



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 11

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

AUDIZIONE DEL DOTTOR CARLO CARDI, PUBBLICO
MINISTERO CHE CONDUSSE IL PROCESSO DI PRIMO GRADO

13^a seduta (notturna): martedì 8 marzo 2016

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E

Audizione del dottor Carlo Cardì, Pubblico Ministero che condusse il processo di primo grado

PRESIDENTE	Pag. 3, 19, 21	CARDI	Pag. 3, 9, 10 e passim
BATTISTA (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE)	8		
FLORIS (FI-PdL XVII)	15		
GRANAIOLA (PD)	7		
MUSSINI (Misto)	13		
PAGLINI (M5S)	16		
URAS (Misto)	7, 9		

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, Idea, Euro-Exit, M.P.L. – Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, E-E, MPL); 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-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.

Interviene il dottor Carlo Cardi, Pubblico Ministero che condusse il processo di primo grado.

I lavori hanno inizio alle ore 20.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del dottor Carlo Cardi, Pubblico Ministero che condusse il processo di primo grado

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del dottor Carlo Cardi, pubblico ministero che condusse il processo di primo grado.

Avverto che della seduta odierna verranno redatti il resoconto sommario ed il resoconto stenografico. Ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del Regolamento interno, comunico 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.

L'auditore e i commissari 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, è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

Rivolgo il mio benvenuto al dottor Carlo Cardi, che è il pubblico ministero che condusse il processo di primo grado.

Gli do la parola, ringraziandolo ancora per la sua presenza. Successivamente prenderanno la parola i colleghi senatori per porre domande di approfondimento o di chiarimento utili al lavoro della nostra Commissione.

CARDI. La mia esperienza con riferimento a questa sciagura, avvenuta nelle acque antistanti il porto di Livorno nel 1991, si articola sostanzialmente in due momenti. Il primo che è relativo all'intervento all'indomani della tragedia e volto essenzialmente all'attività attinente al riconoscimento delle salme, dei resti e degli adempimenti conseguenti di natura *latu sensu* medico-legale e quindi al rilascio del nulla osta alla sepoltura delle salme che via via venivano attribuite. È stato questo un periodo di tempo che è durato, secondo i ricordi che ho adesso, approssimativamente un paio di settimane e che ha visto sostanzialmente impegnato, oltre a me, naturalmente il dottor De Franco che era il magistrato di turno quella sera e quella mattina e che, contestualmente a questo, naturalmente seguiva le indagini, gli atti di indagine.

Penso di non dovere intrattenermi di più su questa parte dell'attività, salvo che non abbiate qualche domanda da fare in proposito, perché è un'attività necessaria in un caso come quello che si è verificato, dove obiettivamente c'erano tantissimi problemi anzitutto per far fronte, dal punto di vista logistico, a quello che era avvenuto e poi via via nel raccogliere le informazioni da parte dei familiari che accorrevano a Livorno, nel fare delle schede – ecco mi sta venendo in mente questa attività – da distribuire ai familiari in quei momenti per avere notizie su reperti o su caratteristiche fisiche che consentissero di fare delle comparazioni e poi, in base a queste, seguire un po' il lavoro dei medici legali con l'ausilio, naturalmente, della polizia giudiziaria.

Il secondo momento è invece quello che si apre sostanzialmente con il dibattimento di primo grado quattro anni e mezzo dopo, mi sembra, nell'autunno; non ricordo la data precisa del 1995, quando il collega De Franco si era trasferito da poco e io venni incaricato di seguire appunto la fase dibattimentale e quindi nel fare gli atti introduttivi e anche preliminari, mi sembra di aver fatto anche la lista testi che però tra le mie poche carte che sono riuscito a rintracciare non ho rinvenuto, ma senz'altro la Commissione ha questo materiale o è in condizione di acquisirlo. Mi sembra di aver fatto la lista testi. Ho fatto poi la relazione introduttiva ed ho seguito tutta l'istruttoria fino alla sua definizione in primo grado che, come sapete, è dell'ottobre del 1997. La sentenza di primo grado è poi stata depositata nel gennaio del 1998. Tra gli appunti che ho invece ritrovato c'è una mia stringatissima esposizione introduttiva, fatta appunto in esordio della fase istruttoria, ad illustrazione delle prove richieste nel dibattimento e che posso anche lasciare alla Commissione, non perché sia un contributo particolarmente interessante, ma perché magari ci sono vari riferimenti alla storia dell'istruttoria, per quanto riguarda le emergenze delle iscrizioni nel corso del tempo fatte nei confronti delle persone che sono state sottoposte ad indagini e l'indicazione poi della relativa definizione processuale. Quindi questa la lascerei.

So che la Commissione già dispone della sentenza di primo e di secondo grado, le imputazioni erano variegata: a carico del terzo ufficiale della petroliera erano ascritti i reati di cooperazione colposa in incendio e naufragio colposo oltre che cooperazione colposa nell'omicidio colposo plurimo. Mentre a carico degli altri imputati, sostanzialmente riconducibili all'attività della Capitaneria di porto con riferimento al momento successivo alla tragica collisione, vi era la contestazione nei confronti di Spartano, il militare della Capitaneria di porto in servizio quella sera alla radio, al Checcacci ufficiale di guardia quella sera e al vice comandante della Capitaneria, Cedro, per profili di colpa differenziati con riferimento a ciascuno di essi, la ipotesi di cooperazione colposa, omicidio colposo plurimo.

L'istruttoria dibattimentale si è protratta per un periodo di tempo significativo. All'esito dell'istruttoria ho ritenuto che le emergenze acquisite imponessero la richiesta di assoluzione nei confronti, oltre che del militare al servizio radio, anche degli ufficiali Cedro e Checcacci, sostanzialmente

su rilievo dell'esistenza, con riferimento a questi due ultimi, di fondati motivi di critica integranti profili di colpa, i più contestati dal pubblico ministero, ma che non si potesse ritenere e anzi si dovesse escludere il nesso di causalità tra le commissioni addebitate e l'evento. E questa, naturalmente, è una tematica presente tra i motivi istitutivi della Commissione, relativa ai tempi di sopravvivenza. Ho chiesto pure l'assoluzione nei confronti dell'ufficiale dell'Agip Abruzzo che era di guardia quella sera, cui era contestata, per molteplici profili di colpa, una omessa attivazione, in vario modo descritta, al momento dell'avvicinarsi o comunque della presenza sulla petroliera, della nebbia.

E con riferimento a questa posizione ho chiesto un'assoluzione in base ai sensi dell'articolo 530, comma 2, e cioè per non esservi piena prova della responsabilità dell'imputato, anche qui con riferimento al profilo del nesso di causalità.

Ho ritenuto di dover concludere nel senso che, fermo restando la possibilità di contestare fondatamente un difetto di tempestiva attivazione da parte del terzo ufficiale di guardia sulla petroliera, l'incertezza sui tempi di formazione di questo fenomeno atmosferico che costituisce la base, il presupposto dell'imputazione della quale sto parlando, non consentisse di avere certezze sul punto, perché chiaramente anche pochi minuti possono fare la differenza.

Su questo aspetto è intervenuta la sentenza della Corte d'appello che invece ha ritenuto la sussistenza di emergenze per fondare il giudizio di riconoscimento di responsabilità del Rolla che è stato prosciolto previa concessione delle attenuanti generiche che hanno fatto applicare la causa di estinzione del reato e della prescrizione. La sentenza della Corte d'appello accerta positivamente la responsabilità del Rolla.

Posso dire, con riferimento alla mia attività in quel processo che piuttosto che far riferimento, almeno in questo momento espositivo da parte mia, ai vari atti processuali cui ho preso parte che sono, naturalmente documentati, che consistono sostanzialmente nel porre domande ai consulenti numerosi, ai testi, più numerosi, ancora e a sottoporre ad esame degli imputati che mi si sono sottoposti, penso sia utile fare un riferimento a qualche attività di indagine integrativa che ho ritenuto in quel momento di dover avviare per vedere se era possibile acquisire qualche elemento di conoscenza in più.

E ve lo dico non fosse altro perché penso che, avendo visto che su questo aspetto la delibera istitutiva fa dei riferimenti, può darsi che, nonostante il lungo tempo trascorso, la Commissione possa accedere a documentazione, se è ancora esistente, che gli inquirenti dell'epoca – mi ci metto anche io con riferimento alla fase processuale vera e propria – non hanno acquisito.

Uno dei temi, che erano stati anche all'epoca agitati, erano quelli sostanzialmente della possibilità che ci fosse un occhio o un orecchio su quello che accadeva nella rada di Livorno e quindi il collega aveva cercato interlocuzione con i rappresentanti del Governo americano, con l'am-

basciatore, ricevendo una risposta negativa, come forse è a conoscenza la Commissione.

Per quanto riguarda Camp Darby era stato visto che c'era una parabola in località Coltano, una località tra Livorno e Pisa. Con riferimento a questa struttura che dipendeva, all'epoca, dalla base americana Setaf di Vicenza, feci una delega alla polizia giudiziaria che interrogò il dipendente della base civile, dipendente o collaboratore non vi so dire, che lavorava lì e questo risultato fu negativo perché si pensava che potesse essere, almeno visivamente, una parabola che consentisse di ipotizzare l'esistenza di una struttura, un *radar*; invece venne spiegato che si trattava di una struttura, non vi so dire tecnicamente meglio, relativa al servizio telefonico della base.

Sostanzialmente qui è finito il tentativo di capire qualcosa in più. Sto parlando di accertamenti fatti contestualmente o immediatamente prima o nel corso del dibattimento di primo grado; quindi siamo nel 1995 o anche 1996; fu fatta una verifica sulla base dell'aeronautica militare di Poggio Ballone a Grosseto perché naturalmente hanno dei *radar* che servono all'attività della base. E lì ci venne riferito che esistevano dei nastri normalmente registrati che però erano orientati non sulla superficie marina ma ad un'altezza, ho scritto secondo i miei ricordi, di 200 metri. E quindi c'era questa prima limitazione di orientamento e comunque i nastri venivano conservati per tre mesi; questa fu la risposta che ci venne data. Analogamente, sempre con riferimento a basi aeree, richiesi un accertamento che riguardava la base militare di Solenzara in Corsica, una base di aerei intercettatori, e anche in questo caso ci venne data la stessa risposta; anche lì i nastri, ci venne detto, venivano conservati per tre mesi, in questo caso non venne specificato se l'orientamento era, come quello di Poggio Ballone, sopra ad una certa altezza, non ci è stato comunicato e anche qui la risposta fu negativa.

Un'altra verifica fu tentata presso l'apparato di ascolto delle comunicazioni radio nel Mediterraneo della Francia. Mi sembra di ricordare che siamo a Tolone in questo caso. Qui feci proprio una rogatoria, se non ricordo male, e la cosa poteva essere interessante sia perché, se avete visto uno dei motivi per il quale il *mayday* lanciato dal traghetto non venne captato dagli operatori era costituito anche dal fatto che ci fu una interferenza nelle comunicazioni e una di queste interferenze relativa proprio ad una base francese, ad una stazione francese che sovrastava le comunicazioni, pur essendo in Francia riusciva a sovrastare il volume – uso questa espressione forse sbagliata – ma interferì con la richiesta di soccorso del Moby Prince.

Il secondo motivo di interesse poteva essere quello o meglio oggi potrebbe essere ancora più di interesse il fatto che all'epoca la Francia aveva un ruolo un po' defilato nella Nato perché faceva parte solamente della struttura di governo politico e non anche militare. Quindi per queste ragioni fu tentato all'epoca, nel 1995-1996, questa rogatoria che però dette risposta negativa. Come negativo fu l'esito di una nota del Sismi, del Servizio militare, non ricordo se venne sollecitata o mandata di iniziativa dal

Sismi. Come negativo fu anche il tentativo presso il servizio competente della Marina militare americana e cioè della *Naval Investigation Criminal Service* (NICS) di Napoli, per sapere se i movimenti e le attività nella rada di Livorno, con riferimento alle navi anche militari presenti, una militare e una quasi militare, paramilitare non saprei (non ricordo bene dal punto di vista tecnico la definizione) fossero eventualmente reperibili, e anche qui la risposta fu negativa.

Vi ho segnalato questi tentativi che all'epoca furono fatti; poi ci furono altri accertamenti *a latere* che però lascerei perdere perché sono questi forse quelli che possono suggerire qualche iniziativa. Lo dico semplicemente perché la delibera istitutiva la Commissione ha questa prospettiva.

Ciò è quello che modestamente ho tentato di fare all'epoca e questo è stato l'esito. Nei miei appunti vedo anche che all'esito dell'istruttoria di primo grado feci una richiesta di integrazione probatoria per sentire alcune persone, per disporre qualche altro accertamento, io sinceramente non ho memoria del fatto che il tribunale abbia in tutto o in parte accolto questa istanza, insomma si tratta di audizioni di persone che non erano state sentite nel dibattimento né nelle indagini preliminari e la cui esistenza, presenza, sul teatro della vicenda o comunque nei momenti precedenti o successivi, era emersa nel dibattimento. Non so se la Commissione vuole che lasci anche questa se pensate che possa servire. Non saprei cos'altro, in questo momento, dire in termini generali. Sono a vostra disposizione.

URAS (*Misto*). Faccio una domanda che riguarda la questione dei soccorsi. A noi colpisce particolarmente una cosa, il fatto che ci sia stata non solo una difficoltà ad attivare i soccorsi, ma anche nel tempo un'assenza di tentativi di salvataggio.

Ci chiediamo sempre: dov'è stata verificata l'impossibilità, per esempio, di intervenire? Ci sono stati tentativi che sono falliti? Hanno utilizzato idranti? Hanno pensato d'intervenire dall'alto? C'era un traghetto in fiamme e di questo ci dicono alcune audizioni che abbiamo già fatto che vi è certezza di ciò, anche se dopo qualche tempo, ma comunque molto prima della mezzanotte.

E questo traghetto continuava a bruciare fino all'indomani mattina. Si è mai pensato di portarci un elicottero sopra e buttarci acqua? Piuttosto che il liquido adatto allo spegnimento degli incendi: lo si fa sistematicamente. Questo è quello che non riusciamo a ricavare da tutte le audizioni. E quindi mi chiedevo, fuori dall'ufficialità, che impressione ha avuto.

GRANAIOLA (*PD*). Ringrazio il dottor Cardì per la sua esposizione. Ci sono tre domande: quanto a Camp Darby, secondo me è davvero difficile pensare che non ci fossero rilevazioni *radar* da parte di Campo Darby quando nei *radar* c'erano navi americane. Non ho capito bene dalla sua esposizione se ci sono state relazioni a quel tempo con Campo Darby. C'era poi anche l'aeroporto di Pisa. C'erano voli di linea, che avevano avvistato anche l'Agip Abruzzo in fiamme. È possibile che non ci fossero

rilevazioni neanche all'aeroporto di Pisa? E poi la rogatoria in Francia. Queste interferenze che sono risultate che hanno oscurato o disturbato il *may day*, furono esaminate da esperti, decodificate in qualche modo oppure la risposta fu negativa su tutto?

BATTISTA. (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Sono passati anni e quindi capisco che ci sono difficoltà. Ma così vedendo dalle carte dell'accertamento, vorrei avere qualche informazione in più sull'accertamento del punto nave dell'Agip Abruzzo.

Faccio una riflessione guardando quanto è depositato agli atti: sul momento della collisione, quindi un momento di caos generale, vorrei avere un chiarimento circa il giornale di bordo, laddove sono registrate le posizioni delle navi; anche quanto lo stesso Superina afferma in un certo momento, sul fascicolo di inchiesta che fece la Capitaneria di Porto, comunque perso, e ricostruito nelle pagine mancanti. Non voglio ripercorrere cose che magari lei anche sa, anche quanto scritto nero su bianco in Corte di Appello.

Però mi resta il sospetto perché nel momento della collisione uno vuole essere salvato; e se uno vuole essere salvato comunica la sua posizione. Fosse stata una nave normale ma una petroliera di quelle dimensioni, che ha avuto quel tipo di collisione, in un contesto dove c'era la nebbia, dà la posizione esatta.

Questa cosa dopo mi sfugge perché viene messa un po' così dagli atti ma non per questo è meno rilevante. Se effettivamente la prima comunicazione deve essere quella valida, la nave non stava dove sarebbe dovuta essere.

E poi anche questo giornale di bordo: nelle fasi successive dei primi giorni concitati, anche per il lavoro che dovevate svolgere, questo giornale di bordo è stato lasciato lì sulla nave senza che nessuno abbia detto di andare a recuperarlo e dopo è andato disperso.

Poi facciamo riferimento sempre a queste navi che a me lasciano qualche vuoto negli atti e nelle mancate risposte di tutti i soggetti che lei stesso ci ha detto aver provato a coinvolgere.

Vorrei inoltre capire il quadro normativo e la presenza di queste navi militarizzate, quali carico e scarico merci. Sono cose di cui la Prefettura era a conoscenza? Ci sono comunicazioni del Governo americano che comunica alla Prefettura: guardate che ci sono queste navi che faranno questo tipo di operazioni?

Voi avete verificato la Capitaneria di porto, chi si doveva occupare della sicurezza? È un contesto tranquillo, compatibile con un traffico commerciale di persone?

Adesso in qualsiasi operazione di soccorso, nel Canale del Mediterraneo si applica la normativa vigente. Una nave mercantile con il suo tonnellaggio, con il suo carico, con le priorità che ha adesso, quando c'è un gommone di due persone, che lanciano un *mayday*, la Capitaneria di porto adesso gli intima di tornare a recuperare le persone. Questa è la legge del mare. Sono normative del diritto.

In questo contesto c'è una normativa che prevede che una nave con a bordo delle armi, anche in caso di soccorso, è legittimata ad andare avanti? Non c'è stato nessun intervento da parte del personale di queste navi militarizzate a coadiuvare una benché minima operazione di soccorso, quantomeno di ricerca? Mi lascia un po' perplesso questo atteggiamento. Perché una nave militarizzata, civile, oltre a garantire la propria incolumità e quindi con a bordo qualche scialuppa, avrà del personale abilitato alle operazioni di soccorso in mare, non si ferma? Il quadro normativo è compatibile con questo comportamento?

Mi affido infine alla sua memoria storica: nell'esame della vostra attività investigativa ed inquirente dell'approccio di una fattispecie dolosa come è stata valutata ed affrontata? Mi sembra che il perito Massari sostiene una ipotesi che viene poi accantonata.

CARDI. Il senatore Uras ha affrontato la tematica dei soccorsi con riferimento a quei due specifici rilievi. Il primo si sintetizza con nessun concreto tentativo di salvataggio.

Il secondo riguarda la possibilità di un intervento da parte di elicotteri.

La problematica relativa agli elicotteri è stata, che io abbia visto nel fascicolo, esclusivamente trattata con riferimento ad un'attività di tipo ricognitivo e riguardava la base in Lunigiana che in ipotesi era quella, e questo è un profilo di addebito che era stato mosso a Checcacci, che avrebbe potuto inviare sul teatro un elicottero abilitato al volo notturno per una verifica dall'alto della situazione.

E lì la risposta che il Tribunale ha dato è che i tempi di approntamento e poi trasferimento a Livorno dell'elicottero erano tali erano nell'ordine, se non ricordo male, di un'ora e quindi non spostavano sostanzialmente la problematica relativa all'avvistamento della Moby Prince, che si colloca, giusto appunto, intorno all'ora successiva alla collisione.

Non mi risulta che sia mai stata prospettata da alcuno la possibilità che un elicottero convogliasse dell'acqua per lo spegnimento. Come sensazione mi sembra però che questa eventualità possa essere prospettata concretamente con riferimento ad un orario diurno. Sinceramente non mi pare che nessuno abbia mai posto la problematica.

URAS (Misto). Anche la campagna brucia. Anche di notte si vede quando brucia. Gli elicotteri vanno usano liquido ritardante oppure anche solo acqua. In questo caso c'era il mare. È una nave che brucia: un tentativo di spegnimento è fatto nei confronti della petroliera con degli idranti dai mezzi di soccorso molto potenti che probabilmente usano acqua di mare oppure anche liquidi ritardanti. Non succede per la nave con i passeggeri. È vero che c'è una specie di comunicazione che dice che sono tutti morti. Ma io non mi sarei fidato di questa affermazione, avrei comunque provato. Questa è la cosa che ci impressiona.

CARDI. Non ho conoscenze da comunicare con riferimento su questo aspetto alla fase delle indagini; per quello che ho visto io nell'istruttoria dibattimentale e nelle carte delle indagini che servivano a sostenere l'accusa, io non ho visto che qualcuno abbia prospettato questa possibilità. Non mi pare e qui mi fermo.

Per quanto riguarda l'assenza dei tentativi di salvataggio, ricordo che ci sono varie voci testimoniali nel dibattimento, nell'istruttoria dibattimentale che dicono appunto di queste lamiere incandescenti, della presenza dell'incendio che dall'esterno aveva attaccato la nave in maniera tale da rendere obiettivamente difficile una attività di soccorso che passasse per l'ingresso degli operatori a bordo del traghetto. E d'altra parte è vero che il primo contatto tra uno dei mezzi soccorritori e il traghetto è l'operazione che porta un marinaio di uno dei rimorchiatori con una scaletta sul Moby Prince e lo aggancia, usiamo questa espressione, ad una bitta. Ma qui stiamo già alle tre e mezzo di notte. Quindi qui sono passate già cinque ore e mezzo.

Quello che ricordo io, appunto, fuori delle indagini come diceva lei è che io la mattina andai a banchina dove doveva essere portato il Moby, perché io la notizia la appresi la mattina alle 7 dal telegiornale o locale o da Rai 3; andai al molo insieme alla polizia e la polizia scientifica era già pronta ad andare a bordo, i Vigili del fuoco riuscirono ad entrare a bordo del Moby Prince varie ore dopo; certamente i ponti a quel punto potevano essere raggiunti, ma all'interno del Moby Prince fu necessario attendere molte ore ancora. E la polizia scientifica poté accedere solo il giorno successivo. I locali, in particolare il salone De Luxe anche al momento del primo accesso dei Vigili del fuoco, erano ancora non praticabili neppure dagli operatori dei Vigili del fuoco. E quindi per quanto riguarda i tentativi di salvataggio ci sono questi dati storici e c'è la sensazione che in quelle prime ore dal fatto – è una mia impressione – l'unico tentativo perseguito, non so se anche perseguibile, fosse quello di attendere un segno di vita da bordo che replicasse il caso di Bertrand. E su questa tematica c'è il problema della incapacitazione che hanno messo in evidenza tutti i medici legali anche di parte, non solo quelli del Pubblico Ministero, nonché quelli nominati dal Tribunale: hanno fatto presente che uno stato di incapacitazione è ingenerato in termini abbastanza brevi e che quindi le persone che erano a bordo, escluso il caso del mozzo che si è salvato, non dovevano essere in condizione di offrire una collaborazione ai soccorritori.

C'è l'unico caso di una persona, lo sapete senz'altro, che si è gettata a mare; mi sembra il barista del traghetto, che si chiamava Esposito, io me lo ricordo perché andai all'obitorio a vedere questo signore, che si era gettato a mare, aveva respirato dei fumi. Ricordo addirittura che aveva le scarpe, quindi si è buttato in momento di disperazione, evidentemente. Non è stato accertato se sapesse nuotare ed è morto annegato.

Con riferimento a questa posizione, il Tribunale di primo grado si è posto il problema se con riferimento a lui almeno ci fosse la possibilità concreta di salvarlo e ha concluso negativamente, perché ha fatto riferimento all'impossibilità di vedere una persona, un corpo in mare, anche

ad ipotizzare che i soccorsi, i mezzi navali fossero giunti sul posto in maniera più tempestiva.

Per quanto riguarda le domande della senatrice Granaiola, sulle interferenze dell'apparato francese, la sentenza di primo grado fa un riferimento, che è l'unico che vi posso ora richiamare perché me lo sono preso per avere maggiori ricordi. Dice questo a pagina 442 la sentenza di primo grado: «Dall'attento ascolto della registrazione in oggetto, stiamo parlando del *mayday*, del primo *mayday*, risultano le seguenti considerazioni tecniche. 1) Non vi sono comunicazioni attinenti all'incidente in oggetto sulle frequenze di emergenza radio in onde medio-corte nel periodo preso in esame; 2) già dai primi momenti della registrazione è possibile riscontrare l'interferenza ripetuta e continuativa provocata da emittenti straniere meglio identificate nelle stazioni costiere militari francesi che monitorizzano il traffico navale nelle loro acque territoriali e nella fattispecie nelle stazioni costiere dell'isola di Levan e, in generale, nella stazione dell'arcipelago di Les Porquerolles, situate nelle vicinanze di Tolone a circa 171 miglia nautiche di distanza da Livorno. Tali emittenti vengono captate dalle stazioni riceventi telecomandate di Montenero e di Gorgona isola con segnali di forza considerevole tale da coprire spesso completamente altre comunicazioni anche locali e quindi anche eventuali chiamate di soccorso. In questo caso infatti la chiamata di soccorso lanciata dal moto traghetto Moby Prince alle ore 20:25,29 è stata quasi in *toto* coperta dalle suddette interferenze».

Questo è il riassunto che fa il Tribunale e nelle trascrizioni del traffico radio c'è tutto il dettaglio, forse non c'è in sentenza ma c'è appunto nelle relazioni tecniche dove si trascrivono le comunicazioni francesi. Erano conversazioni normali, che io ricordi, non erano niente di eccezionale che copriva questo *mayday*.

Per quanto riguarda le navi americane in rada, appunto, la risposta che ho trovato è stata alla domanda fatta non direttamente alla base militare ma all'ambasciatore statunitense.

Altro non so che dire. Nel corso delle indagini, del dibattito, ho visto quella struttura in quella località Coltano e ho fatto quella verifica per vedere se tante volte riguardasse, visto che era una struttura della base militare, un servizio che monitorasse l'attività in rada. Ma la risposta, come le ho detto, è stata negativa.

Per quanto io sappia e ricordi, nessun riferimento, nessun tentativo è stato fatto nel corso delle indagini preliminari, né devo dire sicuramente da me all'inizio del corso del dibattito con riferimento all'aeroporto militare o civile di Pisa. Né mi pare, francamente, che alcuno abbia posto questa problematica anche delle parti civili.

L'unico aspetto che può avvicinarsi al tema è la testimonianza di un comandante, mi sembra si chiamasse Bertolini o Bartolini, di un volo civile dell'Alitalia che ad un certo punto a quell'ora passa sopra i cieli di Livorno e dà la sua testimonianza per come è stato possibile. Volava mi sembra ad un'altezza di 1.000 metri. Però non penso di poterle dire di più su questo aspetto e mi dispiace.

Senatore Battista: la nave Agip in effetti è un punto critico perché la considerazione che fa lei sulla verosimiglianza della esattezza della indicazione che il richiedente soccorso fa della propria posizione è un'indicazione logica e d'altra parte è anche vero che sostanzialmente molto si è discusso di questo punto nave. Però mi sembra di poter dire che sicurezza su questo punto sinceramente non possa esserci processualmente a distanza di tempo. Questa è la mia impressione. Può darsi che il ricordo sia sfocato, errato; io mi ricordo che su questo punto nave ci fu abbastanza confusione insomma. Non esisteva un sistema all'epoca che consentisse di verificarlo con sicurezza. Veniva comunicato all'avvisatore marittimo, ma mi sembra che questo sia effettivamente uno dei punti così dove io personalmente non mi sentirei di avere certezze.

C'è anche da dire che quella fascia di interdizione all'ancoraggio, se ricordo bene, non era funzionale a garantire la sicurezza del traffico in uscita di Livorno.

Mi pare che – purtroppo il tempo non aiuta – l'interdizione fosse motivata da altre finalità. Un altro aspetto comunque che rende un pochino problematica la questione del punto nave è anche quella delle stesse dimensioni dell'Agip e della catenaria dell'Agip di 70 metri, 80 metri, più la nave di 300 metri. Questo fu un aspetto che rendeva problematica anche questa cosa. Ma insomma erano molte voci e dissonanti. Secondo me alla fine di sicurezza non ve ne è tanta su questo aspetto.

Per quanto riguarda i movimenti delle navi militarizzate, vi ho già detto per quello che è possibile, i tentativi che sono stati fatti per ricostruirli per quanto riguarda il quadro normativo connesso alla applicabilità alle navi militarizzate della normativa sul soccorso in mare io sinceramente non sono in grado in questo momento di interloquire.

Ricordo con riferimento a questa problematica che anzitutto i comandanti delle navi militarizzate o comunque forse anche qualche nave commerciale che era in rada a Livorno quella sera, non vennero mai sentiti. Qualcuno mandò delle dichiarazioni scritte, qualche altro venne sentito dalla polizia giudiziaria e poi nel processo vennero acquisite queste dichiarazioni senza provvedere a rogatorie internazionali o ad altro per sentire i comandanti delle navi. E ricordo che in queste dichiarazioni qualcuno fece riferimento alla pericolosità del loro carico a giustificazione del fatto che si allontanassero. Di più non sono in grado francamente di ricordare.

Per quanto riguarda la necessità di dare comunicazione di questi movimenti all'Autorità italiane, non sono in grado di dire se non che non mi pare che negli atti ci sia una risposta di questo tipo.

Quando venni incaricato di seguire il dibattito una delle cose che accertai, però per le vie brevi, fu il fatto che il Canale dei navicelli, canale tramite il quale si accede alla base via mare alla base, era di notte non praticabile.

Mi è stata riferita questa notizia. Per patrimonio conoscitivo mio, che prescinde però da questo caso, mi risulta che quando ci sono movimenti su terra di armi, di materiale in generale dalla base, fuori della base in

territorio civile, la Questura deve essere avvisata e fa una sorta di viabilità via terra. Altro non so che dire.

Per quanto riguarda i giornali di bordo dell'Agip Abruzzo, io sono un po' in difficoltà a rispondere nel senso che ho visto anch'io questa situazione: forse è possibile dire che si sarebbe potuto fare qualcosa; a distanza è sempre più semplice ipotizzare. Sul momento anch'io ho notato questa cosa. Altro non so cosa dire.

Per quanto riguarda il Moby Prince, l'Agip, a onor del vero, dal punto di vista ricostruttivo per il dibattimento, non aveva la documentazione dello stesso livello qualitativo alto, propria del Moby Prince. Non mi ricordo nemmeno se la polizia scientifica, a suo tempo, sia salita – tenderei ad escluderlo – sull'Abruzzo; senz'altro i Vigili del fuoco ci sono saliti.

Riguardo i periti la sentenza di primo grado è critica e fa presente che ci furono delle lacune, insomma dei difetti conoscitivi su questo fronte.

Così come la sentenza di primo grado, se l'avete letta, critica anche il fatto che la petroliera sia stata rimessa a disposizione dell'avente diritto in tempi forse un po' prematuri, non perché ci sia qualcosa da nascondere, ve la sintetizzo, ma perché questo presta il fianco a ipotesi alternative, che il tribunale ritiene di dover escludere per una serie di motivi. Ecco questo è il contesto.

Per quanto riguarda le fattispecie dolose io, con riferimento agli esiti di quella perizia Massari cui si riferiva il senatore Battista, l'unica cosa che posso dire è che nella esposizione introduttiva che vi ho lasciato in copia c'è un riferimento anche a questa prospettiva che è bene dirlo è forse alternativa rispetto anche alla sostenibilità giuridica delle accuse che erano state mosse agli imputati in quel momento. No! perché si dice: guardate l'incidente è avvenuto sostanzialmente per un difetto di conduzione fra virgolette del personale del traghetto e per la carenza del personale di bordo per la nebbia. Quindi introdurre una ipotesi causale radicalmente alternativa come quella dell'esplosione, poteva anche, se avesse avuto poi riscontro processuale, portare all'abbandono, usiamo questa espressione atecnica, dell'altra prospettiva. Nella relazione introduttiva, io non mi sono sentito di escludere questa prospettiva in divenire perché c'era quel contributo. Nella relazione si dice questo, ma non si dice altro proprio perché non c'erano i presupposti per dire di più, probabilmente. Devo dire che poi l'istruttoria dibattimentale non ha escluso da parte di altri tecnici, le indicazioni dati da Massari, ma insomma al di là di quello poi quello che il Tribunale ha ritenuto è che l'esplosione in quel locale ci sia stata ma sia stata successiva alla collisione. E quindi forse questa è stata la considerazione, come dire, definitiva della quale ci sono anche riscontri abbastanza convincenti dal punto di vista tecnico. Questo è quanto.

MUSSINI (*Misto*). Dottor Cardi, io la ringrazio e riprendo proprio da dove lei ci ha portati negli ultimi minuti. Perché la domanda che io mi ero segnata era relativa a questo fatto. E cioè. Ci sono due punti che avreb-

bero potuto cambiare moltissimo tutto l'impianto e tutto il corso. Cioè la posizione dell'Agip Abruzzo, che ha ricordato, di cui le ha chiesto il collega Battista e la rotta del Moby Prince. Allora è chiaro che a questo punto la mia domanda è se sulla rotta del Moby Prince e sulla posizione dell'Agip Abruzzo, me lo confermi se ho capito bene, gli accertamenti potessero essere molto più approfonditi. E mi viene da dire: il fatto nebbia. È un fatto che è stato, come dire, avendo messo avanti a tutto l'ipotesi della nebbia, è un elemento che ha provocato una minore attenzione su quelli che invece dovevano essere, lei poi giustamente dirà, a posteriori. Con il senno di poi. Però insomma adesso siamo a posteriori. Comunque quegli elementi, la rotta della Moby Prince e la posizione dell'Agip Abruzzo che avrebbero dovuto essere le domande, le prime domande, perché poi chiaramente da una risposta a queste due domande poi discende un percorso e un impianto accusatorio diversamente indirizzato e completamente diverso. Allora la curiosità è quella di sapere chi ha, cioè come si è consolidata l'ipotesi della nebbia? Perché da quello che abbiamo letto in realtà è come dire: buttata lì e da quel momento rafforzata nella *vox populi*. E quindi rafforzata nella *vox populi* con la contraddizione di tanti che dicono tuttora e le dico sinceramente che l'ipotesi nebbia non convince nessuno di noi nel profondo del nostro cuore; quindi l'osservazione è: chiamare in causa la nebbia è stato estremamente provvidenziale per far in modo comunque di canalizzare l'attenzione e quindi anche poi tutto l'impianto, l'accusa eccetera in una certa direzione. Distraendola evidentemente da quello che potevano essere altre domande, altre risposte, altre accuse.

La domanda che io le faccio è sulla rotta del Moby Prince, su cui si delinea qualcosa di strano perché l'avvisatore marittimo aveva dato una rotta diversa da quella che poi è stata indicata. Lei chi ha ritenuto di dover sentire per precisazioni, per dirimere la questione di una rotta affermata sulla base di una tradizione più che di una notizia certa o di un fatto certo?

Volevo chiedere se lei ha detto che c'era un'interdizione fisica all'area o se era stata fatta per altre finalità. Ha detto questo poco fa? Per fortuna abbiamo il Resoconto e, quindi, poi lo andrò a leggere. Però, se lei ricorda esattamente il passaggio, che mi è sfuggito, io le chiederei quali sono le altre finalità.

Un'altra domanda è sulle registrazioni. Chi c'era? Cosa c'era? L'uso in quel momento della rada e del porto è anche funzionale ad un aspetto su cui noi prestiamo la massima attenzione e che ha ricordato il mio collega Uras. Mi riferisco alla mancanza di soccorsi nell'immediato, che è troppo innaturale. Non si spiega, soprattutto in mare e in condizioni di totale visibilità e di prossimità al porto. Non voglio andare oltre e fantasticare, però sembra quasi che ci sia stata una sorta di inagibilità dell'area determinata dalla consapevolezza che non ci si poteva muovere, come se ci fosse una sorta di consapevolezza istintiva che ha di fatto rallentato, impedito e inibito il naturale tentativo di salvare le persone.

Vengo all'ultima domanda. Nel corso del dibattito lei ha avuto modo di sentire il comandante Superina, che purtroppo non c'è più e,

quindi, non possiamo più sentire direttamente. Al di là di quanto risulti dalle carte, lei ci può dare qualche sua indicazione della percezione che ha avuto di questa persona che noi non potremo più né sentire né vedere?

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Faccio una sola domanda.

Le navi militarizzate avevano sicuramente una guardia di turno, come si usa per tutte le navi, e normalmente queste navi hanno il *radar* sempre acceso. Probabilmente questi *radar* hanno anche una memoria solida. Durerà poco ma ce l'hanno. È possibile che nessuna di queste navi abbia notato qualcosa di strano o non abbia registrato qualcosa che poi ha riferito agli inquirenti? È la prima cosa che avrei fatto visto l'affollamento di navi che dicono esserci state in quel momento.

Personalmente avrei imputato il comandante Superina per responsabilità molto grosse. Mi pare che abbia dichiarato di esser stato speronato da una bettolina, che poi si è rivelata essere una nave di linea con tante persone a bordo. Per la sua esperienza però non può aver fatto una affermazione di questo genere.

CARDI. Per quanto riguarda l'Agip, vi ho detto la mia sensazione e il mio ricordo. Può anche darsi che sia superficiale o sbagliato, ma non dovrei aggiungere altro rispetto a quello che ho detto.

Per quanto riguarda la presenza della nebbia, nel processo molti testi hanno parlato non solo del pulviscolo e dei fumi successivi, ma anche della presenza della nebbia. Si può dire che la presenza della nebbia è stata sopravvalutata, come dice lei, però è un fatto storico che molte persone, al di sopra di ogni sospetto – penso ai proprietari dei pescherecci che si trovavano nei pressi dell'Agip Abruzzo –, hanno parlato della nebbia. Non si può dire che l'entità nebbia è insussistente. D'altra parte, ripeto: l'esistenza della nebbia è il presupposto della costruzione penale dell'accusa fatta nei confronti dell'Agip Abruzzo. Nel momento in cui mi sono dovuto occupare più a lungo di questa vicenda era un dato già consolidato. Nel dibattito le persone sono venute a dire che la nebbia c'era.

Per quanto riguarda la rotta, non so se la sentenza della Corte d'appello – francamente non l'ho letta – tocca il punto della rotta. La sentenza di primo grado ipotizza che la rotta sia stata – mi sembra – per 200. e, quindi, seguendo grosso modo le indicazioni. Il tribunale mi sembra che parli prima di 200, in conformità con le indicazioni date all'avvisatore marittimo, e poi da 190 a 195, quella abituale. Si ipotizza questo.

Per quanto riguarda la sensazione dell'inagibilità dell'area, siccome lei, senatrice Mussini, mi ha chiesto una sensazione, devo dire la verità perché penso di essere qui per questo e io questa sensazione non l'ho avuta a distanza di qualche anno. La sensazione è stata quella dell'impreparazione totale, dell'incapacità di fronteggiare un accadimento che non era padroneggiabile dagli strumenti. C'erano gravi carenze, ma non mi pare che sia emersa, almeno per quanto mi riguarda, la sensazione della inagibilità nel senso dell'interdizione dell'area, come se uno avesse pen-

sato: non ci andiamo perché ci sono navi militari. C'era parecchia gente per mare tra pescherecci, operatori e pescatori. Gli ormeggiatori sono partiti subito e hanno poi recuperato il mozzo. Francamente in tutta sincerità è una sensazione che non ho registrato.

Per quanto riguarda la domanda che mi ha fatto su Superina io non ho un ricordo, sinceramente, di alcun tipo. Obiettivamente sul testimone Superina e obiettivamente le dico in tutta sincerità mi troverei comunque in imbarazzo se anche ricordassi un atteggiamento di un teste a riferirlo oggi perché non penso né di avere io la capacità, mettiamola in questo modo, di dare una interpretazione di atteggiamenti o di modi di rispondere né, se avessi avuto un ricordo particolare, potesse sulla base di questo ricavarsi se non una sensazione.

Ma ripeto non ho ricordo di nessun tipo di questo teste da trasmettervi. Il teste nel corso dell'indagine preliminare è stato sentito più volte sia dalla polizia giudiziaria che dal pubblico ministero. Io ho fatto le domande nel dibattimento insieme alle altre parti processuali. Questa domanda provi a farla a qualcun altro dei soggetti processuali. Con le riserve che le ho detto, comunque non ho una percezione, un ricordo particolare di questo teste.

Per quanto riguarda le navi militari e l'esistenza del *radar* a bordo delle navi militari di cui chiedeva il senatore Floris, ho cercato nei miei appunti.

Il comandante della Cape Breton non è stato sentito nel dibattimento; ma ha reso nell'immediatezza delle dichiarazioni alla polizia giudiziaria se ricordo bene o forse l'ha interrogato il Pubblico Ministero. Lui parla di nebbia; si trovava a mezzo miglio dall'Agip, si allontanano alle 23,02.

Poi c'è la testimonianza del secondo ufficiale che era di guardia che si chiama Lizot Moris sempre della Cape Breton; i miei appunti dicono: alle ore 22 era di guardia, nebbia improvvisa, ha visto delle fiamme di poppavia «al mio traverso sinistro». Chiama il comandante alle 22,30. «L'unico riferimento che ho io, sul *radar* un solo bersaglio» dice lui.

Alle 23 si allontana; Cape Breton penso sia americana. Ho visto lo scritto nel senso che non li ho sentiti. Dovrei avere anche i riferimenti a qualcun altro dei comandanti e degli ufficiali delle navi militarizzate ma non li trovo. Questo è quello che dice, questo è il riferimento al *radar*, è l'unico che ho trovato, altro non ho.

PAGLINI (M5S). Grazie al dottor Cardi, anche per l'esauriente specifica che di volta in volta ci lascia come arricchimento. Il caso del Moby Prince è talmente complesso: lei prese, se non ricordo male, tutto il fascicolo del dottor De Franco sei mesi prima dell'inizio del processo. Immagino che per lei sia stato un lavoro immane, anche perché c'erano stati più di tre anni di ricerche di indagini. I punti focali più importanti sono la posizione della petroliera, il ritardo dei soccorsi, i tempi di sopravvivenza. Questi, da come abbiamo capito anche in questi giorni attraverso le altre audizioni e i documenti che di volta in volta ci state gentilmente rilasciando, sono punti importanti cardine.

Lei prima ha detto una cosa a proposito della posizione della petroliera che nel primo processo viene decretata all'interno del cono di divieto di ancoraggio antistante il porto di Livorno.

Questa è una sentenza che dice questo. Nonostante quello che è stato detto anche in altre occasioni, cioè il comandante che dà, anche nello stesso momento dell'incidente, più punti, all'inizio dà la posizione della prua a Sud, come prima cosa, poi dice no, la prua non è a Sud. C'è molta confusione, comunque sta di fatto di un punto fermo che la petroliera è all'interno, nel cono di divieto di ancoraggio, quindi con questo dato ci troviamo di fronte ad un reato non soltanto sulla posizione della petroliera ma anche su quello che era l'impianto antincendio *sprinkler* della Moby Prince che non è entrato in funzione; quindi abbiamo delle notizie di reato.

Pertanto io mi chiedo: lei aprì un fascicolo a tale riguardo? Fece delle indagini proprio su una cosa confutata, scritta e ferma? E lei indagò o perché non indagò?

Sempre sulla petroliera, lei ci può dire se ci fu un accertamento della quantità e della qualità del carico del greggio della petroliera dell'Agip Abruzzo? Questo è importante per capire il momento della collisione, i metri di greggio che erano all'interno della cisterna, il tipo di materiale sversato all'interno del Moby Prince e nel mare circostante. Ed eventualmente le chiedo se richiese questa documentazione a supporto, perché questo lo stesso è un punto che può aiutarci a capire meglio.

I soccorsi: noi abbiamo ricevuto un documento di tredici giorni dopo l'impatto, il disastro, del Ministro di allora, Ferdinando Facchiano, che chiedeva all'ammiraglio Giuseppe Francese di preparare un *report* dettagliato di tutto quello che avvenne quella notte e l'ammiraglio Francese, in modo molto celere – infatti fu consegnato il 30 aprile 1991 al Ministero della Marina mercantile dell'epoca – rilasciò questa documentazione molto dettagliata nella quale vengono scritte cose che sono pietre.

Una di queste che mi ha fatto molto impressione è la mancata collaborazione delle altre navi, proprio rifacendomi anche a quello che ha detto il collega Battista; quindi è mancata completamente la collaborazione delle altre navi in rada in transito nella zona, né si è pensato di chiederla direttamente, come disposto a suo tempo da alcune direttive (poi si citano le direttive della Capitaneria).

Qui c'è una responsabilità oggettiva di una Capitaneria che non si muove per come sono le direttive date. Altro punto fondamentale, laddove parla degli interventi di soccorso, un vero e proprio coordinamento efficace arriva dopo le ore 5 del mattino; questa è un'altra prova di enorme responsabilità della Capitaneria. Però questa cosa lascia molti dubbi.

Nelle audizioni precedenti (non mi ricordo se il dottor De Franco o la persona prima di lui) è stato detto che lei cominciò ad indagare sulla pista assicurativa: quindi il collegamento tra l'esplosione, quindi quello che era l'esplosivo trovato nel Moby Prince e una polizza che copriva il Moby Prince da atti di guerra o attentati terroristici. Però non risulta dagli atti nessuna richiesta di rinvio a giudizio di alcun soggetto o richiesta di archi-

viazione; quindi chiedo a lei se questa notizia è fondata o no; è vera? Lei indagò in questa direzione oppure no?

Quanto ai soccorsi, quando fu ritrovato il marinaio Bertrand, il Moby Prince era in fiamme e le lamiere erano roventi, lei disse che i soccorsi non potevano avvenire perché era tutta una situazione di pericolo, d'inaffidabilità del Moby Prince; però i soccorsi attendono un segnale di sopravvivenza che replichi il caso cosiddetto Bertrand. Ma poi ha citato i tempi brevi di sopravvivenza, cioè della impossibilità – se non ricordo male ha detto – di alcunché, quindi di svenimento o non so, comunque non di morte.

Questa cosa, secondo me, è un po' in contraddizione; magari le chiedo se ci aiuta a capire meglio.

E ancora, vedendo le immagini delle persone morte, ricordo il caso (mi dispiace non ricordo il nome) dell'italiano, il passeggero che viene fotografato dall'alto dall'elicottero sulla parte di poppa del traghetto integro, con i suoi abiti, supino però non carbonizzato; e che, una volta che arriva il traghetto e viene ancorato al porto il corpo viene carbonizzato; quindi si capisce che c'è stata una combustione nelle ultimissime ore, non prima.

Il corpo in questo caso è a 4-5 metri da un altro corpo che dall'alto si vede in quel momento carbonizzato e ce ne sono altri 2 poco distanti; cioè ci sono 3 cadaveri carbonizzati, ed uno restante integro nel momento dello scatto fotografico ed è vicino alle scalette.

La perizia del perito dell'epoca disse che l'autocombustione avvenne perché in quel momento ci fu un evento come si trattasse di una lamiera rovente a 5 metri di distanza, al punto tale che un corpo purtroppo si auto-combustiona e l'altro no, se non dopo molto tempo.

Quindi se è tutto rovente, come è possibile avere queste due risultanze?

Siccome sui tempi di sopravvivenza si basa tutto, perché le responsabilità dei vari protagonisti, lo scagionare i vari responsabili o non responsabili, è determinato dai tempi di sopravvivenza delle persone all'interno del traghetto e io vedo che ci sono queste incongruenze così stridenti, così forti; vedi anche lo stesso passeggero francese che viene ritrovato all'interno, in fondo alle acque di sentina insieme al membro dell'equipaggio; lo stesso passeggero francese che viene rimosso senza fare accertamenti, rilevamenti fotografici come dovrebbero essere fatti in un caso di perizia fatta con dei criteri precisi. Laddove c'è il corpo, il ritrovamento, il numero c'è una perizia. Quella persona fu presa e non c'è una fotografia che lo posizioni all'interno del Moby Prince.

Tutte queste cose non tornano, ma anche lo stesso – ha citato prima lei – Esposito che era il *barman* del Moby Prince, che annega, cade, non si capisce se per un colpo, se perché si butta, e l'autopsia rileva che muore soffocato dai liquidi vicino alla nave, dall'impatto con l'acqua, dai liquidi che non sono petrolio ma è nafta. La petroliera cosa scarica in mare? Perché annega nella nafta?

Allora oltre agli sversamenti della petroliera, visto che si diceva che nelle acque del porto di Livorno c'erano anche dei traffici di greggio, di

carburante (l'hanno detto nelle audizioni più persone) tutti questi fatti furono oggetto di attenzione?

Lei purtroppo, dottor Cardi è famoso per aver chiesto, come pubblico ministero, l'assoluzione degli imputati e aver dato la responsabilità al destino cinico e baro. Riguardando poi anche negli anni le varie procedure, i vari procedimenti, lei oggi si sentirebbe di affermare la stessa cosa? E la ringrazio veramente perché lei è stato molto collaborativo.

CARDI. Per quanto riguarda il riferimento alle indagini su un versante assicurativo non ho capito bene a quale tema si faccia riferimento; questo riferimento non fa scattare in me nessun ricordo. Forse se lei senatrice è in grado di dire chi abbia riferito la cosa, magari mettendomi in contatto con lui forse mi può dare qualche indicazione. Francamente non l'aggancio a nessuna iniziativa istruttoria contestuale alla trattazione da parte mia del fascicolo.

Per quanto riguarda il problema degli *sprinkler* che non erano in funzione, ricordo a me stesso che la sentenza di primo grado dà atto di questa circostanza ed evidenzia che questo non funzionamento è, secondo la perizia data dal tribunale, la conseguenza non di un difetto strutturale ma di un'iniziativa esterna – lascia capire – dell'equipaggio o comunque non attinente alla questione della funzionalità in senso complessivo del traghetto.

Talché il tribunale rigetta la richiesta avanzata di restituire gli atti al pubblico ministero perché proseguisse con altre indagini o esercitasse l'azione penale nei confronti dell'armatore.

PRESIDENTE. Le posso chiedere una specifica su questo? Sta dicendo che gli *sprinkler* non erano funzionanti non perché non funzionassero ma perché non erano stati attivati, giusto? Si ricorda questo?

CARDI. Sì, mi sembra che dica questo la sentenza di primo grado. Solamente perché si è fatto un riferimento specifico diretto a me, comprensibilmente dice lei che ha fatto indagini su questo aspetto o su quest'altro, le dico che dal punto di vista storico, io ho seguito la fase dibattimentale e *a latere* ho cercato qualche acquisizione conoscitiva che vi ho detto prima per cercare di avere qualche altra notizia.

Al momento in cui è stata depositata la sentenza del tribunale di Livorno, io non ero già più pubblico ministero; ero al tribunale civile di Livorno, presso il quale mi sono trasferito il 1 dicembre del 1997. Lo dico solamente per contestualizzare i fatti.

La quantità di greggio è stata accertata con una perizia dalla consulenza tecnica del pubblico ministero e sulla base anche dei documenti di bordo. C'è una descrizione specifica *tank per tank* del tipo di greggio e di carico, in senso lato, che c'era all'interno dei singoli *tank*.

Per quanto riguarda più in generale tutte le altre problematiche sui soccorsi che lei, senatrice Paglini, prima evocava, e anche quella relativa ai tempi di sopravvivenza del passeggero o membro dell'equipaggio Rodi, trovato sul ponte, la sentenza di primo grado si è spesa in alcune conside-

razioni, ma tutto va sempre visto nell'ambito dell'esistenza o meno del nesso di causalità. Dal punto di vista degli operatori del diritto, quando si tratta di una responsabilità colposa per omissione, come in questo caso, dobbiamo ipotizzare quale sarebbe stata, con alta credibilità razionale, la storia sostituendo alla omissione il comportamento doveroso attivo. Si possono contestare fondatamente i singoli aspetti, come è stato fatto stasera e come è stato fatto nell'immediatezza del fatto dall'ammiraglio Francese in quel documento che non conoscevo, ma sul fondo c'è sempre il problema del nesso di causalità. Sulla base delle conoscenze processuali incartate nel processo – se ce ne sono altre io non lo so: ho visto nell'atto costitutivo della Commissione un riferimento all'esistenza di materiale non conosciuto dai magistrati, ma io questo non lo so – sul giudizio di inesistenza di prove per affermare il nesso di causalità hanno convenuto il pubblico ministero di udienza, il tribunale e le parti civili che non hanno sollecitato l'appello su questo perché la sentenza di secondo grado riguarda solamente la problematica Agip e l'imputato Rolla. Il resto della sentenza non è stato fatto oggetto di appello. Credo ciò sia avvenuto perché era difficilmente sostenibile una conclusione differente da quella assunta.

Quando poi lei, senatrice, dice che io sono passato alla storia per aver detto la frase: «destino cinico e baro», riprende – io penso – un'espressione che è stata utilizzata da altri che hanno così inteso sintetizzare, giustamente oppure no, la mia requisitoria. Io non ho mai usato quest'espressione perché non ho mai ritenuto che questa tragedia sia la conseguenza di un destino cinico e baro. Io ho qui davanti i miei appunti per la requisitoria orale in quel processo e sento di dover ribadire il punto che ora rileggo, senza alcun riferimento all'espressione che mi viene ingiustamente attribuita. Può essere sempre verificato sentendo la requisitoria che dovrebbe essere ancora reperibile perché registrata. Dicevo che questa è una vicenda così coinvolgente, anche e soprattutto dal punto di vista emozionale e umano, che è fatalmente destinata, anche in futuro e a lungo – siamo nel 1997 – a riproporre interrogativi e recriminazioni su ciò che è stato, su ciò che poteva essere e che non è stato. Poi avvertivo dell'inadeguatezza dello strumento processuale per dare conto e ragione di una tragedia così grande, così assurda, così dolorosa e che, anche se fosse stato possibile dare conto e ragione sul piano processuale, chi era stato colpito negli affetti non avrebbe potuto farsene una ragione. È questo lo spirito che ha animato quella discussione da parte mia e quelle conclusioni e non quello di attribuire il tutto a un'entità incoercibile e sovrastante. Lo spirito è stato quello di un operatore giuridico che umilmente si pone davanti, con i mezzi a disposizione e nel momento in cui viene chiamato a farlo, a una tragedia così grande che oggettivamente non può avere una risposta esaustiva. Anche voi siete chiamati a questo impegno ora, a distanza di tanti anni, con aspettative giustamente anche importanti e a cui vi auguro, con tutto il cuore, di poter far fronte nella maniera migliore. Sarò sempre disponibile, nell'ambito delle mie poche possibilità, a dare un contributo.

PRESIDENTE. Ringrazio il nostro ospite per il contributo offerto ai nostri lavori. Se avessimo bisogno ancora di lui, gli chiederemmo la cortesia di confermare questa disponibilità che già ci ha anticipato. Lo ringrazio davvero anche per lo sforzo mnemonico e gli appunti. Non sempre, dopo tanti anni, è possibile averli.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

I lavori terminano alle ore 21,50.

