



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n.

**BOZZE NON CORRETTE**  
**(versione solo per Internet)**

*N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.*

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA  
SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO  
MOBY PRINCE**

AUDIZIONE DEL DOTT. GIANPIETRO GROSSELLE

51<sup>a</sup> seduta: giovedì 30 marzo 2017

Presidenza del presidente LAI

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

## **INDICE**

### **Audizione del dott. Gianpietro Grosselle**

*N.B.: Sigle dei Gruppi parlamentari: ALA-Scelta Civica per la Costituente Liberale e Popolare: ALA-SCCLP; Alternativa Popolare-Centristi per l'Europa-NCD: AP-CpE-NCD; Articolo 1 - Movimento democratico e progressista: Art.1-MDP; Federazione della Libertà (Idea-Popolo e Libertà, PLI): FL (Id-PL, PLI); Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Direzione Italia, Grande Sud, M.P.L. - Movimento politico Libertas, Riscossa Italia: GAL (DI, GS, MPL, RI); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Campo Progressista-Sardegna: Misto-CP-S; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Federazione dei Verdi: Misto-FdV; Misto-Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: Misto-FdI-AN; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL; Misto-UDC: Misto-UDC.*

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

*Sono presenti alla seduta, ai sensi dell'articolo 23 del Regolamento interno, il dottor Fabio Scavone, il maggiore Paride Minervini, il colonnello Angelo Senese e i professori Elena Mazzeo e Gian Aristide Norelli, in qualità di collaboratori della Commissione.*

*I lavori hanno inizio alle ore 13,10.*

### *SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI*

PRESIDENTE. Avverto che della seduta odierna verranno redatti il resoconto sommario ed il resoconto stenografico.

Ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del Regolamento interno, avverto altresì che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e sul canale *web* del Senato.

### *PROCEDURE INFORMATIVE*

#### **Audizione del dott. Gianpietro Grosselle**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del dottor Giampiero Grosselle.

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

Avverto che della seduta odierna verranno redatti il resoconto sommario e il resoconto stenografico e che, ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del Regolamento interno, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e sul canale web del Senato.

Ricordo all'audito così come ai commissari che avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e la segretazione dell'audizione o di parte di essa, qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non debbano essere divulgati. A norma dell'articolo 13 del Regolamento interno, la Commissione deciderà su un'eventuale richiesta in tal senso.

Il dottor Grosselle faceva parte della polizia scientifica e guidò il primo sopralluogo. Partiamo quindi da quel sopralluogo e da tutte le attività che seguirono e che possono essere utili alla ricostruzione del nostro lavoro. Gli cedo la parola affinché possa svolgere la sua relazione introduttiva alla quale seguiranno le domande dei commissari.

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

*GROSSELLE.* Signor Presidente, come risaputo, in qualità di responsabile del gabinetto provinciale di polizia scientifica, quando ebbi la notizia della tragedia, ovvero della collisione che c'era stata in mare, mi recai subito sul luogo. Ero stato chiamato dal procuratore capo per capire come effettuare il sopralluogo, considerando che, così come dalle notizie appena giunte, potevano esserci diversi morti a bordo del traghetto. Chiesi immediatamente rinforzi al gabinetto provinciale di Pisa e al gabinetto regionale di Firenze poiché ovviamente l'operazione necessitava di molto personale, e immediatamente suddivisi il personale a disposizione in due squadre: una squadra che si sarebbe occupata della collocazione delle salme in locali idonei che avevamo individuato e un'altra che, assieme a me, avrebbe fatto il sopralluogo a bordo del Moby Prince. L'azione era questa: prima di tutto recuperare le salme, di conseguenza, attribuire a ciascuna di queste salme (che erano totalmente combuste) un numero: non solo, poi, bisognava pensare alla rimozione delle salme ma dovevano essere mossi o cercati anche tutti gli oggetti eventualmente caduti. Infatti, essendo le salme irriconoscibili in quanto totalmente combuste, attraverso gli oggetti magari sarebbe stato possibile arrivare a riconoscerle. Questa è stata la nostra prima azione. Fatto questo, il giorno dopo - c'era sempre fuoco a

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

bordo - con la mia squadra siamo saliti a bordo e abbiamo iniziato a catalogare i cadaveri numerandoli, dal numero 1 in poi, ciascuno con il proprio cartellino; quindi, attraverso i *body bag*, venivano portati all'*hangar*, dove, fatta l'autopsia, si tentava un eventuale riconoscimento.

Per brevità dirò che quando siamo saliti a bordo c'era sempre fuoco e fumo; non si poteva quasi stare, tant'è che abbiamo dovuto far aprire un portellone dai vigili del fuoco con la fiamma ossidrica per arieggiare l'ambiente.

Nel verbale di sopralluogo è scritto tutto abbastanza dettagliatamente, sia rispetto alla posizione dei cadaveri (come e dove sono stati ritrovati) sia in riferimento alle condizioni della nave man mano che si andava avanti. Tutto veniva sempre fotografato e filmato; non ho a disposizione le immagini, ma sicuramente la Commissione le avrà.

Detto questo, l'impressione è che la maggior parte dei cadaveri è stata rinvenuta nel salone De Luxe, cioè al centro della nave, quello con le paratie stagne, diciamo tagliafuoco, ed erano quasi tutti ammassati sulla parte centrale verso una sorta di vestibolo dove abitualmente ci sono le imbarcazioni di salvataggio per la nave. Già in questo corridoio c'erano diversi cadaveri, come si legge negli atti, tutti numerati.

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

La porta tagliafuoco del salone De Luxe era stata aperta per circa 60 centimetri e, vicino a questa porta, è stata rinvenuta la maggior parte dei cadaveri: tutti combusti, ammucchiati, ammassati. In quel momento, vedendo i cadaveri fuori e la massa di cadaveri all'interno, il pensiero che mi venne fu che c'era stato un qualcosa che era penetrato all'interno del salone De Luxe, fuoco o fumi, e che quando le persone avevano aperto di 60 centimetri la porta tagliafuoco, le fiamme erano entrate; infatti, erano tutti lì. Altrettanto importante fu che molte persone, quasi tutte, avevano con sé le borse, le valigie e tra questi bagagli c'era anche una borsa - che poi è stata recuperata all'*hangar* - della famiglia Canu, all'interno della quale c'era una videocamera. I membri della famiglia Canu furono ritrovati tutti nello stesso punto, praticamente uno sopra l'altro. Dissi di recuperare quella videocamera; nessuno pensava ci fosse qualcosa di particolare, ma è consuetudine da parte della polizia scientifica raccogliere tutti i reperti ed esaminarli. Ci fu qualche problema perché, a causa del calore che si era sviluppato nel locale, una parte del nastro si era attaccato alla cassetta e non si riusciva a staccare, tanto che - a quanto mi hanno detto - uno dei medici legali tagliò quel pezzettino. In questo filmato era stata ripresa una bambina nelle cabine di seconda classe che si guardava allo specchio, attraverso il quale si vedeva anche il papà che stava facendo la ripresa. A un certo punto

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

si sente un rumore sordo - avrete sentito o visto il filmato - strano, e però l'operatore non si muove. Infatti, mentre si sente questo rumore la telecamera, per quanto mi ricordo, è ferma, resta stabile. Qui finisce il filmato e noi questo video lo trovammo, insieme a tutta la famiglia, con le valigie e le borse, nel salone De Luxe.

Aggiungo che uno dei cadaveri era quello del primo ufficiale, che, a quanto mi hanno detto, era all'interno del locale De Luxe, sulla porta che immetteva nel corridoio, dove c'era un atrio, che portava alla saletta TV di prua, al bar, e dove c'era la scala che saliva in plancia comando. La porta era chiusa; sotto la scala ricordo che sono stati rinvenuti il comandante Chessa e, se non erro, il secondo ufficiale e un altro che non ricordo bene (è tutto agli atti). Ebbene, chiesi come mai quell'ufficiale si trovava sulla porta del salone De Luxe e gli esperti - non sono un marinaio, chiedo scusa - mi dissero che in caso di pericolo o di qualunque fatto si verificasse, il primo ufficiale doveva stare su quella porta perché era quella che comunicava principalmente con la plancia comando, la più vicina, e per impedire... Poi non lo so, questo mi è stato detto, vado a memoria.

PRESIDENTE. Concluda la frase: per impedire?

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

*GROSSELLE.* Per impedire che la gente potesse uscire di là, questo mi hanno detto: per regolamento. Ripeto, non lo so, non conosco il regolamento marittimo, però era così nella norma: il primo ufficiale scendeva nel salone De Luxe e stava su quella porta; dall'altra parte c'era la zona delle scialuppe, oltre al fatto che lì c'era la zona abbandono nave, chiamata così nel sopralluogo. Ebbene, la cosa strana è che dal filmato di Canu, che aveva fatto una ripresa all'inizio, si vedono delle persone nella saletta TV, al bar insomma, ma noi in quella saletta non abbiamo trovato nessun cadavere, neanche il barista, che poi è stato ritrovato in mare (avrà avuto il tempo di andarsene, ma questi sono appunti che avevo preso io).

Se avete letto l'esito del sopralluogo avrete sicuramente notato che nella parte sinistra del traghetto la parte esterna era più combusta; addirittura non si poteva nemmeno accedere da una scala interna. Due o tre giorni dopo - non ricordo esattamente la data - un medico legale, il dottor Alessandro Bassi Luciani, che era nel capannone dove raccoglievano le salme per l'identificazione, mi chiese se poteva venire a vedere i locali del traghetto, anche perché serviva a loro come studio medico legale per le gravi combustioni e, nella circostanza, essendo uno che operava anche su questo fronte, lo accompagnai e gli feci fare un giro generale del traghetto. Scendemmo anche nel garage, dove non c'erano cadaveri. Io non ero

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

praticamente mai andato nel garage poiché non c'erano cadaveri; le macchine nella zona centrale erano state portate via, erano rimaste solo quelle ai lati. Arrivati nel garage, era tutto a posto e andammo verso prua. Nel tragitto vedemmo quello che adesso si può definire *bow-thruster* - all'epoca non sapevo cosa fosse - con questo camion totalmente schiacciato, una cosa impossibile, che aveva sul cassone (anch'esso schiacciato) una imbarcazione (anche quella schiacciata e combusta). Il portellone del *bow-thruster* dove era parcato questo camion era divelto, anche un po' piegato e c'erano accanto dei bulloni, probabilmente quelli grossi che avvitavano. Sotto al camion, nella parte superiore, c'era il portellone che sarebbe - l'ho saputo dopo perché me lo sono fatto spiegare - quello del ponte di prua, cioè sotto alla plancia comando, perpendicolare all'altro del *bow-thruster* sotto, che serviva, appunto, per estrarre eventualmente o inserire il *bow-thruster*. Guardando le deformazioni mi chiesi cosa fosse successo e mi sembrò quasi un effetto deflagratorio (era un mio pensiero). Da cosa ovviamente non sapevo; non essendo un esplosivista non conosco questi aspetti. Chiesi anche al dottor Bassi e anche lui disse che trovava la cosa strana; sicché informai il dottor De Franco, il pm - tutto quello che ho fatto è riportato nelle relazioni - e chiesi se non sarebbe stato il caso - considerato anche che c'era la Guerra del Golfo - di fare un accertamento

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

più approfondito, poiché io non me ne intendevo. Convenne e mi chiese consigli su chi chiamare. A quel punto telefonai alla direzione centrale della polizia scientifica di Roma e chiesi se c'era qualcuno in grado di fare quel tipo di attività. Mi dissero di avere un esplosivista al quale fu dato l'incarico. Vennero, fecero i prelievi e tutti gli accertamenti, anche sulle melme.

Premetto che quando il traghetto arrivò in porto veniva costantemente annaffiato con i cannoncini dell'acqua per spegnere l'incendio. Il giorno dopo probabilmente un po' d'acqua finì anche sul *bow-thruster*; non me ne intendo, però sbandava un po', sicché i Vigili del fuoco aspirarono l'acqua dall'interno; da quale locale non so, ma penso anche dal *bow-thruster*. Quando vennero quelli della scientifica con l'esplosivista guardarono l'interno del locale e raccolsero i reperti e tutte le melme che c'erano. Quello che ricordo è che i reperti, mano a mano che venivano considerati tali - poi magari non tutti potevano essere utili - venivano sigillati. Finita questa opera, se ne andarono.

Dopo un certo periodo, secondo notizie stampa, fu dato l'incarico di analizzare questi reperti, perché all'inizio non si sapeva nulla: gli effetti erano quelli deflagratori indubbiamente, però non si sapeva esattamente di cosa si trattasse, ragion per cui bisognava analizzare i reperti. A quel punto

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

gli accertamenti vennero fatti, se non erro, presso i laboratori ENEA che avevano una strumentazione un po' più avanzata rispetto a quella della scientifica e che si erano già occupati anche della strage del Rapido 904.

A questo accertamento ero presente anch'io con il dottor De Franco, perché lo accompagnai, il dottor Massari che portò i reperti sigillati, e aspettammo che arrivasse anche il colonnello Schiavi, poi generale, che però chiamò dicendo che non poteva venire perché aveva perso l'aereo. In quella sede sono stati analizzati i reperti. Prima, però, in mia presenza - fu una novità anche per me - fu fatta una prova in bianco dello strumento, come da consuetudine, per essere certi che non ci fossero residui o altre tracce. Le tracce non c'erano, quindi la prova in bianco andò benissimo, e a quel punto i reperti furono analizzati: non so quanti fossero, io ero lì per accompagnare il dottor De Franco ma anche per curiosità, onestamente. Il risultato dell'analisi fu dato direttamente al dottor De Franco e al dottor Massari dal tecnico dell'ENEA. Io feci solo da accompagnatore in quella circostanza. Questo è il fatto.

Non so se gli elementi che sono stati evidenziati provengono da quell'analisi; non so se ne sono state fatte anche altre, non me ne sono più occupato perché non era più di mia competenza. Questo per quanto

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

riguarda il *bow-thruster*. Quello che poi è successo lo diranno gli esperti.

Questo è quanto.

Rispetto alla mia personale ipotesi (immagino che prima o poi mi verrà chiesta) dissi al pm che forse la rotta del Moby Prince avrebbe potuto essere diversa, e cioè che magari stava rientrando in porto. De Franco mi chiese su quale base facessi questa ipotesi e risposi che mi basavo su alcuni elementi che, secondo me, sarebbe opportuno, magari, valutare con voi.

Dunque, un filmato che ho recuperato mostra che la petroliera era con la prua verso terra, come confermano alcune testimonianze. Se il traghetto fosse andato in collisione diretta con la petroliera - le pale del timone furono trovate orientate 30 gradi a dritta; come hanno detto tutti continuava a ruotare, ma a Sud della petroliera - sarebbe andato verso il porto incendiato. Siccome il superstite è stato ripescato a Sud della petroliera così come tutte le scialuppe di salvataggio, combustibili e anche il cadavere recuperato, cominciai a pensare che forse fosse successo qualcosa prima che aveva costretto il comandante a tornare indietro. I cappelloni accesi sul ponte di prua - è sempre una mia ipotesi; sto parlando di ipotesi - potrebbero essere stati accesi proprio quando c'è stata l'esplosione e la fiammata. Il comandante era in plancia al comando e cosa è successo? Quei fanaloni illuminavano proprio il ponte di prua. Secondo la mia teoria,

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

potrebbe esserci stato un evento strano, particolare, che ha preceduto la collisione, che ha costretto il comandante a rientrare subito in porto. Questo è quanto.

BATTISTA (*Art. 1-MDP*). Vorrei chiedere al dottor Grosselle se ricorda i momenti prima dell'accesso sul traghetto, che venne impedito perché i Vigili del fuoco dovevano fare una sommaria bonifica. In questa sommaria bonifica, da quanto ho letto, emerse che erano stati spostati nove cadaveri, carbonizzati, rinvenuti sul ponte di poppa n. 2, quindi non distanti da dove venne trovato l'unico sopravvissuto, il Bertrand.

Ci può descrivere quella situazione: è una procedura normale e perché è stato fatto? Quando sono state fatte le operazioni di identificazione delle salme, ricorda se sono stati rinvenuti dei corpi, trovati nella stessa posizione, con uno stato di compromissione differente, cioè un corpo maggiormente combusto o carbonizzato e uno magari più integro?

Faccio una piccola nota a margine del suo ultimo commento: se il Moby Prince avesse dovuto invertire la marcia e rientrare in porto le risulta qualche comunicazione della radio? Immagino, infatti, che il comandante, rientrando in porto, avrebbe dovuto quantomeno avvisare. Le chiedo se c'è stato un approfondimento di questo aspetto.

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

*GROSSELLE.* Per quanto riguarda i cadaveri a poppa, noi non potevamo accedervi; l'accesso ci era interdetto proprio perché c'era ancora pericolo per l'incendio. Ovviamente, i Vigili del fuoco sono abilitati a fare anche il recupero delle salme e, poiché si trovavano fuori sul ponte di poppa, probabilmente hanno fatto bene a spostarle; non credo che la cosa abbia compromesso nulla in questo senso.

In merito all'altra domanda che mi ha posto, non sono un medico legale però immagino che, nel momento in cui viene combusto, cade o muore per asfissia, un cadavere che sta sotto a un altro cadavere viene protetto da quello sopra, per cui la combustione può essere diversa, oppure la zona può essere differente, nel senso che dove c'è stata più combustione c'è più calore. È un po' difficile stabilirlo. Ad ogni modo, si tratta di accertamenti medico legali ai quali io non partecipavo.

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Dottor Grosselle, in relazione agli avvenimenti sui quali riferisce le è venuto il dubbio che fosse successo qualcosa, all'interno della nave, che avrebbe determinato un'inversione di rotta. Fidandomi del suo giudizio, vista la professionalità maturata nel tempo e nel suo lavoro come inquirente, mi può definire meglio che sensazione ebbe per formulare questa ipotesi e per avere questo dubbio? Vorrei, cioè, che mi facesse capire quali sono stati i rilievi, anche estemporanei, che l'hanno portata a questa possibile conclusione.

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

*GROSSELLE.* È un'ipotesi personale dettata dal fatto che mi sembrava pressoché impossibile - e lo dicevano quasi tutti - che un traghetto fosse andato contro la petroliera, che sostanzialmente è un grattacielo, senza che nessuno sul traghetto l'avesse vista, essendo peraltro la petroliera illuminatissima. Di conseguenza, era una cosa strana, ma - ripeto - sono solo mie deduzioni.

Poi, rispetto alle persone che si trovavano a prua del traghetto, dove c'era la saletta TV, dove, come mostrano i filmati, le persone guardavano la partita, nel caso di una collisione immediata, possibile - sono sempre mie deduzioni, ipotesi che ho formulato - che nessuno dei presenti, nemmeno il barista che poi è stato ritrovato in mare, fosse rimasto in quella sala che dovrebbe essere stata la prima a essere investita dal greggio? Dopo l'impatto qualcuno avrebbe dovuto essere lì.

Nessuno ha visto il traghetto, nella sua rotazione, tra il porto e la petroliera. I soccorritori arrivati hanno girato a poppa della petroliera dove c'era l'incendio, quindi con prua a terra. Tutti gli oggetti, le imbarcazioni, i cadaveri sono stati ritrovati a Sud della petroliera. Il traghetto andato in collisione - se così fosse stato - avrebbe girato verso il porto. Allora, per quale ragione un traghetto, che a mio avviso aveva già superato la

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

petroliera, torna indietro? Non c'è alcuna ragione. Ci deve essere stato un evento particolare. Potrebbe essere stato lo stesso timone che si era rotto, non lo so, ma poiché a bordo sono state ritrovate tracce di esplosivo, possiamo anche considerare che un evento tale abbia fatto sì che il comandante accendesse i fanaloni di prua, perché altrimenti nessun comandante, a quanto mi hanno detto, accenderebbe i fanaloni di prua. Se c'è nebbia si acceca totalmente, e se non c'è nebbia, i fanaloni di prua non gli servono a nulla perché illuminano la plancia di prua.

Messi insieme tutti gli elementi, mi è venuto questo sospetto e mi sono chiesto perché non valutare anche questa ipotesi. Questo è l'unico pensiero che poi ho lasciato alla valutazione del magistrato. Infatti, ero stato convocato in procura, in occasione di una riunione, perché qualche consulente cominciava a paventare un'ipotesi simile. In quella occasione avevo espresso questo mio pensiero, ovvero di un qualcosa che strideva invitando i periti a valutarlo. Ho formulato semplicemente un'ipotesi da tignoso ufficiale di polizia giudiziaria e da tignoso tecnico di polizia scientifica: nei miei rilievi - potete chiederlo a chiunque - sono sempre stato puntiglioso. Volevo cercare di capire fino in fondo ogni cosa. In quel caso avevo cercato di fare il possibile ma stava ai tecnici stabilire quale fosse la verità.

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

PRESIDENTE. Approfitto di questo approfondimento che ha dato per chiederle una cosa connessa.

Lei propose questa ipotesi al dottor De Franco, ma poi si proseguì in questa ipotesi? Durante il dibattito le fecero qualche domanda su questo oppure no?

GROSSELLE. Onestamente non me lo ricordo perché durante il dibattito mi fecero semplicemente due o tre domande; poi, il presidente disse che avevo prevaricato i miei compiti istituzionali e io volevo rispondergli che i miei compiti istituzionali erano quelli di ufficiale di polizia giudiziaria con l'obbligo di andare a fondo, di indagare.

PRESIDENTE. Il presidente era il giudice Lamberti, giusto?

GROSSELLE. Sì, il giudice Lamberti. Poi me ne andai.

Io ho dato il sangue per fare questo lavoro con passione; ho sviluppato un'ipotesi che può essere vera, falsa, buttata all'aria, ma nessuno ha dato delle risposte convincenti a quello che si è detto. Finora, tutti gli

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

elementi raccolti hanno confermato quella posizione del traghetto per me strana.

PAGLINI (M5S). Ispettore Grosselle, anzitutto la ringrazio. Desidero fare una piccola puntualizzazione rispetto alle tempistiche di un eventuale cambio di rotta del Moby Prince. Faccio presente, se magari a qualcuno è sfuggito, che sul canale 16, alle ore 22,20 circa, quindi pochissimi minuti prima dell'impatto, il Moby Prince parlava con Livorno radio (la famosa chiamata del pane). Questo significa che funzionava benissimo il sistema di trasmissione delle comunicazioni, quindi, se ci fosse stato in quei pochi minuti un bisogno, un'esplosione, si sarebbe avuto modo di lanciare un eventuale *may day*. Lo dico per portare un dato certo; almeno abbiamo chiare le tempistiche.

Lei è l'ispettore che, come ha detto prima, si occupava, con la sua squadra, di far rilevare le immagini fotografiche all'interno del traghetto, quindi delle persone, dei sopralluoghi, eccetera. Glielo dico perché noi non abbiamo immagini dei corpi ammassati; lo abbiamo sempre sentito raccontare ma non abbiamo mai visto immagini delle persone che si trovavano nel salone De Luxe. Le chiedo se ha idea della motivazione di questa assenza di immagini ed eventualmente come se lo spiega. Abbiamo

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

anche un altro punto interrogativo in modo particolare rispetto a due persone. Non le voglio chiamare cadaveri, sono due persone: il signor Baldauf e il signor Abbattista, che vengono rinvenuti nella sala motori. Sono le persone che sono conservate meglio o perlomeno hanno una conservazione migliore nella loro interezza. Ebbene, non abbiamo alcun rilevamento fotografico con le due persone sul posto, ma solamente la fotografia del cartellino con il numero. Le chiedo come eventualmente se lo può spiegare.

Appena arrivato all'interno del traghetto, lei è uno dei primi, se non ho capito male, che si inoltra. Le chiedo se ha avuto modo di fotografare all'interno del traghetto i famosi mezzi pieni di fuliggine, non incendiati, che sono stati rinvenuti, in un secondo momento, da foto casuali nelle quali si vedono le manate di passeggeri o di personale del traghetto che avevano lasciato i loro segni nel passaggio, quindi una volta che si era verificato l'incendio e che si era depositata la fuliggine. Nei garage avete trovato dei cadaveri o no?

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

*GROSSELLE.* Mi meraviglio che non ci siano immagini perché ricordo benissimo che nel nostro sopralluogo furono fotografati gli ambienti e tutti i cadaveri al rinvenimento: sono nel fascicolo del sopralluogo della polizia scientifica che abitualmente depositiamo in procura o in tribunale (in questo caso in procura); perciò il fascicolo c'è e le posso assicurare che è corposo. Di queste manate non so, anche perché sulla fuliggine potevano essere manate di persone decedute o non so; onestamente non le ho proprio viste. Potevano anche essere state fatte da chi è salito dopo a bordo, come i Vigili del fuoco; noi siamo saliti il giorno dopo in effetti.

*PRESIDENTE.* La senatrice Paglini si riferisce ad un video che è emerso qualche anno fa su Youtube, prima dell'istituzione della Commissione, ma comunque in fase successiva, dopo il 2010. Si tratta di un video del primo sopralluogo dei Vigili del fuoco, dove si vedono delle manate evidenti su macchine coperte da fuliggine. Le manate sono successive al deposito della fuliggine e non sembrano attribuibili all'entrata dei Vigili del fuoco ma appaiono come una registrazione previa, quindi a significare che dopo l'incendio a bordo, ci sia stato un movimento di persone che hanno poggiato le mani sulla fuliggine mentre il Moby Prince era ancora in mare,

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

non successivamente. Sarebbe una testimonianza di vita a bordo, almeno di qualcuno successivamente alla fase acuta dell'incendio. La senatrice le chiedeva se aveva visto o fotografato questi dati.

*GROSSELLE.* Dunque, il Baldauf me lo ricordo personalmente perché ho scritto anche che era il meno combusto rispetto agli altri; era giù nella sala macchine...

*PRESIDENTE.* Cosa vuol dire meno combusto, ce lo può spiegare?

*GROSSELLE.* Mentre gli altri cadaveri erano quasi totalmente combusti, arrostiti dall'incendio, il Baldauf aveva ancora la pelle abbastanza pulita, chiara; era addirittura riconoscibile, perciò certamente è stato fotografato.

*PAGLINI (M5S).* Ci può spiegare allora come mai non ci sono queste fotografie?

*PRESIDENTE.* Senatrice, non è detto che non ci siano. Abbiamo acquisito il fascicolo e stiamo verificando; potrebbero essere nei fascicoli. Immagino che, così come ha detto il dottor Grosselle, queste fotografie possano essere

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

nei fascicoli che ha acquisito il dottor Scavone che sono in fase di riproduzione.

*GROSSELLE.* Per quanto riguarda le tracce di mani, io onestamente non le ricordo. Mi ricordo bene del Baldauf ma non ricordo di queste tracce di mani: potrebbe essere stato anche qualcuno dei Vigili del fuoco o del personale che era sceso e mentre scendeva ovviamente appoggiava le mani. Onestamente bisogna considerare che ci troviamo di fronte a un disastro totale, con un sacco di persone decedute in un modo brutale, perché l'incendio è, a mio avviso, una delle morti peggiori. Di fronte a questa situazione, il nostro compito è stato quello di identificare i cadaveri, posizionarli dove sono stati recuperati e rinvenuti, che è importante per ricostruire tutta la dinamica. Di queste mani non ricordo, mi dispiace.

Nel garage non c'era nessun cadavere; anche i Vigili del fuoco che sono intervenuti per primi ci hanno assicurato che non c'era nessun cadavere nel garage mentre nella sala macchine sono state trovate altre persone.

*PRESIDENTE.* A proposito del garage, dalle fotografie abbiamo notato che c'erano, soprattutto a prua, molte macchine bruciate, mentre, se ci si

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

allontana dalla prua, le auto non avevano né le gomme né le parti in plastica bruciate, anzi sembravano non toccate dal fuoco, come se l'incendio dentro il garage a un certo punto si fosse fermato e fosse soltanto arrivato ad una parte e non a tutto il resto. Lei ha l'immagine del garage anche nella parte di poppa in cui è tutto bruciato oppure l'intensità del fuoco è stata diversa e non è arrivata fino alla fine? Queste gomme non bruciate ci hanno fatto impressione di fronte all'intensità potenziale del fuoco.

*GROSSELLE.* Come ho detto, il nostro primo intervento è stato quello di assicurare l'identificazione delle persone decedute (giustamente sono persone). Nel garage noi non ci siamo andati perché ci avevano assicurato che non c'erano persone decedute e che avevano già portato fuori tutte le macchine tranne, nella parte a terra, quelle sul fianco sinistro e anche qualcuna sul fianco destro. Ci sono anche le foto che si possono vedere. Questo è stato fatto prima del nostro intervento.

*PRESIDENTE.* Quindi, i Vigili del fuoco hanno fatto la rimozione delle auto?

Sten. mod      Rev. SCA                      Resoconto stenografico n.

Commissione *MOBY PRINCE*              Seduta n. 51 del 30 03-17

*GROSSELLE*. Credo i Vigili del fuoco, non so se aiutati da quelli della navale.

PRESIDENTE. E le macchine rimaste erano tutte fuse?

*GROSSELLE*. Non tanto combuste, ma comunque dovrebbero esserci delle immagini del sopralluogo. Ripeto, io non ho avuto modo di vederlo.

*GRANAIOLA (Art. 1-MDP)*. Dottor Grosselle, sinceramente non mi sembra che la sua ipotesi fosse da scartare, proprio per le considerazioni che ci ha riferito. Per capire meglio, le chiedo: se fosse davvero avvenuta un'esplosione, la stessa avrebbe giustificato lo schiacciamento del camion? Il materiale di cui ha parlato da dove è stato prelevato per poi essere esaminato dall'ENEA? Lei ci ha detto che si limitò ad accompagnare De Franco; dopodiché non seppe più niente di quelli che erano stati i risultati. Sarebbe molto interessante sapere da dove quel materiale esplosivo che fu rinvenuto - perché mi sembra che qualcosa fu rinvenuto - era stato prelevato esattamente. Secondo lei, se questa esplosione ci fosse stata, quale sarebbe stata la dinamica e da dove sarebbe partita? Questo potrebbe, a mio avviso, giustificare la non totale combustione delle macchine le cui

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

gomme erano rimaste intatte, mentre la parte proprio sotto alla plancia di comando giustificerebbe anche il fatto che nessuno fu trovato lì, né caduto né ucciso o travolto da quello che doveva essere un impatto immediato e molto violento.

*GROSSELLE.* L'ipotesi che mi è apparsa evidente è che l'esplosione si sarebbe verificata nel locale *bow-thruster*, ossia nelle eliche di prua. Il *bow-thruster* era infossato, aveva le eliche di prua a bagno d'acqua (almeno quando ci siamo andati noi). In questo locale, come è scritto anche nel mio verbale di sopralluogo, c'erano compressioni molto evidenti, in maniera eccessiva. Il locale del *bow-thruster* corrispondeva al portellone di cui abbiamo detto, che avrebbe dovuto essere chiuso - sopra questo portellone c'era il camion con la barca - e corrispondeva ad analogo portellone sul ponte di prua, in linea retta.

Secondo me, se ci fu un'esplosione, si verificò in quel locale, o meglio un'esplosione deve essersi verificata, che poi sia esplosivo o qualcos'altro non sta a me dirlo perché non sono un esplosivista. C'era addirittura una ringhiera che copriva, perché il *bow-thruster* era infossato, come ho detto - mi dispiace che non abbiate le foto perché dalle foto del sopralluogo si vede tutto benissimo - e questa ringhiera era totalmente

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

divelta da una parte; sulla parte sinistra, per chi accedeva, c'erano delle griglie che dovevano essere quelle di areazione. Mi pare di ricordare - ma questo lo possono dire i reperti perché è segnato tutto nel verbale dell'esplosivista, di chi ha fatto gli accertamenti - che frammenti di qualcosa come una borsa di quelle plastificate da viaggio fossero incastrati in quella griglia di areazione. Dico «mi pare» con beneficio d'inventario perché sembrava questo, oltre a quelli trovati nelle melme: uno o due frammentini piccolissimi. Se era una borsa era combusta, caduta da qualche parte, ma da dove non so.

GRANAIOLA (*Art. 1- MDP*). Non ha risposto alla domanda se, dopo aver accompagnato De Franco, ha saputo dei risultati di questi reperti.

GROSSELLE. Non è a me che dovevano dare il risultato, ma direttamente al pm e ai magistrati.

GRANAIOLA (*Art. 1- MDP*). Quindi lei non ha saputo niente?

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

*GROSSELLE.* Quello che ho saputo io lo sapevano tutti perché, una volta arrivata la notizia al pm, qualcun altro doveva averne parlato. Io l'ho saputo dopo.

Credo - vado a memoria - che il primo risultato, a quanto sembra a voce, sia stato dato proprio all'ENEA al dottor De Franco dal tecnico che aveva analizzato i reperti. Credo sia andata così perché in quella circostanza il dottor De Franco andò dal capo della polizia dell'epoca Parisi - il gabinetto di polizia scientifica di Livorno lavorava parecchio; aveva altri casi oltre al Moby Prince - per chiedere che io fossi esentato dall'occuparmi del resto, di avere supporto da altri, poiché, avendo seguito dall'inizio la vicenda, avrei potuto dare una mano al pm. Infatti, essendo il pm impegnato, molte verbalizzazioni di sommarie informazioni testimoniali le feci io nell'ufficio stesso del pm con la sua segretaria che faceva la dattilografa. Era veramente allucinante che due pm di un tribunale così piccolo dovessero occuparsi anche di altro.

*PRESIDENTE.* Questo è un punto che abbiamo già rilevato nella nostra relazione intermedia, e che ci ha in qualche modo preoccupato - purtroppo *a posteriori* - ovvero il fatto che un tribunale così piccolo dovesse gestire un'impresa così grande continuando a svolgere tutto il resto.

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

CAPPELLETTI (M5S). Dottor Grosselle, seguo il filone dell'ipotesi di un ordigno, perché l'esplosione ci fu; si tratta di distinguere quali fossero le cause. D'altra parte, fu anche rilevata la presenza di esplosivi, per quanto a livello molecolare o molto residuale. Se quella però era un'ipotesi, sono state fatte indagini in quella direzione? Ci sono considerazioni da fare su chi avrebbe posizionato l'ordigno? Cosa sarebbe cambiato se questa fosse stata una realtà giudiziaria seguita con determinazione dalla procura e dal punto di vista assicurativo?

Mi spiego. Esisteva allora una polizza assicurativa della Navarma contro gli attentati? È stato oggetto di indagine e verifica? Cosa sarebbe successo se si fosse stabilito che c'era stato un attentato dal punto di vista delle conseguenze sul piano assicurativo?

Vorrei chiederle, poi, in maniera molto diretta - le ricordo che se lo riterrà possiamo segretare la risposta, ma sono passati venticinque anni e probabilmente non ce n'è bisogno - se ha mai avuto pressioni dai suoi superiori per orientare le indagini in una direzione o nell'altra.

Ultima, ma non ultima considerazione: relativamente all'episodio increscioso della manomissione del timone ha svolto delle indagini? Ci può ragguagliare in merito?

<i>Sten. mod</i>	<i>Rev. SCA</i>	<i>Resoconto stenografico n.</i>
<i>Commissione MOBY PRINCE</i>		<i>Seduta n. 51 del 30 03-17</i>

PRESIDENTE. Da questo momento in poi dispongo la segretazione della seduta sino alla sua conclusione.

*(I lavori proseguono in seduta segreta dalle ore 14,10).*

*La seduta termina alle ore 14,50.*