



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 5

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

AUDIZIONE DELL'AVVOCATO PAOLO BASSANO,
LEGALE DI PARTE CIVILE

7^a seduta: martedì 9 febbraio 2016

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E**Audizione dell'avvocato Paolo Bassano, legale di parte civile**

PRESIDENTE	Pag. 3, 11, 12 e <i>passim</i>	BASSANO	Pag. 3, 11
BATTISTA	12		
FILIPPI	12		
GRANAIOLA	11		
PAGLINI	11		
URAS	12		

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Movimento Base Italia, Idea, Euro-Exit): GAL (GS, PpI, M, MBI, Id, E-E); 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-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-L'Altra Europa con Tsipras: Misto-AEcT; Misto-La Puglia in Più-Sel: Misto-PugliaPiù-Sel; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

Interviene l'avvocato Paolo Bassano, legale di parte civile.

I lavori iniziano alle ore 11,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dell'avvocato Paolo Bassano, legale di parte civile

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'audizione dell'avvocato Paolo Bassano, legale di parte civile.

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

Ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del Regolamento interno, avverto altresì che la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche attraverso l'attivazione dell'impianto televisivo a circuito chiuso.

L'avvocato Paolo Bassano è il legale di parte civile e rappresentante delle famiglie delle vittime. Chiedo all'avvocato Bassano e ai commissari se ritengano che debbano essere segreti i loro interventi. L'audito e i commissari avranno, comunque, la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audiovideo e la segretazione dell'audizione o di parte di essa qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non debbano essere divulgate.

A norma dell'articolo 13 del Regolamento interno, ricordo che è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

Do la parola al nostro ospite perché comunichi alla Commissione i fatti a sua conoscenza rispetto all'avvenimento e al disastro Moby Prince e le valutazioni che ritiene di condividere con la Commissione.

BASSANO. Signor Presidente, per esigenze di sintesi che il tempo ci impone, credo sia utile focalizzare i miei ricordi, che datano ormai a venti anni fa, sui punti controversi della ricostruzione del processo. Ricordo che in quel procedimento svolsero le funzioni di parte civile per alcune famiglie. Nel momento in cui il processo ebbe avvio la maggior parte dei familiari aveva ottenuto un risarcimento del danno e le parti civili che si costituirono furono solo quelle famiglie che ancora attendevano il risarcimento e quelle che non avevano voluto accettarlo per mantenere un ruolo attivo. Nel processo ci fu una divaricazione significativa e singolare tra le posizioni delle parti civili perché si contrappose la linea difensiva dei familiari che io assistevo – che erano le famiglie solidali con quella di Loris Rispoli, attuale presidente del comitato dei 140 – e quella delle parti civili che erano solidali alle posizioni dei familiari del comandante Chessa. Era una contrapposizione abbastanza singolare, apparentemente non spie-

gabile, ma che probabilmente aveva una motivazione umana: i figli del comandante Chessa forse volevano fare salva la memoria del padre e non vederlo indicato come l'unico, il principale responsabile di un errore umano nella condizione nautica della nave, cosa che avrebbe minimizzato altri profili di responsabilità. Ricordo che quando subentrai nella difesa dei familiari era già stato incaricato come consulente navale il professor Del Bene, un ingegnere navale che ebbe molta parte nel processo e nella ricostruzione del ruolo e della dinamica come consulente tecnico di parte civile. Il professor Del Bene condivideva sostanzialmente la posizione dei consulenti tecnici del pubblico ministero che erano stati incaricati all'indomani dell'evento. Il *leader* del gruppo di consulenti tecnici era l'ingegnere civile Gristina che, con l'allora pubblico ministero, dottor Luigi De Franco, procedette ai primi accertamenti sulla nave dopo il rientro in porto dopo la collisione.

La ricostruzione che fu ipotizzata dall'ingegner Gristina – e che fu sostanzialmente condivisa dal consulente delle parti civili che io assistevo, professor Del Bene – è che si fosse verificato un fenomeno atmosferico abbastanza raro, ma non sconosciuto e assai temibile nell'esperienza marittima. Per una differenza abbastanza singolare tra la temperatura dell'acqua e dell'aria – l'acqua era più fredda dell'aria – si era formato un banco di nebbia di avvezione, un tipo di nebbia che non cala, ma si alza dalla superficie dall'acqua. È temibile perché può essere un fenomeno abbastanza improvviso e localizzato. Quindi, quella notte per chi osservava il mare da terra e per una nave in uscita dal porto con una navigazione a vista tutto lo scenario e il contorno delle opere foranee e delle navi in *radar* appariva chiaro fino al momento in cui non ci si imbatte nel banco di nebbia che veniva dal largo verso terra e che poteva coprire le navi posizionate più a largo. La situazione che fu ipotizzata – e che poi, per mia personale convinzione, è stata accreditata dallo svolgimento del dibattito – è che, nel momento in cui il Moby Prince uscì dalle opere foranee del porto di Livorno in una notte chiara e di perfetta visibilità fino a quel momento, tutte le navi in *radar* fossero visibili con le luci di stazionamento accese e che, come avveniva di consuetudine, la navigazione fosse fatta a vista, senza l'ausilio di tracciamento delle posizioni e del *radar*, e che l'uscita seguisse una rotta abbastanza consueta ravvicinata rispetto alle posizioni delle navi ancorate in rada. Probabilmente, quando il Moby Prince superò le prime due navi (Cape Breton e Gallant), che stazionavano alla sua sinistra nella rotta di uscita, lasciandosi ulteriormente sulla sinistra l'Agip Abruzzo, che è l'ultima nave nella sequenza del tragitto che il Moby Prince doveva percorrere per raggiungere la cosiddetta punta polverai della isola d'Elba, che era il riferimento nel tracciamento della rotta, l'Agip Abruzzo, a un certo punto, scomparve alla vista di chi era in cabina di equipaggio. La scomparsa improvvisa dell'Agip Abruzzo alla vista è stata confermata dai testimoni oculari. Ricordo alcune persone, di cui due osservatori qualificati perché erano due allievi dell'accademia navale che stavano osservando lo scenario delle navi in *radar*, oltre al giovane D'Alesio, che era in osservazione dalla terrazza di casa

sua con un cannocchiale, che filmò dopo la collisione quello che si vedeva a mare. Tutti avevano avvistato l'Agip Abruzzo, come si dice in gergo marinaro, impavesata con tutte le luci di posizione accese e improvvisamente l'avevano vista sparire in una sorta di nebulosa. La ricostruzione che è stata data e confermata dalle due sentenze del tribunale di Livorno e della corte d'appello di Firenze e dalle ulteriori indagini svolte a seguito della riapertura nel 2007 è che si sia effettivamente trattato di un banco di nebbia di avvezione che, provenendo dal largo, abbia fatto sparire alla vista di chi guidava la manovra del Moby Prince, navigando a vista, l'Agip e che, di conseguenza, era troppo tardi per impostare una navigazione a radar perché, contrariamente a quello che si pensa, il radar non dà un'immagine sostitutiva della vista, ma dei punti di riferimento che vanno elaborati con strumentazione e criteri trigonometrici. Bisogna, quindi, avere il punto esatto in cui si trova la nave e fare un tracciamento. La navigazione radar si imposta in un tempo di elaborazione piuttosto complesso e lungo e con un'operazione complessa che non è propria di un timoniere o di un giovane ufficiale. Molto probabilmente, stando alle ricostruzioni di tempistica, la sparizione alla vista dell'Agip Abruzzo, rispetto a chi navigava, è avvenuta tra i cinque e i dieci minuti prima della collisione o, forse, in un tempo minore.

Sapete che la tesi della sparizione della nave e il conseguente disorientamento di chi guidava la manovra a causa della nebbia è stata confermata – se si vuole prestar credito – all'unico teste sopravvissuto, Alessio Bertrand, l'unico marittimo a bordo del Moby Prince che fu salvato nelle operazioni che seguirono alla collisione.

Alessio Bertrand, anche se riferì questa circostanza in occasione del suo terzo interrogatorio (non nel primo), disse di avere incontrato, durante lo stato di confusione che seguì alla collisione, il timoniere, che si chiamava Padula, il quale gli avrebbe detto una frase del tipo: «C'era nebbia, abbiamo fatto casino e siamo andati a sbattere». Su questa ricostruzione notoriamente non c'è stata convergenza unanime e l'aspetto singolare, dal punto di vista processuale, è che i principali antagonisti dell'accreditamento di questa versione dei fatti non furono coloro che avrebbero avuto un interesse processuale a contrastarla, quindi la difesa dell'Agip Abruzzo e dell'ufficiale Valentino Rolla, il quale, essendo imputato per non avere dato tempestivi segnali dell'intervento della nebbia che aveva oscurato la nave, avrebbe certamente avuto un interesse processuale qualificato a negare che ci fosse stato un fenomeno atmosferico così repentino e tale da far percepire, a bordo dell'Agip Abruzzo, il pericolo che si creava per altri convogli di navigazione. Questa tesi fu invece contrastata da quelle parti civili che erano identificate con i figli del comandante Chessa.

Nel processo si verificò una situazione processualmente atipica. Infatti, il mestiere della parte civile è quello di chiedere la condanna di chi è imputato e di tutti gli imputati, quindi un risarcimento del danno in ragione della responsabilità penale di chi se l'è vista contestare, e vedere così accreditata la fondatezza delle imputazioni.

In quel processo avemmo due parti civili: una rappresentata da me, che svolgeva il ruolo proprio della parte civile, quindi si allineava alla tesi accusatoria del pubblico ministero, e una parte civile che sosteneva, viceversa, che le indagini dovessero essere integralmente rinnovate e che non ci fosse responsabilità di Valentino Rolla perché la nebbia in realtà non ci sarebbe stata. Da questo antagonismo di posizioni di parte civile derivò anche uno sviluppo del processo che vide la contrapposizione non già e non tanto tra i consulenti degli imputati e quelli dell'accusa pubblica e privata, ma tra i consulenti di parte dell'accusa privata e dell'accusa pubblica e i consulenti di altra parte dell'accusa privata.

Per stare agli elementi essenziali, ricordo che forse il ruolo più attivo nel sostenere una ricostruzione alternativa a quella dell'accusa pubblica, e dei familiari che io rappresentavo, fu del consulente ufficiale di Marina, comandante di nave mercantile, che si chiamava Profeta Brandimarte, che era il difensore delle parti civili assistite dall'avvocato Antonino Filastò, (parti civili Chessa, per intenderci), che sostenne una ricostruzione alternativa ribaltata rispetto a quella dei consulenti del pubblico ministero, e cioè la nota tesi che la collisione tra il Moby Prince e l'Agip Abruzzo non fosse avvenuta nella fase di uscita del Moby Prince dal porto ma in una fase di rientro: la famosa tesi della manovra diversiva del Moby Prince.

Sostenne Brandimarte – e poi altri consulenti di cui si avvalse – che in realtà il Moby Prince avesse già superato l'Agip Abruzzo e fosse andato oltre, nel momento in cui si sarebbero verificati contestualmente due eventi: da una parte, un incendio a bordo dell'Agip Abruzzo avrebbe determinato l'esigenza di uno spegnimento con manichette antincendio o con altri mezzi di estinzione (con un conseguente fenomeno di vaporizzazione dell'acqua e un cono di nebbia o di vapore intorno alla petroliera, determinato da un incendio già presente a bordo); dall'altra, un'esplosione – con singolare coincidenza – si sarebbe verificata per lo scoppio di una bomba nel locale delle eliche di prua del Moby Prince, tale da determinare nel comandante Chessa la decisione improvvisa e repentina di fare quella che si chiamerebbe in gergo stradale un'inversione a U, ovvero una inversione di 180 gradi, facendo rientrare il Moby Prince verso il porto di Livorno.

Nel corso di questa manovra di conversione il Moby Prince sarebbe andato ad urtare contro l'Agip Abruzzo, reso non più visibile da questo fenomeno di vaporizzazione-nebulizzazione, o forse da un *blackout* che avrebbe spento le luci e non lo avrebbe reso visibile. Questa tesi – chiamiamola Brandimarte-Chessa – aveva due punti di forza, forse tre.

Il primo elemento (documentale) era rappresentato dal cosiddetto video D'Alesio il quale quella sera era sulla terrazza di casa sua e filmò con una videocamera la scena che si era verificata dopo la collisione. Quella che dal video D'Alesio sembra di intravedere era la sagoma dell'Agip Abruzzo all'orizzonte, mentre non si vedeva il Moby Prince. Il video D'Alesio era stato girato a distanza di pochi minuti dalla collisione. C'era la convinzione – poi confermata da tutti – che il Moby Prince fosse rimasto incagliato per almeno una ventina di minuti nell'Agip Abruzzo, ragion per

cui sembrava non verosimile che in un video girato a pochi minuti di distanza dalla collisione non si vedesse il Moby Prince e si vedessero invece – per come veniva visivamente interpretato il filmato – le fiamme al di là della sagoma dell'Agip Abruzzo, ovvero sulla fiancata verso il largo e non verso terra. Se ne desunse che la collisione fosse avvenuta non dal Moby Prince in uscita (quindi sulla fiancata dall'Agip Abruzzo che guardava verso terra), ma dal Moby Prince in rientro sulla fiancata che guardava verso mare.

Il secondo elemento che sosteneva questa fase ricostruttiva fu quello dell'esplosione avvenuta nel locale *bow thruster* delle eliche di prua, che era sotto la stiva. Ricordo che il Moby Prince, al momento della collisione, aveva in stiva alcuni veicoli tra i quali alcuni autoarticolati, e uno di questi era stato proiettato per cinque metri d'altezza da un'esplosione che era avvenuta nel locale eliche di prua sottostante la stiva. In corrispondenza del locale delle eliche di prua c'era un tetto apribile, un grande portellone, che, per effetto della detonazione o deflagrazione, aveva proiettato questo autocarro – che era al di sopra del portellone – addirittura sul soffitto della stiva, facendogli fare uno scarto di quasi cinque metri, che presupponeva una forza d'urto poderosa, e necessariamente un'esplosione, che aveva fatto volare letteralmente in area l'autocarro.

L'esplosione fu ricondotta alla presenza di esplosivo e fu interpretata come una detonazione. Da qui l'accredito dell'ipotesi di una bomba nel locale *bow thruster* che avesse fatto volare l'autocarro. Era pacifico che quella esplosione non aveva interferito con la timoneria di bordo, perché le eliche *bow thruster* erano di manovra in porto e servono solo a far spostare lateralmente la nave e, di conseguenza, quella esplosione non avrebbe potuto avere nessuna interferenza con la conduzione nautica. Non aveva lesionato lo scafo e l'unica ipotesi che poteva riconnettere questa esplosione a quello che poi avvenne era che il comandante, avvertito di un fenomeno anomalo, avesse improvvisamente e repentinamente deciso di invertire la rotta e di rientrare in porto. Il terzo elemento, che forse è il più suggestivo a sostegno della tesi Brandimarte-Chessa, era il cosiddetto video Canu. Tra i passeggeri a bordo ve ne era uno che aveva una videocamera che poi fu trovata sotto il cadavere della moglie ancora abbastanza integra; ne fu estratta maldestramente la pellicola. Allora si trattava di pellicole su supporto celluloido. La pellicola fu strappata dalla polizia scientifica e quello che poi fu visto e riletto – era una pellicola con una traccia audio – rappresentava l'interno della cabina dove si trovava Canu con la moglie e le figlie, che si stavano preparando per andare a dormire. Vi era una situazione di apparente calma. La parte finale della traccia audio di questo video, che pure non rappresentava nessun movimento e non dava il senso di una perdita di equilibrio o di caduta dei passeggeri nella cabina o di spostamento, era accompagnato da un suono sordo e continuo, come un rombo. Se ne desunse che l'audio di quel video documentasse il momento dell'esplosione della bomba che, come tale, non aveva determinato l'arresto del percorso della nave, ma non aveva nemmeno determinato un allarme nei passeggeri. Però, evidentemente era te-

stimonianza di un fragore che non poteva essere quello della collisione contro l'Agip Abruzzo perché, se fosse stata la collisione, i passeggeri che erano all'interno della cabina sarebbero caduti e stati spostati in avanti. L'interpretazione del rombo del video Canu è sempre rimasta molto controversa perché le modalità con cui la pellicola fu estratta fecero emergere il sospetto che avessero potuto danneggiare il tracciato audio e che questo rombo fosse semplicemente il suono prodotto dall'estrazione della pellicola. Questa tesi fu, in realtà, contrastata dai familiari di Chessa e dai suoi consulenti che dissero che qualunque esperimento fatto per tentare un'estrazione forzata di una pellicola con una banda audio da una telecamera non aveva dato esiti minimamente paragonabili. È un po' come la vicenda della sindone con tutti i tentativi di riprodurre le ustioni per cercare di accreditare un esito che non sia quello mistico. Questi erano gli elementi che avevano accreditato la tesi, che però aveva, secondo me, debolezze non superabili, per non contare della singolarità del calcolo combinatorio, di cui bisognerebbe far conto se si supponesse che contestualmente si fosse verificato lo scoppio di una bomba a bordo del Moby Prince e lo scoppio di un incendio che aveva determinato un *black out* a bordo dell'Agip Abruzzo. Sono circostanze che si sarebbero dovute verificare per una coincidenza fatale.

Quello che, secondo me, esclude la credibilità di questa tesi sono due dati. Il primo essenziale è la tempistica: quello che è avvenuto quella sera dall'uscita della nave dalle opere foranee del porto di Livorno al momento della collisione è ricostruibile cronometricamente attraverso le registrazioni del nastro del canale di soccorso. L'autorità marittima di Livorno aveva istituito da pochi mesi un servizio di registrazione audio del canale di soccorso, che è un canale che veniva usato promiscuamente da tutte le unità navali in un ambito spaziale molto vasto per comunicazioni di soccorso. Il canale di soccorso era sottoposto da pochi mesi ad una registrazione continua. Questa ha consentito di misurare l'esatto intervallo di tempo tra le comunicazioni dell'avvisatore marittimo al momento dell'uscita del Moby Prince dal porto e le comunicazioni del pilota che scese dalla nave. Le navi entrano ed escono dal porto con un pilota a bordo e a Livorno c'è il pilotaggio obbligatorio: il pilota sale sulla nave che esce dal porto a banchina e esce superate le opere foranee. Di solito ha una pilotina, che viene agganciata alla nave, e attraverso un portellone a raso acqua vi ci sale. Sappiamo quando il pilota è uscito che intervallo è intercorso rispetto al primo *mayday*, al primo segnale di soccorso, che si suppone sia stato lanciato nell'immediatezza della collisione. Le ipotesi sono di un *range* che va dai trenta ai sessanta secondi per il segnale di *mayday* lanciato dal marconista. Se si misura l'intervallo tra l'uscita del Moby Prince dalle opere foranee del porto di Livorno e il *mayday* ci sono poco più di dieci minuti. La velocità di crociera di una nave si acquista progressivamente: non è come un'automobile che prende velocità schiacciando l'acceleratore. Mi pare che si sia calcolato che la velocità di crociera raggiunta fosse di circa 15 nodi. L'accelerazione abitualmente seguita dal Moby Prince in uscita era esattamente il tempo necessario a

coprire l'intervallo tra l'uscita dalle opere foranee e la collisione. Quindi, non ci sarebbe stato il tempo perché il Moby Prince superasse l'Agip Abruzzo, facesse una manovra diversiva e rientrasse indietro colpendolo sulla fiancata a mare. Era poi totalmente inverosimile che il comandante del Moby Prince, al solo verificarsi di uno scoppio nel locale eliche, senza nemmeno verificare cosa fosse accaduto, quale ne fosse la causa o la situazione di galleggiamento della nave dopo un'esplosione e la manovrabilità, avesse improvvisamente dato ordine di invertire la rotta e rientrare in porto.

Se vi fosse stato un rischio di affondamento e uno squarcio nella chiglia, ben compatibile con un'esplosione, la prima cosa da fare sarebbe stata ammainare le scialuppe e porre in essere le manovre di salvataggio dell'equipaggio e dei passeggeri, che si sarebbero dovute mettere in atto in una situazione di questo genere.

Sarebbe stata una manovra folle, alla cieca, quella di dare istantaneamente un ordine di rientro della nave senza nemmeno valutare quale rotta, quale manovrabilità la nave avesse.

Al di là di questa considerazione cronologica e logica, i due principali elementi a sostegno della tesi Bandimarte-Chessa si sono rivelati insussistenti perché il video D'Alesio, che sembrava mostrare l'Agip Abruzzo con la fiancata integra verso terra e la fiancata squarciata verso mare (con l'incendio verso mare), quando fu sottoposto ad un filtraggio, ad una elaborazione nel corso delle perizie che il tribunale dispose nel dibattimento, rivelò che quello che si vedeva non era in realtà l'Agip Abruzzo, ma era il banco di nebbia o di vapore o di fumo che si era formato da quel momento intorno all'Agip Abruzzo. Quindi, in realtà il video D'Alesio non mostrava né l'Agip Abruzzo né il Moby Prince, ma faceva vedere un fronte sull'orizzonte di nebbia o di fumo dietro il quale si vedevano i bagliori dell'incendio. Quindi, l'equivoco era stato che quello che sembrava una linea sull'orizzonte corrispondente alla massa dell'Agip Abruzzo in realtà era una linea sull'orizzonte corrispondente al banco piuttosto basso di nebbia o di fumo che si era formato e avvolgeva ormai le due navi.

La ripulitura – come si disse – del video D'Alesio accreditò proprio la tesi del pubblico ministero, ovvero che ci fosse un banco basso di nebbia d'avvezione che aveva raggiunto e oscurato, alla vista di chi navigava, l'Agip Abruzzo. Dietro questo banco si vedevano le fiamme di un incendio che sicuramente ormai divampava sia a bordo della petroliera sia a bordo del Moby Prince.

La tesi dell'esplosione nel locale *bow thruster* determinata da esplosivi fu smentita da una Commissione della Marina militare – mi pare che fosse la Mariperman di La Spezia – costituita da nove specialisti del genio navale e forse dello stato maggiore, esperti in fenomeni di esplosione sia dal punto di vista chimico e fisico sia dal punto di vista esperienziale (nei fenomeni deformativi causati dalle esplosioni), i quali convennero, dopo ispezioni e analisi, che l'esplosione non era stata causata da esplosivi

ma da gas che era stato convogliato attraverso i condotti di aspirazione nel locale *bow thruster*, che era esplosivo.

La tesi della Mariperman della deflagrazione – si contrapponevano due sostantivi: detonazione *versus* deflagrazione – si fondava su uno studio delle deformazioni delle lamiere del locale *bow thruster* e sulla considerazione che non esisteva un punto di scoppio che sarebbe stato facilmente individuabile se ci fosse stata una bomba, quindi una concentrazione di esplosivo, sul pavimento del locale *bow thruster*.

Per contrastare questa evidenza (ovvero che non esisteva il punto di scoppio e che le deformazioni erano omogenee, tipiche di una forte pressione determinata da un'onda d'urto diffusa e non concentrata), si provò a sostenere da parte del Bandimarte e dei consulenti Chessa che la bomba fosse stata addirittura sospesa, e cioè che non fosse stata posata sulla plancia, sul pavimento, ma che fosse stata attaccata al soffitto e sospesa; tesi, anche questa, difficilmente verosimile, perché non si capisce perché chi voglia creare o abbandonare una carica di esplosivo debba sospenderla al soffitto.

Ultima circostanza – dovrei dire legata soprattutto alla mia sensazione e alla mia esperienza da avvocato – che secondo me rende del tutto non credibile la tesi che nega la presenza di nebbia d'avvezione, fu la coerente deposizione di tutti i marittimi dell'Agip Abruzzo, che confermarono che erano a bordo della nave e che, ad un certo punto, mentre guardavano la partita di calcio, si accorsero tutti che era arrivato un banco di nebbia. Qualcuno si affacciò per andare a vedere questo strano fenomeno che aveva oscurato la nave e che non consentiva più di vedere la terra, qualcun altro lo osservò dall'oblò; ma un numero di deposizioni impressionanti di marittimi a bordo dell'Agip Abruzzo concordò nel dire che si era formato il fenomeno improvviso della nebbia d'avvezione che aveva avvolto la nave. Tutti collocarono tra i cinque e i dieci minuti questo fenomeno prima della collisione con l'Agip Abruzzo. La mia sensazione fu di assoluta genuinità delle deposizioni. Molti di questi marittimi, o almeno alcuni non lavoravano più per la SNAM-Agip, quindi sarebbe stato estremamente difficile – se anche questa fosse stata l'intenzione dell'armatore – andare a comprare, condizionandola, la deposizione di così tante persone.

Io ragionai che ben difficilmente un armatore come SNAM, ente a partecipazione statale, si sarebbe impegnato in un'attività tanto rischiosa come quella di andare a condizionare o corrompere un numero di testi per sostenere una tesi, che in fin dei conti non avrebbe apparentemente spostato granché, sul piano delle responsabilità, la posizione della SNAM.

Ricordo che alla fine del processo l'ufficiale di bordo Rolla è stato condannato proprio per non aver dato i segnali di pericolo per il sopravvenire della nebbia.

Presidente, credo di aver richiamato gli aspetti essenziali. Sono disponibile a rispondere alle domande che riterrete di pormi.

PRESIDENTE. Colleghi, dato il poco tempo a disposizione prima degli impegni d'Aula, vi inviterei a porre domande molto brevi, ed eventualmente a far pervenire ulteriori domande scritte che sottoporremo all'avvocato, concordando insieme una prossima audizione.

GRANAIOLA (PD). Avvocato, le chiedo una precisazione: l'ingegnere Gristina era un esperto meteorologo?

BASSANO. Un ingegnere navale.

GRANAIOLA (PD). Non c'è stato un esperto meteorologo che si è espresso sulla formazione di questo banco di nebbia?

PAGLINI (M5S). Avvocato Bassano, lei subentra nel processo dopo che un primo *pool* di avvocati, facenti capo allo studio Vincenzini, si interessa alla questione e abbandona poco dopo l'interessamento al caso: è corretto?

Il suddetto studio all'epoca si avvale anche di tecnici che fecero rilevamenti importanti – che, se non erro, non sono mai entrati come carteggi nel processo – tra cui c'era la precisa rilevazione della posizione dell'Agip Abruzzo, fatta dopo poche ore da uno specialista di nome Vatteroni, che rivelò che il punto esatto della petroliera in quel momento era all'interno dell'area di divieto di ancoraggio. Infatti, nel primo processo risulterà che la posizione dell'Agip Abruzzo era all'interno di questo cono in cui era vietato ancorare. Le chiedo se lei era a conoscenza di questi rilevamenti e della relativa documentazione, che cosa ne pensa e soprattutto, visto che nella sentenza (in cui si indica la posizione della petroliera all'interno del cono di divieto di ancoraggio) si dice che l'intero impianto *sprinkler* del Moby Prince non era mai entrato in funzione, perché non si presentò istanza contro la SNAM per la posizione illegale indicata dalla sentenza e contro l'armatore Vincenzo Onorato, per i rilievi sempre indicati in sentenza? Perché non si fece questo tipo di azione?

Dopodiché ricorda degli atteggiamenti da parte della procura di Livorno e del collegio giudicante in relazione alla vicenda del Moby? Ci può aiutare a ricostruire il tema dei risarcimenti? Chi ha risarcito i familiari delle vittime del Moby Prince e per quale importo e quando? Sappiamo che ci fu una parte che accettò questo accordo, mentre ci furono 16 parti civili che continuarono con il processo che si chiuse nel 2001. Siccome non abbiamo mai avuto un dato certo sul risarcimento, chiediamo se lei è disponibile. Siccome sappiamo che la trattativa fu fatta direttamente dalle assicurazioni in questione, chi erano queste assicurazioni? Quanto fu l'importo totale? Le domande servono a capire meglio la gravità del fatto. Ci può aiutare a ricostruire il motivo per cui alcune parti civili, rispetto ad altre, si fermarono alla prima proposta? Si sente di rimproverare il pm De Franco, per come svolse le indagini?

URAS (*Misto-SEL*). Mi riservo di predisporre una piccola nota con domande scritte.

Siccome il racconto dell'avvocato mi è sembrato circoscriversi alla dinamica dell'incidente, mi chiedo se, come parte civile, non si sia ritenuto di dover intervenire anche in ragione della dinamica dei soccorsi. Per quale ragione, fatto salvo l'incidente, i passeggeri e l'equipaggio muoiono? Una parte di responsabilità era individuabile nella dinamica dei soccorsi? C'è stata un'iniziativa dal punto di vista legale perché venisse riconosciuta una responsabilità da parte di chi doveva intervenire ad evitare il peggio?

BATTISTA *Aut* (*SVP, UV, PATT, UPT*)-*PSI-MAIE*. Mi riservo di formulare le domande se ci sarà un'altra occasione.

PRESIDENTE. In ogni caso, ci prendiamo 48 ore, da qui a giovedì, per raccogliere le domande scritte e inviarle formalmente all'avvocato Bassano. Questo serve per iniziare a comprendere le tematiche che pongono i commissari.

FILIPPI (*PD*). Signor Presidente, ringrazio l'avvocato Bassano.

Ci sono quattro nuclei di questioni su cui l'avvocato può darci il suo contributo. Di uno parlava il collega Uras. Lei ha fatto la ricostruzione dell'evento, ma c'è la seconda parte. Legando i sistemi dei soccorsi con i tempi di sopravvivenza, ci piacerebbe potere conoscere il suo punto di vista.

La seconda questione è il posizionamento dell'Agip Abruzzo. Al di là del video D'Alesio, vi sono anche delle registrazioni audio del sistema dei soccorsi che tenderebbero ad accreditare la prua verso Sud e, quindi, questo elemento è contraddittorio rispetto alla dinamica di collisione che ha ricostruito. Se la posizione era in un punto di ancoraggio vietato, quale sarebbero state le conseguenze dal punto di vista delle responsabilità e al riguardo cosa ne pensa?

La terza questione è il processo parallelo Moby Prince. Non vi sono stati elementi – mi corregga se sbaglio – che hanno interferito nel processo principale. Ci potevano essere, secondo lei, elementi ed aspetti che potevano collegarsi? Se sì, quali?

Vengo all'ultima questione: un altro elemento che stride è che i principali imputati sono – mi si passi il termine – di secondo piano rispetto ai principali responsabili. La domanda diretta è: ci sono stati tentativi nel dibattito processuale di coinvolgere i principali responsabili? Mi riferisco ovviamente al comandante dell'Agip Abruzzo, al comandante del porto, al responsabile e proprietario del Moby Prince. Se sì, quali sono state le dinamiche processuali e l'atteggiamento del magistrato? Questo aspetto non è secondario nel prosieguo dei lavori che la Commissione è chiamata a intraprendere.

PRESIDENTE. Raccogliamo le domande e poi decideremo nell'Ufficio di Presidenza quando chiedere un nuovo incontro con l'avvocato perché è bene che le domande, essendo particolarmente importanti, diventino oggetto di una nuova audizione.

Ringrazio il nostro ospite per il contributo offerto ai nostri lavori.

Dichiaro conclusa l'audizione all'ordine del giorno.

I lavori terminano alle ore 12.

