



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 47

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

AUDIZIONE DEL DOTT. GIANPIETRO GROSSELLE

51^a seduta: giovedì 30 marzo 2017

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E

Audizione del dott. Gianpietro Grosselle

PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 9 e <i>passim</i>	<i>GROSSELLE</i>	Pag. 3, 5, 8 e <i>passim</i>
BATTISTA (<i>Art. 1-MDP</i>)	7, 18		
CAPPELLETTI (<i>M5S</i>)	14, 15, 21		
FLORIS (<i>FI-PdL XVII</i>)	8, 21		
GRANAIOLO (<i>Art. 1-MDP</i>)	12, 13, 18		
MUSSINI (<i>Misto</i>)	14, 16		
PAGLINI (<i>M5S</i>)	10, 11, 17		

Le parti secretate sono state desecretate nella seduta del 22 dicembre 2017.

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-II 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.

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 Gianpietro Grosselle.

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 segretezza 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.

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 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.

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'al-

tro. 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 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 troviamo, 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?

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 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 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 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 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 cappeloni 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, 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.

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.

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.

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 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.

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 dibattimento le fecero qualche domanda su questo oppure no?

GROSSELLE. Onestamente non me lo ricordo perché durante il dibattimento 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 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 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?

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, 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 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 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?

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 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 qualcosa'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 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?

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.

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?

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 senatrice Mussini vuole farle un'altra domanda che si unisce ai tre quesiti appena posti, ovvero: quale sarebbe stata la conseguenza giuridica se si fosse proseguito sul tema dell'esplosione; se ha avuto delle pressioni dei suoi superiori per orientare le indagini in altra direzione o non proseguire; se ha svolto indagini sulla manomissione del timone.

MUSSINI (*Misto*). Visto che abbiamo segretato la seduta, ne approfitto per aggiungere alla domanda del collega anche questa: lei ci ha parlato di screzi con il presidente del tribunale. Ci vuole precisare meglio qual è stato il clima nel quale si è messa in atto la sua collaborazione con il presidente Lamberti? Ci sono elementi che lei può aver interesse a riferirci e che possono avere anche costituito delle difficoltà nell'indagine, nel processo e nell'istruttoria generale?

PRESIDENTE. Dottor Grosselle, una volta segretata la seduta, anche i consulenti possono fare domande dirette. Prima il Regolamento ce lo im-

pediva, quindi se servono altre precisazioni anche loro possono porre questi.

GROSSELLE. Partirei subito dall'ultima considerazione rispetto alla collaborazione con il dottor Lamberti.

Premetto che non ho avuto né pressioni né diatribe con il dottor Lamberti; semplicemente sono stato chiamato a testimoniare al processo e in udienza ho fatto la mia deposizione. Adesso non ricordo nemmeno quali fossero le domande, comunque è tutto scritto. Ad un certo momento il dottor Lamberti, che mi conosceva bene – sapeva quello che avevo fatto negli anni e quanto avevo lavorato in quella circostanza – disse che avevo oltrepassato i limiti della mia professione, che ero andato oltre ciò che mi era consentito. Io volevo rispondere, come ho detto prima, che quale ufficiale di polizia giudiziaria – perché oltre ad essere un tecnico di polizia scientifica sono un ufficiale di polizia giudiziaria – avevo l'obbligo giuridico di procedere alle indagini anche di iniziativa. Era una cosa chiara, però non mi fece parlare e mi mandò via. In quella circostanza rimasi molto male perché pensai: «Ma come? Uno fa tanto per cercare un po' di verità da una parte o dall'altra!».

Relativamente alle diatribe all'interno, c'è chi la vede in un modo e chi la vede in un altro; c'è chi ha interesse a vederla in un modo piuttosto che in un altro. Io so che, ad un certo punto, il capo della polizia mandò una squadra dell'anticrimine, con il dottor Zonno, a fare ulteriori indagini. Era una squadra che lavorava in autonomia; mi chiamavano e andavo lì per dargli informazioni in merito a quello che era accaduto. Ho lavorato anch'io con loro.

Sembra che il RINA avesse fatto delle prescrizioni a quel traghetto in relazione a un mozzo che dovevano sostituire o qualcosa del genere. Ricordo che vidi quel mozzo a bordo del traghetto, non lo avevano ancora sostituito perché c'era il periodo pasquale (queste sono le voci). Comunque il mozzo a bordo c'era perché nel sopralluogo mi sembra di averlo anche fotografato; la sostituzione sarebbe dovuta avvenire appena finito il periodo pasquale; avrebbero dovuto smontare le eliche e cambiare il mozzo. Ad ogni modo, non sono accertamenti che ho fatto io; posso rispondere solo di quelli che ho fatto io.

PRESIDENTE. Sulla manomissione del timone ha indagato lei?

GROSSELLE. No, perché c'era il consulente nominato dal giudice.

PRESIDENTE. Parlo del tentativo di manomissione del timone per rimmetterlo in automatico. Credo che il senatore Cappelletti si riferisse al Di Lauro.

CAPPELLETTI (*M5S*). Le ho chiesto se sono state fatte indagini su chi avrebbe potuto mettere l'ordigno; avevate un'idea?

GROSSELLE. Manomissione o ordigno?

PRESIDENTE. Tutte e due le cose, perché poi c'è stata la manomissione successiva del Di Lauro che è salito a bordo e ha tentato di mettere in automatico la marcia.

GROSSELLE. Questo non lo sapevo. Alcune cose mi sono sfuggite probabilmente.

Ciro Di Lauro mi sembra sia colui che poteva accedere...

MUSSINI (*Misto*). Colui che aveva il suo ambiente a fianco della sala delle eliche.

PRESIDENTE. Sì, sì, poteva accedere al *bow-thruster*.

GROSSELLE. Era quello che poi è sbarcato stranamente a mezzogiorno, quando la nave era in porto già dal giorno precedente.

Diciamo che è l'unico che ufficialmente poteva accedere in quel locale. Altro non so, perché poi è sparito. Non so nemmeno cosa sia accaduto dopo, non l'ho mai sentito, neanche come testimone e non ho mai saputo nulla di questo.

Per quanto riguarda le assicurazioni, la squadra della Criminalpol che ha indagato con il dottor Zonno ha consegnato le proprie verbalizzazioni sia al Ministero che al magistrato, non certo a me; sono loro che se ne sono occupati. Sarebbe interessante vedere le polizze assicurative e le prescrizioni del RINA rispetto a quel mozzo che doveva essere cambiato, grande quasi quanto una stanza. Penso che ci sarebbe voluto un bel po' a mettere la nave in bacino e fare tutto il lavoro (questi sono pensieri liberi).

PRESIDENTE. Prima di ENEA chi esaminava i tamponi di esplosivi e come mai siete andati all'ENEA e non da Mariperman?

GROSSELLE. Mi pare che ci fossero già consulenti di parte della Mariperman. Ad ogni modo, parlando di esplosivi, ho chiesto ai miei superiori e alla polizia scientifica e loro mi hanno detto che c'era un esplosivista, sicché ho fatto venire quello.

PRESIDENTE. Quindi su indicazione della polizia scientifica?

GROSSELLE. Era il direttore di quel servizio: balistica ed esplosivistica. Non lo conoscevo, non sapevo nemmeno che ci fosse.

PRESIDENTE. Prima di questo evento, lei è stato tanti anni nella scientifica. Quando ha avuto problemi con esplosivi o quando ha dovuto tamponare per fare analisi sugli esplosivi a chi si rivolgeva? A Livorno non avete mai analizzato esplosivi, frammenti di esplosivi o sequestrato

esplosivi? Mai fatta una cosa del genere nel periodo in cui è stato alla scientifica?

GROSSELLE. Onestamente io non mi sono mai occupato di esplosivi. Come ho già detto, mi sono occupato di esplosione di bombole di gas, ma non di esplosivi in senso reale. Non era materia di mia competenza. Anche per quanto riguarda la balistica, pur essendo competente, ci sono uffici specializzati in quel settore, perciò ci si rivolge sempre allo specialista; non siamo tuttologi.

Io chiamai direttamente il direttore, dottor Montanaro, che all'epoca era alla scientifica, e lui mi disse che c'era chi si occupava di esplosivistica.

PRESIDENTE. Ma non avevano un laboratorio alla scientifica?

GROSSELLE. No, i laboratori ce li avevano, che io sappia. Probabilmente non avevano la strumentazione idonea per fare un accertamento del genere. Io mi limitai a chiamare; poi non so perché andarono all'ENEA: dissero perché gli strumenti erano migliori. Io accompagnavo De Franco.

PRESIDENTE. Dottor Grosselle, i dubbi che lei ha avuto riguardo all'esplosione a prua li ha manifestati in maniera formale a qualcuno oppure è rimasta una sua considerazione sul momento?

GROSSELLE. Li ho espressi chiaramente al pm, dottor De Franco; mi sembra di aver fatto anche una nota con una specie di piantina, con una ricostruzione secondo la mia ipotesi. Ricordo di aver fatto una cosa del genere. Dovrei avere qui le carte.

Ecco, questa è l'ipotesi che avevo ricostruito il 18 gennaio 1993: dovevo render conto ai dirigenti e credo di averla consegnata anche al pm. È una relazione mia personale in cui facevo una ricostruzione della posizione, secondo la mia ipotesi. La faccio vedere: questa è la posizione di collisione secondo la mia teoria, con gli elementi a supporto dell'ipotesi esposta. Volevo semplicemente che rimanesse agli atti perché mi era stata chiesta anche dal questore che voleva sapere perché venivano sempre quelli della Criminalpol; bisognava riferire continuamente. Io ero sempre con il magistrato, voleva sapere e ho fatto questa relazione.

PAGLINI (*M5S*). Dottor Grosselle, per noi è importante definire alcuni punti cruciali, quali, ad esempio, la causa della collisione tra l'Agip Abruzzo e il Moby Prince, il perché queste due navi impattano.

Lei prese in considerazione due video, il video Canu e il video di D'Alesio, che praticamente sequestrò, se non ho capito male, nel 1992, quindi dopo un po' di tempo, con vari tagli (quaranta minuti di mancata registrazione). Ho letto nelle sue audizioni che fece ripulire il video e, insieme ai tecnici che la supportavano, riusciste a vedere bene addirittura il riflesso delle fiamme nel mare. Ricorda questo particolare? A parte che

anche noi abbiamo avuto modo di vedere questo video, però in qualità di tecnico, magari potrà confermarmi che se io vedo il riflesso del mare do per scontato che comunque c'è una buona visibilità.

Ancora, attraverso l'aiuto di tecnici come lei, mi piacerebbe capire di più circa la manomissione che venne fatta sul traghetto all'interno del porto di Livorno due giorni dopo, ovvero il 12 di aprile, quando tecnici della Navarma salirono e manomisero sia il registro delle eliche che la leva del timone per far sembrare che fosse stato azionato il pilota automatico. Le chiedo: chi avrebbe potuto avere interesse che ci fossero manomissioni di questo tipo all'interno di un traghetto? Venne *Ciro Di Lauro* a manometterlo, non è che uno parte da Napoli o da Caserta e va a manomettere. Può anche darsi che uno impazzisce e dice: «Ora prendo il treno e vado a manomettere queste attrezzature». Possiamo legare questo fatto al discorso che si faceva prima rispetto al ramo assicurativo, quindi all'eventuale esplosione? L'esplosivo si trova; i sette tipi diversi di esplosivo ci sono, nessuno ha mai detto il contrario, però la finalità in quella posizione non era atta a far nessun tipo di disastro o attentato. Lei come mette insieme questi elementi?

BATTISTA (Art. 1- MDP). Dottor Grosselle, a fronte della sua esperienza, considerato che siamo in una fase segretata, le chiedo se può riferirci liberamente la sua opinione rispetto all'operato del pm *De Franco*.

La cosa che mi sorprende di più nel processo – penso al pari di altri colleghi – è che non ci sia stato un rinvio a giudizio dello stesso comandante *Superina*; che il punto della nave calcolato in sede processuale, guarda caso, va fuori dal cono di divieto di ancoraggio, o ancora il mancato operato tempestivo della Guardia costiera, quindi dell'ammiraglio *Albanese*, totalmente sollevato da ogni responsabilità nella fase dei soccorsi. Lei che opinione si è fatto? È soltanto una questione di sottodimensionamento della procura o c'è anche qualcosa di più? Le chiedo una sua valutazione.

GRANAIOLA (Art. 1-MDP). Dottor Grosselle, insisto e sono un po' dura, abbia pazienza. Non riesco, infatti, a comprendere la scelta dell'ENEA. Ho capito che lei si rivolse alla polizia giudiziaria che le indicò l'esperto esplosivista (tale *Massari*) che vorrei tanto audire, ma chi decise di far fare i prelievi all'ENEA? La polizia giudiziaria centrale a Roma sicuramente aveva maggiori strumentazioni rispetto all'ENEA; lo decise la polizia giudiziaria? E su quale base? Non avevano la strumentazione? Se fosse così, insisterei nel chiedere al Presidente e alla Commissione di capire perché la scelta dell'ENEA, ovvero se l'ENEA a quell'epoca aveva la strumentazione perché, secondo me, la polizia giudiziaria aveva certamente strumenti migliori.

PRESIDENTE. Le tematiche sono quattro: il perché della scelta dell'ENEA; la sua valutazione su *De Franco*; la sua opinione sulla manomis-

sione successiva e i video che sono stati ridefiniti che mostrano il riflesso sul mare, come diceva la senatrice Paglini.

GROSSELLE. Ripeto: la decisione di rivolgersi all'ENEA non fu presa da me – perché io ero totalmente estraneo – ma penso dal dottor Massari in accordo con il dottor De Franco – andammo insieme – e forse anche con il colonnello Schiavi, che era il consulente dell'altra parte. Sicuramente dovete sentire queste persone, perlomeno il dottor Massari che sa queste cose. Io ero un esecutore in quel caso.

PRESIDENTE. Che idea si è fatto su De Franco?

GROSSELLE. Il dottor De Franco per me è un ottimo magistrato. In questo caso forse era un po' timoroso. Quando gli spiegai la mia ipotesi rimase sorpreso, però il suo compito era quello di avere o meno un imputato che aveva già a giudizio per cui doveva rispondere in quel senso. La mia era un'ipotesi, confortata dagli elementi che avevo presentato, ma pur sempre un'ipotesi non confortata scientificamente, per cui, considerando anche l'accanimento di tutti i consulenti di controparte, probabilmente si è deciso di chiudere lì. Non chiedetelo a me. Per me De Franco resta un ottimo pm, per quanto io lo conosca.

PRESIDENTE. Magari è stato un po' timoroso. Mi ha colpito il fatto che, venerdì scorso, intervistato da una trasmissione, ha detto che non ha seguito la pista dell'esplosivo perché pressato dai familiari delle vittime. Fa un po' impressione che l'interlocuzione avvenga lasciandosi influenzare dai familiari delle vittime che dicono di non seguire quella strada.

GROSSELLE. Io ho sostenuto la mia teoria fino alla fine e continuo a sostenerla perché non posso credere che un traghetto che esce dal porto vada a impattare contro un grattacielo. Il pilota, il comandante, il timoniere erano tutti lì. Questa è solo una mia ipotesi.

PRESIDENTE. Cosa ci dice sulla manomissione e sui due video (Canu e D'Alesio) che poneva la senatrice Paglini?

GROSSELLE. Per quanto riguarda il video Canu, come ho già spiegato, un pezzo è stato tagliato a causa dell'adesione del nastro, come è stato messo anche a verbale; e meno male che abbiamo quel pezzo di video perché per mia consuetudine reperito tutto: quello che c'è nei video e nelle macchine fotografiche. Lì abbiamo trovato qualcosa, grazie a Dio. Probabilmente l'illuminazione mi è venuta da qualche altra parte.

Per quanto concerne il video D'Alesio, ne avevo sentito parlare nei primi giorni però quello che era accaduto e si stava facendo era già abbastanza impegnativo. A un certo punto, però, dissi al dottor De Franco che c'era un video di D'Alesio, che lo stesso avrebbe consegnato alla TV locale e gli chiesi di sequestrarlo. Il dottor De Franco chiese a me di occu-

parmene, sicché chiamai D'Alesio che addirittura mi portò personalmente la videocassetta e i figli mi raccontarono – è tutto verbalizzato agli atti – come si erano svolti i fatti.

In quel video si vedeva il riflesso nel mare; lo consegnai sia alla polizia scientifica sia a un altro ente – non ricordo quale sia – a cui si rivolsero per vedere se sarebbero riusciti a dare maggiore definizione alle immagini.

PRESIDENTE. Ci riuscirono?

GROSSELLE. No. Ad ogni modo, guardando il video D'Alesio si vedeva il fuoco avanti e dietro una massa scura e probabilmente fumo – se poi vogliamo chiamarla nebbia, chiamiamola nebbia – però dalla ripresa del fuoco fino ad avvicinarsi al punto di ripresa, si vedeva il riflesso nell'acqua. Ora, se il calore fa sollevare la nebbia e la porta via o fa scomparire il fumo e lo porta via non lo so, non sono un meteorologo; comunque, si vede una scia illuminata con i riflessi proprio nell'acqua. Lo ricordo perfettamente.

PRESIDENTE. Noi ci siamo convinti che la nebbia non c'era; siamo abbastanza sicuri di questo.

GROSSELLE. Sull'aereo che percorreva la tratta Roma-Pisa, che è transitato sopra, a bordo c'erano due livornesi, uno dei quali pratico di marina; il comandante ha dato la posizione perfetta e quando questi sono stati sentiti hanno detto chiaramente – risulta a verbale – che sembrava che la prua fosse a terra (tutti dicono «sembrava»). Se consideriamo la prua a largo e torniamo all'inizio, il traghetto esce e cosa fa? Fa il giro e arriva...

PRESIDENTE. Noi stiamo valutando l'ipotesi che abbia trovato un ostacolo e abbia cercato evitarlo superando la petroliera sul lato destro. Qui è venuto Fabbrocotti, il quale ci ha detto di aver trovato il timone perfettamente funzionante, tanto è vero che quando gli ha ridato energia elettrica il timone automaticamente è ritornato dritto. Quindi, per tenerlo a destra ci doveva essere qualcuno a tenere il timone stretto e fermo sulla destra per virare violentemente. La stessa maggiore velocità può essere generata dal fatto che si sia andati al massimo della velocità per cercare di evitare un ostacolo che si è frapposto improvvisamente e che si stava andando ad investire. Quindi, noi teniamo in considerazione questa ipotesi e anche la sua ipotesi perché il tema dell'esplosione lo stiamo valutando.

GROSSELLE. Scusi, Presidente, rispetto alla prima ipotesi, è vero che le pale del timone furono trovate orientate 30 gradi a dritta, ma se quando gli è stata ridata energia è tornato in posizione vuol dire che funzionava.

PRESIDENTE. Certo, infatti il timone era funzionante.

GROSSELLE. E i 30 grandi a dritta perché sarebbero stati dati?

PRESIDENTE. Per evitare un ostacolo. Ipotizziamo la nave con la poppa verso terra; il Moby Prince andava tranquillamente in questa direzione; cerca quindi di superare la petroliera a poppa ma, ad un certo punto, ad una certa distanza, vede un ostacolo che spunta da dietro – la famosa bettolina – e per evitare di travolgerla gira tutto a destra pensando di potersi affiancare alla petroliera; non ci riesce e si infila sul lato destro della petroliera con questa inclinazione. Questa è l'altra ipotesi di lavoro che teniamo in considerazione.

GROSSELLE. Sì, è un'ipotesi, ma secondo me non ha alcun senso perché la bettolina, se vede un traghetto, è più veloce e comincia a scappare; è più piccola si muove con più rapidità, credo, anche se non sono un marinaio.

Di bettoline ce ne sono tante che viaggiano in mare. Tutto può essere, ma mi devono dimostrare che c'era questa bettolina. La bettolina è uscita dopo, è stata citata da qualcuno, l'ho sentito via radio: «È una bettolina, è una bettolina», e tutti allora a parlare di bettolina, e invece era il Moby Prince che era andato in collisione. Le bettoline in porto fanno traffico di petrolio e di altro.

FLORIS (FI- PdL XVII). Ma la bettolina avrebbe potuto sbucare da dietro l'Agip Abruzzo e intercettare la rotta da cui stava arrivando il Moby Prince che a sua volta, per non investire la bettolina, fece questa manovra di emergenza.

GROSSELLE. Non lo so, questa è un'ipotesi che io ho scartato dall'inizio perché la storia della bettolina è uscita già dalle prime comunicazioni via radio quando – ricordo – si disse: «È una bettolina, è una bettolina che ci è venuta addosso».

CAPPELLETTI (M5S). L'apprezzamento di Lamberti nei suoi confronti è avvenuto dopo un episodio specifico, con riferimento a una sua condotta specifica, o era in generale? Poi, sull'Agip Abruzzo lei ha fatto delle indagini? Ha chiesto di salirci?

GROSSELLE. Sull'Agip Abruzzo non sono mai salito. Credo che il personale abbia fatto delle foto, ma non era quello il nostro obiettivo primario. Noi dovevamo salire sul traghetto Moby Prince per fare il lavoro che abbiamo fatto. Però credo che ci siano immagini dell'Agip Abruzzo con lo squarcio eccetera.

Nel corso delle indagini ho sentito parecchia gente tra coloro che erano intervenuti (rimorchiatori, Vigili del fuoco) e tutti mi dicevano che, una volta intervenuti, avevano superato la petroliera di poppa per andare sul lato destro per cui la prua era a terra. Quando chiesi sempre ai rimorchiatori da dove avevano prelevato l'equipaggio dell'Agip Abruzzo

mi risposero direttamente sotto la paratia sinistra da dove si erano calati. Erano scesi con la scialuppa e comunque alla loro sinistra.

PRESIDENTE. Questo è un altro elemento interessante.

Dottor Grosselle, la ringraziamo per questa sua testimonianza molto importante e, se servisse, la disturberemo ancora limitando il fastidio.

Dichiaro conclusa l'odierna procedura informativa.

La seduta termina alle ore 14,50.

