha affrontato l'argomento della responsabilità della disattivazione dell'impianto sprinklers, riconducendo in toto la responsabilità del fatto al comando nave. In effetti tutto quanto riguarda la sicurezza della nave, ed in particolare i sistemi antincendio come quello in esame, dipende dal Comandante e dal direttore di macchina.

Pare peraltro di poter affermare però che un ruolo significativo viene svolto, a monte, dagli ispettori della compagnia armatrice addetti alla manutenzione (ufficio tecnico), con il compito di tenere in efficienza le navi stesse e assicurare la funzionalità degli impianti ed attrezzature di sicurezza sia in vista dei controlli operati dal R.I.N.A. che, più in generale, al fine di evitare incidenti tecnici che possano pregiudicare l'impiego delle navi della flotta e l'organizzazione del lavoro.

Di detto ufficio come è noto faceva parte Pasquale D'Orsi, protagonista con Ciro di Lauro dell'episodio del tentato sabotaggio del timone del Moby Prince dopo il suo arrivo in darsena a Livorno.

Lo stesso D'Orsi – si ricorda – in sede di esame dinanzi al P.M. il 14 luglio 2009 ha precisato di avere coperto il ruolo di vice responsabile dell'ufficio tecnico della Nav.Ar.Ma (dopo il disastro è poi diventato il responsabile), sottolineando peraltro il ruolo dell'armatore anche per il settore in questione (chiaramente fondamentale per la compagnia anche per la possibile incidenza economica degli interventi tecnici sulle navi), ha ammesso di avere riscontrato personalmente la chiusura delle valvole di presa a mare dell'impianto sprinkler, affermando però (!) di non essere a conoscenza delle ragioni di questa situazione.

Una considerazione s'impone: non appare una forzatura logica, come si è accennato sopra, vedere una possibile relazione tra il tentato sabotaggio al timone, diretto evidentemente ad indirizzare gli inquirenti verso una ricostruzione della navigazione del Moby Prince con pilota automatico in rada (discendendone tutta e sola, quindi, la responsabilità della tragedia in capo al comandante) e la chiusura intenzionale delle valvole di presa a mare dell'impianto sprinklers.

Si ricorda che il tentato sabotaggio è stato compiuto il giorno 12 aprile 1991, appena due giorni dopo la tragedia e dopo che il Moby Prince era stato rimorchiato in porto con il carico di morti causati all'immane rogo. La causa prima, diretta della strage era con evidenza di tutti l'incendio del traghetto; ciò doveva porre subito degli interrogativi sulla efficienza delle protezioni passive dagli incendi (serrande tagliafuoco) e di quelle attive: sistemi automatici (sprinklers), manuali (idranti, estintori), semiautomatici (impianto ad acqua spruzzata, che comporta comunque l'intervento di un addetto per l'apertura delle valvole).

Tentare di focalizzare l'attenzione degli inquirenti sulle modalità di



conduzione della nave, inducendo gli stessi a ritenere che la stessa procedesse in rada con il pilota automatico inserito, e quindi evidenziare un clamoroso evidentissimo comportamento colposo della plancia, poteva essere ritenuto – in un momento certamente drammatico per l'armatore del Moby Prince (oltre che per tutti i dipendenti della compagnia per la tragedia che coinvolgeva colleghi e amici di lavoro) e in particolar modo per il personale addetto alla manutenzione della nave, probabilmente nel panico sospettando possibili conseguenze giudiziarie anche a proprio carico – un modo efficace per dirottare l'attenzione su altri impianti di bordo rispetto ai presidi antincendio.

Da segnalare, infine, che di questa vicenda si è occupato a suo tempo anche il SISDE, nell'ambito della pista "vendetta privata" in cui poteva essere coinvolta la Corsica Ferries, mai sfociata in nulla di più di una delle varie ipotesi che riconducevano la tragedia a un attentato.

## CAPITOLO XII

### LE CAUSE DEL SINISTRO, IL RUOLO DELL'ERRORE UMANO NEI SINISTRI NAVALI, LE RESPONSABILITÀ PENALI

#### 1. la dinamica e l'errore umano

A questo punto, sgombrato il campo da ricostruzioni viziate da suggestioni, cattiva conoscenza e interpretazione degli atti e interessate forzature, è doveroso ricostruire il sinistro individuando le reali cause dello stesso e, conseguentemente, le responsabilità, anche al fine di valutare l'attuale possibilità di esercizio dell'azione penale.

La presente indagine infatti non si è limitata alla verifica degli scenari ricostruttivi ipotizzati dalla difesa Chessa, verificandone l'infondatezza con particolare riferimento alle cause e dinamica della tragica collisione, ma ha avuto il proposito di dare una risposta esaustiva alle domande sulle reali cause dell'evento.

I dati significativi si possono riassumere nel seguente modo:

1) il traghetto Moby Prince è uscito dal porto di Livorno con destinazione Olbia impostando la velocità massima di crociera (o prossima alla massima) secondo prassi, nella convinzione del comando nave di trovarsi in condizioni di assoluta normalità dal punto di vista meteo marino e quindi anche della visibilità e perciò nella errata convinzione di conoscere e poter controllare otticamente la situazione delle navi alla fonda nella zona sud della rada ed in particolare di quelle che si trovavano in prossimità della rotta più diretta per Olbia;

2) la apparente normalità delle condizioni creava il tipico meccanismo psicologico di allentamento della attenzione nel personale di plancia e nel resto dell'equipaggio, clamorosamente esplicitato, in particolare, dalle condizioni con le quali la nave Moby Prince veniva fatta viaggiare, avendo il portellone prodiero di seconda difesa – prescritto dalla normativa MARPOL 73-78 – ANNEX I - aperto (cfr. da ultimo la relazione di consulenza tecnica depositata dall'ing. Gennaro il 17 novembre 2009) e dell'impianto sprinkler (antincendio) non funzionante, in quanto disabilitato;

3) improvvisamente la nave entrava in un banco di nebbia (v., da ultimo: le dichiarazioni di Mattei e Valli – gli ormeggiatori che hanno salvato la vita all'unico superstite del Moby Prince – al P.M. il 23.11.2009, quelle di Muzio – pilota del porto che uscì la notte della tragedia – rese al P.M. l'8.11.2009, ed ancora le dichiarazioni dell'unico superstite del Moby Prince, Bertrand, nuovamente sentito dal P.M. il 9 giugno 2009, e quelle di Rolla in sede di nuovo interrogatorio il 5 giugno 2009), che coglieva totalmente impreparata la plancia del traghetto in quanto non visibile otticamente, tenuto conto del buio della notte e della collocazione del banco stesso che si trovava basso sull'orizzonte verso il largo rispetto alla direzione del traghetto in modo da non costituire ostacolo né per l'osservazione delle luci della costa né per quella delle stelle;

4) la plancia del Moby Prince, presa alla sprovvista e con la nave ormai lanciata alla velocità di crociera, provvedeva incautamente ad accendere i fari collocati a prua della nave - c.d. cercanaufraghi - (prima spenti: v. dichiarazioni del pilota Muzio sopra richiamate, e che aveva poco prima incrociato il Moby Prince conducendo una nave all'interno del porto) nella speranza di migliorare la visibilità sullo specchio di mare davanti a sé, ma in realtà peggiorando le condizioni di visibilità;

5) l'urto con l'Agip Abruzzo, ferma all'ancora con prua orientata su 300° circa (v. da ultimo sul punto la relazione di consulenza tecnica del P.M. dell'ing. Rosati e dott. Borsa depositata il 17 giugno 2009 che riassume il complesso degli elementi che consentono con certezza tale ricostruzione dell'orientamento della nave) avveniva poco dopo interessando la fiancata di destra con un angolo calcolato di circa 71° prora – poppa (109° prora – prora), navigando il Moby Prince con direzione di circa 191° ad una velocità di circa 18 nodi. Come è stato spiegato dal C.T. ing. Gennaro, la collisione ha avuto caratteristiche fondamentalmente anelastiche, “nel senso che tutta l'energia cinetica disponibile da parte del M.P. al momento della collisione con l'Agip Abruzzo si è tramutata in lavoro di lacerazione, deformazione, riscaldamento, rumore e scintille” (pag. 19 della relazione);

6) pressoché immediatamente si incendiava il greggio della cisterna 7 di destra della petroliera, dentro la quale era penetrata la prua del Moby Prince. Infatti la penetrazione della prua del Moby Prince nella cisterna sollevava dinamicamente il livello del carico (5,71 mt sul livello del mare: v. rel. Gennaro) e conseguentemente parte del carico si riversava sulla parte prodiera del ponte di coperta (ponte prodiero di manovra) elevato di circa 7,8 mt sulla superficie del mare, incendiandosi;

7) l'apertura della porta stagna prodiera e l'impianto di ventilazione in funzione agevolavano decisamente l'ingresso di greggio e vapori nei garage e nei locali interni del Moby Prince, cominciando a divampare il fuoco su tutta la parte prodiera del traghetto coinvolgendo il personale di plancia e progressivamente le restanti parti e locali della nave.

Una causa della tragedia – anche se è doloroso affermarlo – è dunque individuabile in una condotta gravemente colposa, in termini di imprudenza e negligenza, della plancia del Moby Prince.

La ricostruzione della dinamica dell'evento può apparire – come si è più volte sottolineato – banale nella sua semplicità, e dunque non accettabile emotivamente, prima che razionalmente, soprattutto in considerazione dell'enorme portata delle conseguenze che ne sono derivate in termini di perdita di vite umane.

Occorre tornare al quesito di base: comprendere fino in fondo come sia possibile che personale di bordo ritenuto preparato, al comando di una nave dotata degli impianti per la sicurezza della navigazione secondo le regole in vigore

all'epoca, possa avere così gravemente errato nella conduzione della nave; e come sia possibile che una collisione con una petroliera alla fonda, avvenuta a così poca distanza dal porto di Livorno abbia potuto avere così tragiche conseguenze.

In realtà la natura dell'evento difficilmente può essere compresa senza una adeguata conoscenza delle problematiche assolutamente specifiche della navigazione marittima – e della frequenza di incidenti analoghi – e senza la quale si possono ben spiegare (salvo interessate forzature) alcune delle fantasiose, suggestive ricostruzioni della tragedia proposte sia in sede giudiziaria che giornalistica.

Studi del settore hanno accertato che circa l'80% degli incidenti navali sono dovuti a errore umano. È stato osservato che sebbene il trasporto marittimo abbia un tasso relativamente basso di decessi e lesioni (180 vittime stimate nel 1995 contro 45.000 sulle strade nell'Unione Europea nello stesso periodo) le conseguenze di un solo incidente navale – come il caso in esame tragicamente esemplifica – sono spesso enormemente più devastanti, sotto il profilo della perdita di vite umane, danni ambientali e così via (v. R. de la Campa Portela, *"Maritime casualties analysis as a tool to improve research about human factors on maritime environment"*, Journal of Maritime Research, vol II, 2005).

È opinione diffusa (ed errata) che le odierne tecnologie della navigazione consentano una sicurezza pressoché totale della navigazione stessa, soprattutto con riferimento alla marineria civile: basti pensare ai progressi della ingegneria navale nella costruzione degli scafi, alla evoluzione degli apparati di propulsione e manovra, al progressivo perfezionamento dei sistemi radar e sonar, alla evoluzione degli apparati di radio, al controllo della navigazione mediante sistemi satellitari, ai sistemi antincendio e così via.

In realtà nonostante i progressi della tecnologia, il numero di incidenti navali nel mondo non si è ridotto significativamente, ciò essendo dovuto senza dubbio – statisticamente per la maggior parte di essi – all'incidenza determinante del fattore umano.

È evidente altresì che tale indicazione deve essere ben interpretata, al fine di non arrivare ad affrettate conclusioni sulla individuazione e sulla portata delle responsabilità individuali. È infatti altresì riconosciuto che gli incidenti raramente sono dovuti ad una sola causa, ma più spesso sono determinati da una combinazione di fattori individuali, tecnologici, organizzativi. Così che le condizioni di lavoro in concreto imposte dal complesso organizzativo nel quale è inserita una nave, gli strumenti messi a disposizione, i livelli di aggiornamento e preparazione e più in generale i livelli di sicurezza pretesi dagli equipaggi e dalle attrezzature incidono spesso in modo determinante nella causazione del sinistro.

Appare opportuno a questo punto ricordare alcuni incidenti navali dovuti ad errore umano che per le loro caratteristiche possono consentire di comprendere meglio quanto accaduto il 10 aprile 1991 nella rada di Livorno.

Particolarmente clamoroso, ed utile dal punto di vista della ricostruzione dei fatti e delle responsabilità oggetto del presente procedimento, è il caso del traghetto Karalis della società di navigazione Tirrenia.

La sera del 14 marzo 1996 la nave aveva lasciato il porto di Cagliari con destinazione Civitavecchia. Il traghetto trasportava 447 persone tra passeggeri ed equipaggio. In condizioni meteo marine del tutto ordinarie per la stagione (vento di una certa intensità da sud est forza 4/5, orizzonte visibile, visibilità di circa 5/6 miglia, pioggia fine e continua con piovaski in avvicinamento rilevabili sul radar) la nave alla velocità di circa 18 nodi, poco prima delle ore 21 centrava in pieno con la prua, incagliandosi, l'isola di Serpentara, isolotto roccioso situato a poche miglia dal versante sud orientale della Sardegna, adagiandosi sul fianco sinistro. L'incidente non provocò vittime, ma solo danni gravissimi alla nave, al carico (veicoli) e ferite di un certo rilievo ad alcune persone. L'episodio balzò giustamente agli onori delle cronache per l'apparente singolarità dell'incidente, esplicitata dalla immagini video trasmesse sui telegiornali e riportate dai quotidiani nelle quali si osservava la nave letteralmente "atterrata" su un' isola alta, rocciosa, ben visibile.

Il procedimento penale scaturito dall'incidente consentiva di individuare come responsabile del gravissimo errore nella conduzione della nave il 2° ufficiale di coperta, al momento del fatto ufficiale in plancia al quale era affidato il comando della nave secondo i turni previsti. Veniva infatti accertato che l'ufficiale aveva tracciato la rotta omettendo di fare il punto nave e in ogni caso di verificare che la rotta impostata fosse corretta, di verificare l'efficienza del servizio di vedetta, di utilizzare adeguatamente i radar a disposizione stante la visibilità ridotta e le cattive condizioni meteo marine. Il procedimento si concludeva con la richiesta, accolta, dell'imputato di patteggiamento della pena (v. sentenza Pretura Circondariale di Cagliari del 31.5.1999 n. 2210 reg. sent., irrevocabile il 29.10.1999).

Risultano peraltro interessanti alcuni passaggi nella motivazione della sentenza del Tribunale di Cagliari del 19.12.2000 n. 5359 nel procedimento stralcio a carico di altri due sottufficiali del Karalis, laddove si sottolinea che «di fatto i componenti il turno di guardia in quel frangente non compresero esattamente dove la nave si trovasse con riferimento al tratto di costa in cui stava navigando.... E di conseguenza in concreto (*l'ufficiale*) errò nell'impartire gli ordini relativi alla rotta da seguire [...]. In conseguenza di ciò ed omettendo di far seguire alla nave per il tempo necessario ed usuale la rotta con accostata a 50°, egli (ignorando in realtà cosa stava facendo) mise la prua del traghetto esattamente sulla direttrice d'impatto con l'isola di Serpentara. Conferma di tale macroscopico errore di valutazione si ha dal succedersi degli accadimenti nella plancia subito prima l'impatto. *L'Ufficiale* vide ad un certo punto davanti alla direttrice di rotta della nave un ostacolo che non si

aspettava di vedere, uscì sull'aletta sinistra e solo in quel momento – con troppo ritardo – si accorse, sgomento di avere davanti alla prua l'isola di Serpentara. V'è un dato temporale certo da tenere in considerazione per comprendere come possa essersi verificato quest'assurdo (e si spera irripetibile) errore umano nella conduzione della nave di linea.. V'era una certa routine nella navigazione della nave sulla tratta in questione. Essa atteneva non solo alla rotta da seguirsi giornalmente, ma anche ai vari turni di guardia in plancia. In buona sostanza sempre le stesse persone, con gli identici orari, si succedevano al comando dell'imbarcazione. E quindi grosso modo sempre gli stessi marittimi percorrevano lo stesso tratto di mare ponendo in essere manovre (e quindi accostate) sostanzialmente – e ripetitivamente – identiche [...]. Quel particolare, sfortunato giorno invece, a causa del ritardo di circa 40 minuti nel porto di partenza, gli imputati si trovarono a dover gestire la nave nel tratto di mare che precedeva quello da loro percorso, e quindi verosimilmente a dover gestire una parte ulteriore della navigazione. Orbene il turno di guardia in questione [...] clamorosamente sbagliò nell'individuare dove esattamente il traghetto si trovasse e quale fosse la rotta da seguire per una sicura navigazione. [...]. È possibile desumere che l'approccio al delicatissimo compito da parte dei responsabili, lungi dall'esser qualificato poco professionale, fu assolutamente negligente, imprudente, imperito. Essi, sottovalutando la difficoltà – creata dalla diversa collocazione nello spazio marittimo del mezzo, dovuta alla ritardata partenza – anziché allertarsi e stare più attenti, optarono per una incosciente ripetizione meccanica della condotta di lavoro che routinariamente ponevano in essere [...]. Si può concludere sostenendo che le condizioni climatiche non presentavano in alcun modo un invalicabile ed oggettivo impedimento allo svolgimento del compito del turno di guardia e, di converso, all'avvistamento dell'isola di Serpentara nei tempi tecnici occorrenti perché la nave la evitasse o attraverso un diligente espletamento del servizio di vedetta o per mezzo di un corretto utilizzo dell'uso del radar o, ancora meglio, con un preciso, costante sforzo dell'ufficiale volto ad accertare l'esatta posizione della motonave nel tratto di mare in questione e quindi a modificarne la rotta cercando una maggiore sicurezza attraverso un allontanamento dalla costa... [...]. Il sinistro navale della Karalis è un caso non solo (per fortuna) raro, ma unico, di incidenti di questo tipo, e la ricerca del perché del suo accadimento è da operarsi tutta ed esclusivamente nell'ambito dell'errore umano. L'incaglio del traghetto ( che soltanto per un destino fortunato non si trasformò in tragedia) è frutto esclusivo di errori di valutazione ed omissioni di alcune delle persone che erano addette in quel momento al turno di comando in plancia [... ]».

La vicenda del Karalis, come si è detto, è stata qui ricordata perché presenta, *mutatis mutandis*, forti analogie con la tragica vicenda del Moby Prince e risulta particolarmente illuminante in ordine alla rilevanza del fattore umano negli incidenti navali; è assolutamente evidente che come è potuto accadere che un traghetto (il Karalis), operante su una rotta assolutamente abituale, sia andato a collidere con

un'isola rocciosa ("una montagna", secondo l'ellittica, efficacissima descrizione del comandante della nave), segnalata sulle carte nautiche probabilmente da epoca medievale, visibile ai radar e ben conosciuta dal personale di plancia, così è potuto accadere che la plancia del Moby Prince abbia clamorosamente errato la sera del 10 aprile 1991 (non essendo a conoscenza della presenza dell'Agip Abruzzo) impostando la rotta abitualmente seguita, incappando in un banco di nebbia imprevisto (ma non imprevedibile) e andando al collidere con una petroliera alla fonda certamente meno visibile di un'isola.

Ma altri incidenti navali possono essere ricordati dimostrando la apparente sorprendente frequenza degli stessi e la rilevanza del fattore umano.

L'11 settembre 2003 alle ore 18,40 circa un traghetto della compagnia di navigazione Moby Lines (già Nav.Ar.Ma) partito da Livorno per Olbia, il Moby Magic, con a bordo 80 persone di equipaggio e 85 passeggeri, urtava violentemente contro uno scoglio sommerso in prossimità dell'isola della Maddalena, nella zona di mare denominata "secca dei Monaci", con ciò provocando una falla nell'opera viva della nave, ingresso di notevoli quantità di acqua nello scafo, conseguente arresto dei motori, sbandamento della nave e deriva della stessa, con pericolo per l'incolumità dei passeggeri ed equipaggio. Anche in questo caso, per fortuna, non vi furono vittime. Il relativo procedimento penale stabilì la responsabilità penale dell'ufficiale di guardia in plancia (v. sentenza Tribunale di tempio Pausania del 3.10.2007 n. 186/05 r.gen trib. N. 195/07) che aveva omesso colposamente di verificare la posizione della nave attraverso i numerosi strumenti disponibili (radar, gps, plotter) in condizioni meteo avverse e di navigazione deliberatamente prossima alla costa, senza rendersi conto dell'eccessivo avvicinamento alla costa per grave negligenza ed imperizia.

Anche in questo caso è interessante leggere alcuni passi della motivazione della sentenza, laddove si afferma che «il ritardo nell'accostata e l'impostazione di una rotta più meridionale di quella prevista devono essere ascritte a negligenza o imperizia del 3° ufficiale [...], il quale montava di guardia in quel momento e aveva quindi la responsabilità nella conduzione della nave [...] d'altro lato, l'urto della nave con la secca avrebbe potuto essere evitato (dall'ufficiale di guardia) [...] se solo egli avesse verificato con maggiore frequenza il punto nave, in quanto ciò [...] gli avrebbe consentito di verificare che la posizione reale della nave non era coerente con la rotta programmata dal Comandante e adottare le opportune contromisure. Neppure vale osservare che (l'ufficiale) fece affidamento sulle risultanze del sistema g.p.s. e che questo la sera del sinistro avrebbe presentato dei malfunzionamenti [...]. Esso infatti è un utile ausilio alla navigazione ma non può esonerare gli ufficiali di bordo dall'onere di rilevare con frequenza il punto nave effettivo ed effettuare un costante controllo visivo dell'area circostante; e ciò a maggior ragione allorché – come nel caso in esame – ci si trovi a navigare in una zona contrassegnata da bassi fondali e scogli affioranti [...]».

Non è inutile ricordare che anche per questo incidente si è tentato di



addebitare la responsabilità del naufragio a ipotetiche terze, fantomatiche imbarcazioni (qualcuno parlò di un sottomarino atomico americano in immersione....! Come si vede certi scenari ricostruttivi negli incidenti navali sono ricorrenti).

Ancora appare opportuno ricordare l'incidente che vide coinvolto un altro traghetto della compagnia Moby Lines, accaduto sempre nelle acque della Sardegna, all'interno del golfo di Olbia. Il 26 giugno 2006 il traghetto "Moby Fantasy", appena partito da Olbia per Civitavecchia, urtò con la prua la fiancata del traghetto della compagnia Tirrenia "Nuraghes" che stava arrivando ad Olbia, aprendo un grande squarcio sulla fiancata e per fortuna sopra la linea di galleggiamento. Il Moby Magic riportò consistenti danni per l'accartocciamento della prua ed imbarco di acqua, ma nessuno tra i membri dell'equipaggio ed i passeggeri riportò ferite di rilievo. Il procedimento penale per questa vicenda è tutt'ora in corso, ma risulta che la nebbia anche in questa occasione abbia avuto un significativo ruolo, unitamente ad evidenti errori della plancia nella conduzione delle navi.

Come si vede, peraltro limitando la disamina solo ad alcuni dei numerosi incidenti che riguardano traghetti passeggeri di compagnie italiane in acque italiane in un arco di quindici anni (ma l'esposizione potrebbe continuare lungamente), emerge il dato impressionante della frequenza delle collisioni e naufragi dovuti a clamorosi errori umani.

A questo punto si può solo riaffermare con forza che l'incidente si è verificato in primo luogo per una tragica sottovalutazione della situazione in rada da parte della plancia del Moby Prince che ha lanciato la nave alla velocità di crociera quando ancora il traghetto non si trovava in mare aperto e comunque non aveva ancora superato tutte le navi, ostacoli potenziali sulla rotta per Olbia, ormeggiate nella zona sud della rada.

Tornando nello specifico a questo incidente, si deve ancora sottolineare (al fine di comprendere in pieno l'abnorme portata delle conseguenze in termini di perdita di vite umane) che l'incendio repentinamente scaturito dalla collisione e penetrazione della prua del Moby Prince nella fiancata destra dell'Agip Abruzzo non trovava ostacoli al suo sviluppo all'interno della nave passeggeri, tenuto conto della circostanza che la paratia stagna di prua era rimasta incautamente sollevata (ciò facilitando l'ingresso del greggio e dei vapori all'interno della nave); che gli impianti di condizionamento aria erano in funzione sia all'inizio dell'incendio che nei tempi successivi così come gli impianti di ventilazione e estrazione (v. relazione di perizia Prosperi + altri), non essendo stati attivati i dispositivi di blocco – se non parzialmente – così che i fumi caldi aspirati dall'esterno da parte degli impianti di condizionamento raggiungevano i locali sottostanti anche per il mancato funzionamento delle serrande tagliafuoco poste sulle stesse condotte; che l'incendio, circostanza di assoluta gravità, non trovava inoltre ostacoli nei presidi

specifici antincendio (difese attive) in dotazione alla nave, essendo stato posto in condizioni di non funzionamento l'impianto sprinkler.

Sono già state svolte al paragrafo 3.2 del precedente capitolo, in relazione al plausibile movente del tentativo di manomissione del timone, le considerazioni in ordine all'imputazione della responsabilità della disattivazione. A questo punto dobbiamo, però, tentare di rispondere ad un'altra domanda: perché intervenire su un sistema così delicato e importante come l'impianto di spegnimento automatico, mettendo a rischio la sicurezza della nave intera?

Qui si può solo ipotizzare la possibilità che il sistema sia stato reso non operativo (ovviamente dopo i controlli del R.I.N.A.) al fine di evitare la sua attivazione per cause accidentali (ad es. l'avvicinamento incauto di una fiamma, anche piccola, ad un sensore), con conseguenti possibili danni alle dotazioni di bordo e problematiche tecniche che avrebbero inciso sulla organizzazione del lavoro e dei programmi di navigazione.

Ovviamente ciò avrebbe dovuto comportare un approfondimento investigativo all'epoca dei fatti certamente estremamente difficile (è noto infatti – anche per esperienza diretta di questo ufficio – che le indagini sulle prassi di lavoro non corrette interne alle grandi e medie aziende, in caso di eventi tragici come un infortunio mortale, si fermano spesso di fronte a veri e propri muri di omertà indotti dai vertici aziendali sui dipendenti minacciati di licenziamento), diretto a chiarire tempi e responsabilità della disattivazione dell'impianto automatico antincendio e a verificare se situazioni analoghe riguardavano altre navi della flotta Nav.Ar.Ma., rispondendo ad una vera e propria prassi aziendale.

Sempre in questa ottica, la presenza accanto all'impianto sprinklers (automatico) del sistema idrico antincendio, quello ad acqua spruzzata e l'impianto a CO<sub>2</sub>, che si attivano invece manualmente (quindi con il necessario intervento di un addetto) veniva evidentemente ritenuto sufficiente ad affrontare eventuali emergenze senza la necessità di mantenere operativo il sistema ad attivazione automatica sprinklers.

Occorre formulare a questo punto una valutazione in termini tecnico giuridici: la condotta della rimozione dolosa di dispositivi di sicurezza per prevenire disastri o infortuni sul lavoro (e tale potrebbe anche qualificarsi il fatto per cui si procede) è prevista e punita da una specifica norma del codice penale, l'art 437 c.p. che prevede in caso di disastro una pena fino a dieci anni di reclusione; in caso di morte di persone concorre la ulteriore fattispecie prevista per l'omicidio colposo ex art 589 c.p. (salvo ipotizzare l'accettazione del rischio dell'evento morte da parte dell'agente, così da scivolare nel dolo eventuale e dunque nella fattispecie dell'omicidio volontario ex art. 575 c.p.).

Alla luce del complesso degli accertamenti svolti non appare possibile inquadrare giuridicamente e fattualmente la condotta relativa alla disattivazione dell'impianto antincendio in questione in termini di azione commessa con l'accettazione del rischio dell'evento morte di una o più persone (artt. 575, 437 c.p.),

come invece si è prospettato nella nota drammatica vicenda relativa alla morte di numerosi lavoratori a seguito di incendio nello stabilimento Thyssenkrupp di Torino<sup>59</sup>. Una prospettazione analoga avrebbe forse potuto farsi qualora si fosse parlato di incendio e morte non a bordo di un traghetto passeggeri, ma di una nave cisterna adibita al trasporto di sostanze altamente infiammabili (come una petroliera), con precedenti accertati quanto al verificarsi di incidenti di quel tipo e riscontrata reiterata carenza e/o manipolazione dei sistemi antincendio.

Nel caso che ci riguarda non risultano precedenti quanto alla verifica di fatti in qualche maniera analoghi su navi della flotta Nav.Ar.Ma e connessi ad eventuali mancanze dei sistemi antincendio.

Il dubbio, tuttavia, è più radicale e investe la stessa possibilità di collegare l'evento morte al mancato funzionamento degli impianti sprinklers.

Infatti, i periti nominati dal Tribunale hanno affermato che, mentre per le tragiche caratteristiche dell'incendio gli altri sistemi di protezione attiva si sono dimostrati inutilizzabili, l'attivazione automatica degli sprinklers avrebbe potuto invece costituire un fattore di tendenziale riduzione degli effetti dell'immane rogo, consentendo il mantenimento di «nuclei di vivibilità» in grado di allungare di trenta-quaranta minuti i tempi di sopravvivenza per alcune delle vittime<sup>60</sup>. Secondo la valutazione dei periti, le *chance* di sopravvivenza sarebbero dunque aumentate per il tempo indicato se gli impianti avessero correttamente funzionato e se le persone – non si può, chiaramente, immaginare quante – avessero potuto raggiungere il garage servendosi della scala, che non sarebbe stata (come invece è accaduto) invasa dal fumo. Lì, col raffreddamento dell'acqua di mare sarebbero sopravvissute fino al massimo di un'ora dalla collisione. Ma questo allungamento dei tempi di sopravvivenza con tutta probabilità non avrebbe impedito la loro morte.

Non va comunque sottovalutato che gli impianti in questione sono pensati, progettati e attivati per il rischio d'incendio all'interno delle navi, mentre il Moby Prince è stato letteralmente invaso da un fiume di fuoco che lo ha avvolto completamente e dall'esterno, propagandosi a mano a mano verso le parti interne.

Non pare dunque possibile configurare ipotesi di reato più gravi di quelle indicate, ma si deve piuttosto inquadrare l'azione sotto il profilo di una condotta ad alta intensità di dolo quanto alla rimozione e disattivazione di dispositivi atti a evitare infortuni o disastri (art. 437 c.p); condotta diretta probabilmente, come si è cercato di spiegare secondo logica, ad evitare faticosi interventi per il ripristino dei danni causati dall'attivazione accidentale degli sprinklers, confidando nella efficienza degli altri impianti e dotazioni di bordo ad attivazione manuale, non prevedendosi un evento di tale portata e gravità – unico nella storia della marineria

---

<sup>59</sup> vicenda tutt'ora *sub iudice* e nella quale si è esercitata l'azione penale contestando proprio il reato di omicidio volontario ai dirigenti dell'azienda, ciò in relazione alle gravi, reiterate omissioni in materia di dispositivi antincendio dove l'utilizzo di fiamme e l'impiego di elevatissime temperature nelle ordinarie condizioni di lavoro rendeva del tutto plausibile il rischio di incendi, peraltro in concreto già verificatisi.

<sup>60</sup> Si veda la nota n. 58.

civile italiana – come quello per cui si procede.

Il fatto reato configurabile risulta comunque prescritto, ma certamente gli elementi ora sottolineati consentono un apprezzamento significativo delle condizioni in cui veniva fatto viaggiare il traghetto e dei possibili (ma non accertati, e attualmente non più accertabili) profili di responsabilità di altri soggetti oltre che del comandante della nave.

## CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

La collisione del traghetto passeggeri Moby Prince con la petroliera Agip Abruzzo è stata un tragico incidente, determinato in parte dall'errore umano (come si finora esposto) e in parte da fattori casuali concomitanti (l'insorgenza del particolare tipo di nebbia, lo speronamento proprio della cisterna n. 7); in parte, ancora, dall'insufficienza delle regole al tempo vigenti per salvaguardare la sicurezza della navigazione in rada. Nessuna delle ipotesi alternative vagliate è in grado di assumere una qualche parvenza di idoneità concausale né di credibilità, meno di ogni altro l'assurdo scenario della battaglia navale condito da prospetti di guerra tecnologica. Non dimostrabile attraverso le mere congetture (non essendo emerso alcun elemento dotato di valore probatorio o quanto meno indiziario) è che il porto fosse costantemente interessato da indisturbate operazioni illegali di traffico di armamenti, né che la navigazione del traghetto o i soccorsi prestati nell'inferno di fumo e fiamme siano stati intersecati da azioni di fantomatici soggetti che vagavano per mare per scopi inquietanti o illeciti. Nessuna attività di copertura o depistaggio è mai stata intenzionalmente posta in essere.

Accertato quanto appariva razionalmente meritevole di approfondimento in oltre tre anni di indagini, non si presenta alcuno spazio per l'esercizio dell'azione penale per i gravi delitti (quelli non ancora prescritti, naturalmente) ipotizzati nell'istanza di riapertura delle indagini o per altri come quello di cui si è appena detto nell'ultimo paragrafo.

La morte prematura e improvvisa è umanamente inaccettabile quando la causa appare banale e assurda, ma individuare a ogni costo e senza sufficienti elementi probatori processualmente spendibili, determinismi e nessi causali eclatanti, clamorosi e di "alto livello", oltre a dissipare preziose risorse, avrebbe il solo effetto di riaprire ferite peraltro mai rimarginate, di creare illusioni nei vivi, uccidere una seconda volta i morti, fare molte altre vittime innocenti e costituirebbe un pessimo esercizio del servizio Giustizia.

Alla luce di tutto quanto esposto, ritenuta infondata ciascuna delle ipotesi di reato tra quelle per cui è iscritto il presente procedimento e ogni altra diversa ipotesi di reato, restando in ogni caso prescritti gli eventuali delitti di cui agli articoli 432, 437 e 589 c.p., il pubblico ministero

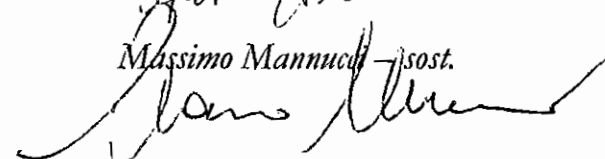
CHIEDE

che il giudice per le indagini preliminari voglia disporre l'archiviazione del procedimento e all'esito restituire gli atti a questo ufficio.

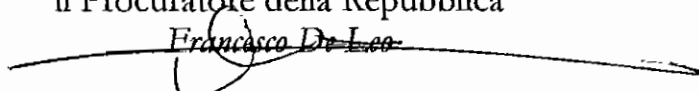
Livorno, 5 maggio 2010

  
Carla Bianco – sost.

  
Antonio Giacconi – sost.

  
Massimo Mannucci – sost.

Visto:  
il Procuratore della Repubblica

  
~~Francesco De Leo~~

