

Al Procuratore della Repubblica di Livorno
Dott. Antonio Giaconi

LIVORNO

**Oggetto: Richiesta di riapertura del procedimento penale relativo
alla sciagura del Moby Prince avvenuta il 10 aprile 1991**

In nome e per conto della parte offesa Angelo Chessa e Luchino Chessa, si deposita la presente istanza di riapertura del procedimento penale relativo alla sciagura del Moby Prince avvenuta il 10 aprile 1991, con esposto e richiesta di nuove indagini.

Si formula domanda di avviso alle parti offese di eventuale richiesta di archiviazione in ordine alle ipotesi di reato indicate al punto III, 4.

INDICE

INTRODUZIONE

I – LA RICOSTRUZIONE DEI FATTI

- 1 RICOSTRUZIONE DEI FATTI ESSENZIALI
- 2 RESPONSABILITA' PRIMARIE SEGNALATE NELLE SENTENZE DEFINITIVE

II – I NUOVI ELEMENTI DI VALUTAZIONE

- 1 L'ALLARME "GOLFO" E LA DISLOCAZIONE DELLE NAVI MILITARIZZATE AMERICANE
- 2 LE RISULTANZE SUL CANALE NAVICELLO
- 3 LE DICHIARAZIONI DEL TENENTE GENTILE
- 4 LA SOPPRESSIONE DI DOCUMENTI DI STATO
- 5 LA NAVE "TERESA" E LA NAVE "SCHIP ONE"
- 6 LE OMISSIONI DI CONTROLLO PREVENTIVO DELLA PREFETTURA DI LIVORNO E DELLE ALTRE AUTORITÀ LOCALI
- 7 LA PRESENZA DI UN ELICOTTERO MILITARE
- 8 LA PRESENZA DI IMBARCAZIONI
 - a) Imbarcazioni viste dalla Guardia di Finanza
 - b) Bettolina di cui parla il comandante Superina
 - c) Imbarcazioni di cui parla Walter Mattei
 - d) Imbarcazioni di cui parla Paolo Malventi
 - e) Le navi viste da Olivieri e Thermes
- 9 L'ESPLOSIONE SUL MOBY PRINCE
- 10 LA SOPPRESSIONE DELLE PROVE RELATIVE AL VIDEO CANU
- 11 L'OSCURAMENTO DELLE TELECOMUNICAZIONI
- 12 LE INCERTEZZE SUL PUNTO ALLA FONDA DELLA PETROLIERA
- 13 LE NUOVE RILEVAZIONI FOTOGRAFICHE AEROSPAZIALI
- 14 LA POSIZIONE DI BERTRAND ALESSIO
- 15 LA POSIZIONE DI CIRO DI LAURO E ANTONIO SINI

III – LE NUOVE IPOTESI DI REATO

- 1 PREMESSA
- 2 PREROGATIVE DELLE BASI NATO E SOVRANITÀ TERRITORIALE
- 3 RILIEVI SULLA BASE DI CAMP DERBY
- 4 LE IPOTESI DI REATO

IV. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

V. LE RICHIESTE DI NUOVE INDAGINI

- 1 Relazioni Gentile**
- 2 Navi militarizzate degli Stati Uniti**
- 3 Immagini satellitari AEROSPAZIO**
- 4 Posizione della petroliera Agib Abruzzo**
- 5 “Allarme Golfo”**
- 6 Prefettura di Livorno - Ministro dell’Interno**
- 7 Comunicazioni militari**
- 8 Raffronto componenti materiali esplosivi**
- 9 Video “Canu”**
- 10 Posizione di Bertrand Alessio**
- 11 Posizione di Di Lauro Ciro**
- 12 Identificazione imbarcazioni presenti in rada**
- 13 Posizione degli istitori e raccomandatari del Governo U.S.A.**
- 14 Acquisizione tracciati radar**
- 15 Nave Teresa**
- 16 Perizia bobine audio e video**
- 17 Camera dei Deputati**
- 18 Trattato Italia-Stati Uniti relativo alla Base di Camp Derby**
- 19 Riapertura fascicolo denominato Rodi Antonio**
- 20 La morte di Antonio Sini**
- 21 Servizi**
- 22 Personale Camp Derby italiano**
- 23 Personale Camp Derby Statunitense**

VI. ALLEGATI

- 1. Notificazione dd. 15.03.1991, DEPARTMENT OF THE ARMY - MILITARY TRAFFIC MANAGEMENT COMMAND - TERMINAL BATTALION ITALY - APO NEW YORK. NY 09019 a firma JAN H. HARPOLF Tenente Colonnello, Comandante, firmato;**
- 2. Notificazione dd. 19.03.1991, DEPARTMENT OF THE ARMY - MILITARY TRAFFIC MANAGEMENT COMMAND - TERMINAL BATTALION ITALY - APO NEW YORK. NY 09019 a firma JAN H. HARPOLF Tenente Colonnello, Comandante, non firmato;**
- 3. Rapporto Questura di Livorno – Digos 31.03.1995 con allegati;**
- 4. Lettera dd. 23.08.2006 Prefettura di Livorno, con allegata domanda di accesso avv. C. Palermo;**
- 5. Provvedimento Prefettura di Livorno dd. 19.3.1991, firma Prefetto Maranto;**
- 6. Estratto Registro Comune di Pisa aperture e movimenti natanti al Ponte di Calambrone;**
- 7. Rapporto Operativo Speciale Carabinieri, Nucleo Operativo Speciale di Livorno, di data 27.05.1995;**
- 8. Relazione Esplicativa Telespazio – ROSCL, marzo 1996;**
- 9. Annotazione Questura di Livorno dd.24.01.1992, a firma G.Grosselle su video Canu;**
- 10. Lettera dd. 18.07.2006 a firma dott. Gabriele Calcinai;**
- 11. Nota della Guardia di Finanza di Livorno, dd. 26.07.2006, Ricostruzione atti procedimento n. 542/01 R.G. (sciagura Moby Prince).**

INTRODUZIONE

Premesso che costituiscono oggetto di esame in questa iniziativa giudiziale solo atti e documenti pubblici, in quanto contenuti in un procedimento definito con sentenza passata in giudicato, si evidenzia subito che, nella esposizione delle presenti richieste di riapertura di istruttoria e di nuove indagini, si tiene conto del fatto che, a distanza di oltre 15 anni dai fatti, tale istanza non può essere solo diretta a colmare lacune o a evidenziare errori riscontrabili nella precorsa attività istruttoria, occorrendo, nell'economia del sistema, sostanziale e processuale, che la richiesta stessa sia diretta e in pari tempo idonea a consentire l'accertamento - per quanto possibile - della verità nonché la individuazione di responsabilità penali tuttora perseguibili (quantomeno le più gravi, non prescritte).

E' noto come detto accertamento (della verità) nella specie sia stato del tutto carente: le due sentenze emesse dal Tribunale di Livorno e dalla Corte d'appello di Firenze hanno solo *escluso* responsabilità e sono state strumentali al disconoscimento delle imputazioni contestate (peraltro di limitata gravità rispetto ai fatti), laddove la ricostruzione degli eventi non è assolutamente avvenuta nelle sue più basilari connotazioni: non sono stati, infatti, in particolare, *nemmeno individuati e accertati i punti esatti in cui si trovavano tutte le navi presenti in rada* e tantomeno *le esatte dinamiche e cause della collisione*. Ancor meno sono state individuate responsabilità "primarie" (pur segnalate nella sentenza della Corte d'appello di Firenze), che nella specie non hanno costituito oggetto di ipotizzazione alcuna. La stessa ricostruzione dei fatti in questo processo appare sia stata in qualche modo pilotata o comunque oscurata da una nebbia non solo materiale ma processuale, la quale ha contribuito a nascondere la verità, qualunque essa sia.

Esaminando i numerosi atti del processo definito - che la parte offesa Angelo Chessa e questa difesa hanno potuto consultare presso gli uffici della Procura nei giorni 13.07.2006 e sgg. - emerge inequivocabilmente che molti di essi nemmeno risultano menzionati (o considerati) nelle sentenze o addirittura nemmeno pervenuti all'esame dei giudici del dibattimento.

Se poi si considerano i numerosi "offuscamenti" nelle prove già evidenziati nelle sentenze (in particolare nella sentenza di secondo grado) e quelli ulteriori che è

stato possibile individuare dall'esame diretto degli atti, si può ben concludere (sull'accertamento della verità) che "altro" avrebbe potuto, *a posteriori* (ovvero durante le indagini) essere visto: ma ciò non è avvenuto; "altro" avrebbe potuto e dovuto essere ascoltato (pur con le tecnologie allora esistenti), ma ciò non è avvenuto; "altro" avrebbe potuto e dovuto essere "detto" nel processo (in testimonianze o, comunque, correttamente riferito alla autorità giudiziaria), ma ciò non è avvenuto.

Leggendo le sentenze e gli atti, parrebbe che queste varie lacune, imprecisioni, inesattezze, siano state - almeno in parte - causate dalle medesime autorità amministrative e investigative (locali, ma non solo), sulle cui attività di indagine avrebbe dovuto e potuto fondarsi l'istruttoria della Procura per ricostruire i fatti: dall'Ufficio del Navigatore di porto alla Capitaneria di porto, dalla Commissione d'inchiesta amministrativa alla Polizia Scientifica, dal Prefetto al Ministero dell'Interno, dal personale delle unità di soccorso della Guardia di Finanza al Comando del Gruppo della Guardia di Finanza di Livorno; dal Comando Militare territoriale della Marina Militare italiana ai vertici di tale apparato.

A queste condotte, quantomeno lacunose e talora fuorvianti, non possono non aggiungersi quelle spesso carenti, contraddittorie, incomplete, ravvisabili in ispezioni sui luoghi, sui corpi delle vittime, sui reperti, e trasfusi in perizie, in accertamenti tecnici: accertamenti tutti indispensabili *non solo per spiegare le ragioni e le cause della collisione del Moby Prince* (episodio unico, per le sue connotazioni, nella storia navale), ma *la più generale ricostruzione di ciò che avvenne la sera (e la notte) del 10 aprile 1991 nella rada del porto di Livorno: cosa avvenne, perché avvenne, per quale motivo venne scelta quella data e quell'ora, cosa stava accadendo nel porto di Livorno la sera del 10 aprile.*

In questa istanza vengono espone le ricostruzioni e le argomentazioni della parte offesa Chessa.

In questa sede preliminare si ritiene di dover evidenziare che accanto ai constatati "oscuramenti" (afferenti a ciò che avvenne dalla collisione in poi) parrebbe ne sussistano altri *sin da prima della collisione, forse ancora più consistenti e denotanti coperture forse ancora maggiori rispetto a quelle riscontrate successivamente alla collisione.* Si sarebbe cioè in presenza di **un più generale "oscuramento", che da prima della collisione (con un c.d. cono d'ombra**

altrimenti inspiegabile, insussistenti rilevazioni di tutte le navi alla fonda, mancata disposizione di controlli preventivi sulla movimentazione di armi che sarebbe dovuta avvenire quella sera e di cui erano informate le autorità locali) si estende a dopo la collisione (con distruzione di scatole nere, di diari di bordo, insussistenza di rilevazioni radar, telecomunicazioni disturbate, due ore di ritardo nel rinvenimento del Moby Prince, ecc. ecc.).

* * * * *

Nella presente esposizione si cercherà di evidenziare quelli che sono, secondo questa parte offesa, gli aspetti più rilevanti di tali “oscuramenti”, al fine di consentire di aggiungere qualche tassello utile per ricostruire la verità dei fatti e - si ritiene - anche per individuare responsabilità penali sinora nemmeno ipotizzate.

Premesse le necessarie evidenziazioni sulla ricostruzione dei fatti e delle responsabilità “primarie” già segnalate e presenti nelle enunciazioni delle sentenze già emesse (in particolare in quella della Corte d’appello di Firenze: v. ca.I), si esamineranno, in particolare, i seguenti argomenti:

- 1) la rilevanza che assume, nella individuazione delle responsabilità, l’“allarme “Golfo” presente la sera della sciagura e la dislocazione delle navi militarizzate americane, in particolare tenendo conto della ormai acquisita prova (emersa nel dibattimento di primo grado) della effettuazione di movimentazione di armamenti U.S.A. tra la rada del porto di Livorno e la base di Camp Derby, contemporaneamente alla collisione;
- 2) la constatazione oggettiva (sulla base delle risultanze che verranno esposte) che, quella sera, *non* avvennero movimentazioni di armamenti tra la rada del porto e la base di Camp Derby, perché nessuna barca transitò, quella sera lungo il canale Navicello; la conseguenza di ciò è venne consumato un illecito trasbordo di armi per altre rotte e destinazioni;
- 3) la rilevanza, in merito a tale “movimentazione” di armamenti, delle dichiarazioni testimoniali rese dal tenente Gentile nel dibattimento di primo grado nonché delle relazioni di servizio che, anche su questo punto, erano state trasmesse alla Procura di Livorno nella immediatezza dei fatti, dal Comando del Gruppo della Guardia di Finanza di Livorno;
- 4) il fatto, appurato nel luglio del 2006, che tale “fascicolo” (pur regolarmente protocollato) è “sparito” dagli atti della Procura. Il fatto, ancora, che, su richiesta

di questo difensore, la Procura ha avviato un procedimento di “ricostruzione” di quel fascicolo. Il fatto, poi, che l’odierno Comando della Guardia di Finanza ha “ritrasmesso” in Procura *copia* degli atti originariamente inviati in Procura dal medesimo Comando. Il fatto che - come si evidenzierà - non solo è “sparito” il primo fascicolo, ma quello ritrasmesso risulta diverso in quanto non contiene “le relazioni del tenente Gentile”: quelle relazioni e quei documenti (originariamente trasmessi) parrebbe proprio che siano stati “soppressi”;

5) la rilevanza causale della presenza, nello scenario di quella sera, della nave “Teresa” e della nave “Schip One”;

6) la presenza di omissioni di controllo preventivo della Prefettura di Livorno e delle altre autorità locali;

7) la rilevanza della constatata presenza, sul luogo della collisione, di un elicottero militare;

8) la importanza della constatata presenza in rada, rilevata da testi insospettabili, di imbarcazioni non identificate;

9) la rilevanza del rinvenimento di sostanze esplosive militari a bordo del Moby Prince;

10) la emersa (ancora una volta dalla semplice disamina degli atti) di ulteriori circostanze fuorvianti nelle prove relative al video Canu;

11) la rilevanza del riscontrato oscuramento delle telecomunicazioni e del “cono d’ombra”;

12) l’occultamento delle prove sul punto alla fonda della petroliera;

13) la emersa presenza agli atti del P.M. di rilevazioni fotografiche satellitari (rimontanti al 1995) rilevanti ai fini della ricostruzione dell’intero scenario;

14) la sussistenza di perplessità sulla posizione di Bertrand Alessio;

15) la presenza di perplessità anche sulla posizione di Di Lauro Ciro.

Attraverso tali approfondimenti, in particolare, si avrà modo di spiegare come, accanto alle eventuali condotte “oscuranti” riconducibili a “nostre istituzioni” (amministrative e investigative e nelle quali, ovviamente, ai fini della individuazione di eventuali responsabilità penali, e quindi “personali”, si imporranno le dovute e opportune differenziazioni), ne sussistono altre integralmente non esaminate nelle indagini istruttorie e nelle sentenze: ovvero

quelle riconducibili al **Comando Militare delle navi statunitensi** (che aveva il controllo delle navi militarizzate cariche di armamenti presenti in rada e nel porto di Lavoro per operazioni di “movimentazione” di armamenti militari provenienti dalla guerra del Golfo e da trasferire alla Base Militare di Camp Derby); e quelle riconducibili a “**terzi**”, soggetti non identificati (con cui avvenne verosimilmente un traffico di armi). **Queste ultime due “parti”** - come si potrà evidenziare - verosimilmente organizzarono, realizzarono ed attuarono, *proprio la sera del 10 aprile, una illecita operazione finalizzata a distrarre parte degli armamenti militari americani* verso altre rotte.

Se si ritiene raggiunta la prova (come ritiene questa difesa) di questo grave fatto illecito (che risulta strumentale alla effettuazione di altre azioni delittuose, utilizzatrici dei materiali illecitamente procacciati), non può non convenirsi sulla conseguente necessaria considerazione che una siffatta operazione (attuata sotto il diretto controllo delle Autorità Militari degli Stati Uniti) non potesse che essere stata programmata e portata ad esecuzione in maniera tale da non consentire che fosse in alcun caso scoperta: in conclusione dovrebbe ritenersi si sia trattato di una operazione “coperta”, gestita sotto il controllo di un Comando Militare, e posta in essere non per ragioni o in esplicazione di “servizio”, ma per raggiungimento di fini (non importa in questa sede la esatta individuazione di essi) comunque e in ogni caso *illeciti*, la cui attuazione richiedeva una necessaria preventiva organizzazione e preparazione.

Sulla base di queste premesse, potrebbero anche spiegarsi le ragioni (anche se non le concrete modalità) degli “oscuramenti” e delle omissioni che *si succedettero* (ovvero che avvennero *successivamente*) alla collisione del Moby Prince: **quella ipotizzata operazione “coperta”**, cioè (attuabile con una prospettabile compiacenza e copertura anche da parte delle *nostre* autorità preposte al controllo del porto di Livorno), per le modalità in cui le azioni e gli eventi si svilupparono (collisione Moby Prince), **corse il rischio di essere scoperta.**

Di qui, *dopo la preventiva connivente “copertura”* (rispetto ad una, per così dire, “ordinaria” operazione coperta, che però aveva concorso a causare la collisione del Moby Prince), *potrebbe ritenersi si sia innescata una necessaria “copertura”, successiva alla collisione.*

Cioè, potrebbe ritenersi che si sia verificata una “copertura” *preventiva* (per lasciare che l’operazione “coperta” degli americani potesse essere svolta in maniera indisturbata, ovvero con la compiacenza e il benessere delle autorità preposte al controllo del porto di Livorno); ed una *successiva* (per cancellare le tracce delle operazioni avvenute prima, le tracce della collisione, e le susseguenti investigazioni).

In sostanza, le sopraindicate risultanze - rivisitate ad oltre 15 anni dai fatti ed alla luce di quanto in più si è appreso anche da ultimo nella visione diretta degli atti - parrebbe consentano di ricostruire alcuni frammenti e tasselli di quelle immagini in passato rappresentate in maniera distorta, consentendosi così di comprendere e di “vedere” (quantomeno in parte) anche ciò che una nebbia del tutto particolare non ha saputo cancellare del tutto.

Nella specie - come è noto - un quasi magico c.d. cono d’ombra ha coperto la visione dei radar e l’intera esecuzione materiale di tutti i fatti.

Nel contesto indicato, anche questo cono d’ombra potrebbe essere interpretato non già quale prodotto di uno scherzo della natura (coincidente con il verificarsi dei fatti e l’ubicazione dei luoghi) o un frutto di cattivi funzionamenti dei pur già sofisticati mezzi tecnologici dell’epoca, ma un possibile mezzo di occultamento *preventivo*, per occultare ciò che sarebbe dovuto avvenire: un’operazione coperta, della quale, *comunque, e cioè anche indipendentemente dall’intervenuta collisione del Moby Prince*, non doveva rimanere traccia.

Se infatti risulta difficilmente ipotizzabile che la collisione del Moby Prince sia stata, come tale, evento direttamente voluto come effetto di specifiche condotte (dovrebbe prospettarsi in questo caso il reato di strage dolosa, ma non si ritiene ne sussistano i presupposti di dolo specifico previsto dalla norma) parrebbe sussistano sufficienti e idonee *prove oggettive* (alcune già esistenti negli atti, ma sino ad oggi non considerate; altre solo oggi acquisite) *su quanto quella sera avvenne, con scienza e premeditazione, di cui non doveva rimanere traccia*.

Trattasi pertanto di effettuare una analisi, una prospettazione ed una ricostruzione **anche *ex antea* e non solo *ex postea*** (come sinora avvenuto) e cioè tenendo conto di quanto avvenne “*prima*”, ovvero ***al fine*** di attuare il programmato illecito trasbordo di armi che avrebbe dovuto rimanere una operazione “coperta”, per la

cui esecuzione vennero scelti dei tempi di attuazione, i quali, nello specifico, sarebbero coincisi esattamente con l'uscita dal porto di Livorno (avvenuta, come sempre, in orario) del traghetto passeggeri Moby Prince, il quale avrebbe dovuto prendere *direzione sud* all'uscita del porto (dopo aver superato la diga della Vegliaia) nello stesso orario in cui, poco distante, nella stessa rada (ma in *direzione nord*) sarebbe dovuto avvenire il programmato trasbordo di esplosivi militari da distrarre alle forze militari statunitensi in favore di terzi sconosciuti.

La presente richiesta di riapertura di indagini inizia, quindi, da tale inquadramento *anche preventivo*: ovvero, in concreto, da quel PATTO riguardante una operazione di distrazione di armamenti militari, di cui **esisteva** (ma prima non era stata considerata) **ed esiste ancora, prova negli atti del processo** (i verbali dibattimentali di I grado); **così come parrebbe esista oggi** (e non esisteva prima, perché solo ora scoperta) una possibile **prova della “soppressione” di quegli atti** (ci si riferisce, in particolare, all'argomento trattato al cap. II, 4).

Parrebbe, cioè, che da una parte sia presente la prova (dichiarata in un pubblico dibattito da un pubblico ufficiale e testimone diretto) **di un avvenuto trasbordo di armamenti nella compiacente supina abdicazione da parte delle nostre autorità** - da prima a dopo la effettuazione di esso e della concomitante collisione del Moby Prince - **da ogni dovuto controllo (preventivo) sul porto di Livorno conseguente all'esercizio del principio di sovranità territoriale dello Stato.**

Dall'altra, parrebbe sussistere la prova, della totale “copertura”, successiva, da parte di talune delle nostre autorità, delle proprie e altrui responsabilità in quei fatti e quegli eventi, che la sera del 10 aprile 1991 concorsero, purtroppo, a causare la collisione del Moby Prince: una collisione, in definitiva, causata, di certo, da un insieme di concause, *tra le quali però quella più grave (perché avrebbe potuto impedire l'evento) potrebbe apparire ravvisabile proprio quella relativa alla eventuale e prospettabile preventiva, consapevole e volontaria, abdicazione, da parte di alcune delle nostre autorità, di ogni doveroso esercizio della sovranità territoriale sul porto; il cui corretto esercizio non solo avrebbe impedito quella illecita operazione “coperta” (programmata dalle autorità militari statunitensi e organizzata da centri di potere militare), ma soprattutto avrebbe impedito che si verificasse*

la collisione del Moby Prince, in parte forse anche “direttamente” causata dagli stessi esecutori materiali dell’operazione illecita di distrazione di armamenti militari americani (in questo caso il dubitativo è d’obbligo, trattandosi di una sola ipotesi, logica e conseguente, ma da verificare).

Infatti - pur in questo preventivo e necessariamente generico inquadramento dei fatti - riesce veramente difficile ipotizzare, in singoli o in solidali gruppi delittuosi “comuni”, il possesso di esplosivi militari: chi è interessato a questi e ne fa uso non sono in molti.

Come la triste esperienza ci ha insegnato, si tratta sempre di organizzazioni e gruppi molto particolari: mafiosi, politici, eversivi, nazionali o di altri paesi. I materiali e gli ordigni bellici vengono utilizzati solo in attentati o in guerre.

La nostra storia nazionale ne ha mostrati diversi di questi episodi. E nella specie avvennero sia dopo che prima quel tragico 10.4.1991.

Quel giorno, l’esplosivo militare non si trovava solo “custodita” presso la base di Camp Derby: era nel porto civile di Livorno.

Ben sette navi “militarizzate” (anche queste “coperte”, ovvero apparentemente mercantili, ma trasportanti materiali bellici, sottoposte al diretto controllo del Governo degli Stati Uniti) si trovavano lì, asserragliate dentro e fuori il porto di Livorno, per operare “movimentazioni” di armamenti ed esplosivi militari, incredibilmente incontrollate dalle nostre autorità e al di fuori di ogni norma di legge come anche di ogni regola di ordinaria sicurezza (vedremo che nella specie vi erano molto più che regole di ordinaria sicurezza: si era in presenza di una situazione di sicurezza, qualificata di “*emergenza Golfo*”).

Proprio quella sera, e proprio in coincidenza con l’uscita dal porto del Moby Prince, in direzione nord all’uscita dal porto, era stata organizzata la esecuzione di una di queste “movimentazioni”: di sera, ancor qui (nel più specifico) contro ogni norma e contro ogni prassi; *eppure*, anche in questo più specifico caso, *liberamente consentita* (come si evidenzierà, *si sapeva delle navi, si sapeva della operazione coperta, ma non si apprestò alcuna misura preventiva; si vide, si “ascoltò”, ma non si intervenì, si tacque; si occultarono e poi soppressero gli atti più scottanti*).

Ancor più nello specifico, per quella sera e per quell'orario, in direzione nord all'uscita del porto, era stato organizzato (con il necessario dovuto anticipo) *un traffico illecito di materiali bellici con trasbordo su una barca che venne "vista" dalle forze dell'ordine proprio mentre detto traffico veniva eseguito, senza che nessuno intervenisse in alcun modo, né subito né dopo.*

Ma, si è accennato alla rarità dei "particolari operatori" nel settore di armamenti e materiali militari.

Ebbene, proprio *per quella sera, proprio esplosivo militare fu collocato anche sul Moby Prince, tanto che scoppiò (come accertato), o poco prima o durante la collisione con la petroliera Agip Abruzzo e il conseguente incendio; si trattò di una esplosione di materiali esplosivi militari, la quale avvenne mentre il traghetto (come previsto) si trovava lì vicina al porto, in direzione sud proprio mentre l'operazione di illecito trasbordo di armamenti avveniva (come programmato) poco lontano, nella parte nord della rada.*

La collocazione di esplosivi militari su un traghetto civile può razionalmente essere occasionale o casuale? Non è naturale porsi tale domanda? Ci si chiede veramente come possa essere stata ignorata la importanza di tale circostanza, oggettivamente accertata con indagini peritali e come sia stato possibile nemmeno tentare anche di ipotizzare una qualsiasi risposta.

Si ricordano i risultati esposti nella perizia dal chimico della Criminalpol: *"I dati analitici ottenuti con le diverse tecniche hanno permesso di identificare i seguenti composti: NH₄NO₃ nitrato di ammonio; EGDN etilenglicoledinitrato; NG nitroglicerina; DNT dinitrotoluene; TNT 2,4,6 trinitrotoluene; PETN pentrite; T4 1,3,5 trimetilene 2,4,6 esaciclotrintrammina. I primi cinque sono tipici di composizioni esplosive ad uso "civile", denominate come Gelatine-Dinamiti, mentre gli ultimi due sono presenti soprattutto in esplosivi militari e in plastici da demolizione (SEMTEX H)... Resta comunque accertato che le sostanze identificate con la sola eccezione del nitrato di ammonio sono tutti esplosivi ad alto potenziale sia singolarmente che in miscela. Le tracce di questi esplosivi erano presenti nel locale motore dell'elica di prua."*

La risposta alla domanda che nessuno parrebbe si sia posta, non può essere che una sola: questi materiali non potevano trovarsi sul Moby Prince ... per caso e senza che qualcuno, lì, li avesse collocati: la loro collocazione fu, per forza (e per

logica), *espressione di una attività volontaria e non occasionale*; inidonea forse di per sè a causare gravi danni sul Moby Prince; *idonea però a provocare “inconvenienti” a bordo del Moby Prince, tali cioè da determinare una perdita del controllo della rotta (e la collisione). Perché parla in essere se non per creare allarme e confusione ed accendere un faro su quanto avveniva poco più a nord? Il che di fatto avvenne, ma in misura maggiore rispetto al previsto?*

Tutto ciò - e qui si accenna ad un altro “vuoto” di idonee indagini - avvenne sotto l’occhio vigile di un elicottero militare (visto da testi insospettabili e inconfutabili), di certo non appartenente alle nostre autorità (come è peraltro risultato confermato dalle nostre autorità). E quindi a quali autorità avrebbe potuto “appartenere” se non a quelle stesse forze militari degli Stati Uniti, impegnate in una operazione militare di trasbordo di armamenti?

Quella sera, le nostre autorità - come si è ricordato - parrebbe abbiano abbandonato qualsiasi controllo sul porto di Livorno lasciandolo nelle mani delle forze militari statunitensi, disinteressandosi su ciò che queste avrebbero fatto nel porto, nella sua rada, nei suoi cieli (omettendo di rilevare dove si trovavano le navi, quali spostamenti facevano, quali “movimentazioni di armamenti” operavano, di quali barche minori si servivano, quali itinerari queste seguivano, ecc., per non parlare, in questa sede preliminare, degli aspetti documentali e autorizzativi, semplicemente “assenti”).

Il tutto, ricordasi, si svolse in un quasi incredibile c.d. “cono d’ombra” che nascose l’operazione, e in una nebbia misteriosa “sorta” proprio alle ore 22.15, all’uscita del porto del traghetto Moby Prince, che tutto avrebbe dovuto avvolgere e nascondere, collisione e altro.

Ma le tracce di ciò che avvenne quella tragica sera sono rimaste, se non altro sulle “carte” processuali, e si cercherà in questa sede di conferire dignità di prova (o quantomeno di indizi univoci e concordanti) a questo estremo tentativo delle parti offese di rinvenire una spiegazione su ciò che avvenne la sera del 10 aprile e su responsabilità penali che non sono mai state individuate, e, purtroppo, per un insieme di condotte e di circostanze, forse nemmeno adeguatamente cercate.

Ovviamente, considerata la presente sede processuale e il tempo decorso dai fatti, la rilevanza della presente esposizione e della conseguente istanza di riapertura

delle indagini può avere un reale significato solo se si formulino ipotesi di reato che non siano prescritte.

Nella ultima parte (la III) della esposizione si indicheranno al P.M. le ipotesi di reato che *oggettivamente* possono - secondo questa difesa - essere prospettate e essere ravvisabili nei fatti così come descritti e illustrati.

Ovviamente rientra solo nei poteri - doveri del P.M. la concreta eventuale formulazione di contestazioni di reato e la individuazione soggettiva delle responsabilità "individuali".

Nelle osservazioni conclusive, questa parte illustra sinteticamente al Procuratore della Repubblica un particolare interrogativo insorto dalla complessiva disamina degli atti.

I – LA RICOSTRUZIONE DEI FATTI

1. RICOSTRUZIONE DEI FATTI ESSENZIALI

Ai fini della presente richiesta di riapertura dell'istruttoria relativa alla strage conseguita alla collisione tra il traghetto passeggeri Moby Prince e la petroliera Agip Abruzzo, quanto alla ricostruzione dei fatti ci si limita, nella presente esposizione, al richiamo e alla evidenziazione delle sole circostanze e degli accertamenti rilevanti ai fini della medesima richiesta.

Si ricorda così che la sera dei fatti (10 aprile 1991) nel porto di Livorno sussistesse una situazione di preallarme militare: lo precisa all'udienza dibattimentale di primo grado (del 5/6/96) l'imputato CEDRO Angelo, Comandante in seconda della Capitaneria di Porto (imputato) laddove dichiara: "L'orario di ascolto della Capitaneria a quell'epoca era 8-20. **In quel periodo avevamo la copertura h 24, cioè 24 ore perché si era in emergenza Golfo.** C'era la guerra del Golfo per cui si era in "Emergenza Golfo", quindi la radio era accesa 24 ore su 24".

Anche su questo punto ci si chiede come sia stato possibile, nella ricostruzione dei fatti non accertare quali disposizioni, quali direttive (civili e militari), quali "comandi" fossero stati disposti per far fronte a tale emergenza, anche considerando che detto stato di allerta - di natura militare e riguardante la effettuazione di operazioni militari - comporta di certo non sono un obbligo di ascolto di comunicazioni ma qualche controllo ben più penetrante ed "attivo". Anche su questo punto nessuna informativa pervenne alla autorità giudiziaria da parte della autorità sottoposte a quello stato di emergenza.

Ulteriore premessa è che in quei giorni si trovavano nel porto e nella sua rada numerosi navi (ben 7) sottoposte al controllo del Governo degli Stati Uniti allo scopo di effettuare trasbordo di armamenti nella base militare di Camp Derby, collegata alla rada del porto (direzione Nord) tramite il canale Navicelli attraverso cui avvenivano le operazioni di trasbordo con imbarcazioni più piccole e tali da transitare per detto canale passando sotto un ponte levatoio (Calambrone) che ne consentiva il passaggio.

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

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

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

Ma, la sera del 10 aprile del 1991, presentava un’altra sua particolarità, anche questa ovviamente non esposta alla magistratura e non esaminata da taluno (anche se ben nota alle autorità prima che ai cittadini tutti): **nella notte tra il 10 e l’11 aprile 1991, venne dichiarata “chiusa” la guerra del Golfo: dalla sera dopo sarebbero state vigenti altre direttive per le navi sottoposte ai comandi diretti del Governo degli Stati Uniti:** altre missioni di guerra le attendevano (forse in Jugoslavia, alla luce di quanto avvenne nel ’92).

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

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

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

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

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

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

E così, alle ore 22.03, il traghetto passeggeri Moby Prince molla gli ormeggi e si allontana dal porto di Livorno con la prua diretta verso la rada e con destinazione Olbia. A bordo si trovano NH₄NO₃ nitrato di ammonio; EGDN etilenglicodinitrato; NG nitroglicerina; DNT dinitrotoluene; TNT 2,4,6 trinitrotoluene; PETN pentrite; T4 1,3,5 trimetilene 2,4,6 esaciclotrinitrammina, presenti nel locale motore dell'elica di prua.

Sulla sua rotta deve incrociare la petroliera Agip Abruzzo, lunga metri 280, carica di 82.000 tonnellate di greggio iranian light, altamente infiammabile. Questa aveva calato l'ancora nella rada livornese prospiciente il porto. Probabilmente si trova nel triangolo di interdizione. Ma il Moby Prince non lo sa perché nessuna delle posizioni in rada sono state in precedenza rilevate: cinque o sei navi militari americane in rada, un'altra francese, qualche altra petroliera. Nessuna rilevazione dei punti di fonda. Nessuna informazione viene fornita alle navi che partono.

Il Moby Prince, esce dal porto alle 22,15: a sud, sulla sua sinistra si trova due navi militarizzate cariche di esplosivo (apparentemente) da trasferire alla base di Camp Derby. Alla sua destra vi sono navi militarizzate americane che effettuano movimentazioni di armi (la **Cape Flattery**, la **Efdin Junior**, la **Cape Siros**, forse anche la **Cape Farewell**, i cui dati sono contraddittori): di tutte non esisteva "notizia" all'epoca della informativa da parte del Comando americano. Eppure si trovavano lì. Le autorità di porto (dalla Capitaneria al Navigatore, agli operatori, alla Guardia di Finanza, e di certo alle autorità militari italiane) lo sapevano da tempo. Anche la Prefettura ne era a conoscenza. Ma non *si sapeva dove fossero*.

Queste *navi* e i relativi comandi Usa non avevano chiesto di essere autorizzati ad alcuna operazione per quella sera. Di sera non è nemmeno consentito dal Regolamento del Porto (per ragioni di sicurezza). Ma quella sera l'operazione era in corso. Mentre (quantomeno) un'altra nave (la Theresa) aveva raggiunto quei luoghi provenendo da sud. Un elicottero militare già sovrastava esattamente quei luoghi, tutti rientranti in un cono d'ombra che ne avrebbe oscurato le tracce.

Il Moby Prince esce dal porto alle 22.15. prende la direzione sud. Supera la nave militarizzata statunitense **Gallant II**, quindi aumenta la velocità e supera anche la seconda nave militarizzata statunitense, la **Cape Breton**: entrambe sono piene di esplosivo. Si trova al limite della zona di interdizione. Quindi assume la rotta con direzione Olbia.

Poco dopo, verso le ore 22.25, il Moby Prince entra in collisione con la petroliera Agip Abruzzo dando luogo ad un incendio su entrambe le navi.

Ma qualche attimo prima forse accade qualcosa sul Moby Prince: la esplosione dell'ordigno nel locale motore dell'elica di prua. Lo spiegherà il consulente Brandimarte. Solo così può spiegarsi come i passeggeri, dopo la collisione non si buttarono in mare ma **vennero quasi tutti trovati all'interno della sala De Luxe con i giubbetti di salvataggio. Un altro incidente (minore) era forse già avvenuto poco prima. E il video di una telecamera avrebbe potuto anche dimostrarlo se non vi fosse stato un "taglio" al momento giusto: un altro intervento di "ripulitura" e di occultamento.** Ma - come si vedrà - anche su questo episodio sono emersi nuovi elementi (che purtroppo, però, non restituiscono ciò che è stato irrimediabilmente "tagliato").

In questa ricostruzione dei fatti rileva evidenziare che se dopo la collisione nessuno si buttò in mare fu forse perché un **precedente fatto aveva fatto scattare sulla nave la più mite misura del raggruppamento dei passeggeri nella sala De Luxe.**

Se si colloca nel tempo questo evento (ovvero questa esplosione, avvenuta proprio sotto il ponte di comando) - attorno alle 22.23 - ci si rende conto che questa esplosione avviene mentre il Moby Prince passa accanto alla Gallant II e alla Cape Breton.

Alle ore 22,25 viene lanciato il may day, che, attraverso un segnale debole e disturbato (forse anche per la ridotta efficienza delle apparecchiature conseguente alla esplosione avvenuta nei locali sottostanti), non viene ascoltato né percepito da alcuno.

Scattava i soccorsi, ma solo nei confronti della petroliera Agip Abruzzo.

Quasi immediatamente sopraggiunge il comandante della Capitaneria, Amm. Sergio Albanese, il quale, invece di dirigere le operazioni dalla Capitaneria di Porto, si imbarca su una motovedetta, omettendo di dare qualsiasi disposizione di ricerca del traghetto Moby Prince.

Quando questo viene rinvenuto e abbordato (due ore dopo), risultano deceduti i 140 passeggeri rimasti a bordo.

Un unico superstite, tale Bertrand Alessio, verso le ore 23, era stato condotto incolume in salvo da terzi avvicinatisi al Moby Prince di propria iniziativa.

A seguito delle indagini disposte dalla A.G. venivano rinviati a giudizio dinanzi al Tribunale di Livorno quattro persone in relazione a specifiche condotte omissive (**Rolla Valentino**, nella sua qualità di terzo Ufficiale della petroliera Agip Abruzzo, per aver omesso di dare opportune disposizioni affinché fossero azionati i segnali acustici, di informare il Comandante della petroliera della situazione di rischio, di accendere il radar; **Spartano Gianluigi**, in qualità di marinaio di leva addetto al servizio radio della Capitaneria di Porto di Livorno, per aver omesso di captare il segnale di May Day lanciato nell'immediatezza del naufragio della Moby Prince e di segnalare la esistenza del predetto segnale all'Ufficiale di Guardia; **Checcacci Lorenzo**, quale Ufficiale di guardia addetto alla capitaneria di Porto di Livorno, per aver omesso ogni attività idonea ad identificare ed a soccorrere la nave investitrice dell'Agip Abruzzo; **Cedro Angelo**, nella sua qualità di Comandante in seconda della Capitaneria di Porto di Livorno, per aver omesso ogni attività idonea ad identificare ed a soccorrere la nave investitrice dell'Agip Abruzzo).

Con sentenza di data 31.10.1997 il Tribunale assolveva gli imputati con la formula perché il fatto non sussiste.

Quindi, con sentenza di data 5.02.1999, in riforma di quella di primo grado, impugnata dal P.G e dalle parti civili nei confronti del Rolla Valentino, la Corte d'appello di Firenze, previa concessione all'imputato delle attenuanti generiche prevalenti sulla contestata aggravante, dichiarava non doversi procedere nei suoi confronti in ordine ai reati ascrittigli perché estinti per intervenuta prescrizione.

* * * * *

Come anticipato, attraverso la presente iniziativa processuale - prendendo spunto da alcuni punti fermi e da talune circostanze di fatto accertate o comunque affermate dalla autorità giudiziaria nel processo già definito (e approfondite nella presente sede) - si individuano ulteriori responsabilità penali in ordine all'incidente del 10.04.1991 (non prescritte) e a quanto ne conseguì, le quali consistono, sostanzialmente, in condotte commissive e omissive che concorsero nella determinazione dell'evento e nell'occultamento delle prove degli illeciti ad esso collegati.

In sintesi può dirsi che non solo (come è risultato pacifico) venirono a mancare misure di soccorso "successive" all'evento, le quali avrebbero potuto evitare o

quantomeno limitare la gravità degli eventi poi in realtà occorsi; quanto piuttosto (come pure è stato affermato, ma con minore focalizzazione e analisi delle relative problematiche) vennero omesse consapevolmente e intenzionalmente condotte “preventive” che avrebbero potuto evitare ed impedire che l’incidente si verificasse, quantomeno nelle modalità e nelle conseguenze poi di fatto riscontrate.

Può ricordarsi che laddove da parte di tutti è stata pacificamente riconosciuta la sussistenza di gravi omissioni e ritardi nelle operazioni di soccorso (le quali però sono state ritenute ininfluenti, quanto ad alcune imputazioni contestate agli imputati rinviati a giudizio, in ragione della rapidità della diffusione dell’incendio con conseguente esclusione del nesso di causalità tra le ravvisabili omissioni e il delitto contestato); per contro, a fronte delle pur gravi responsabilità “preventive” rispetto all’incidente, non sono state elevate imputazioni di sorta nei confronti di taluna delle autorità preposte, con conseguente totale e completo “vuoto” di accertamenti e di ipotizzazioni di reati, i quali per contro ben avrebbero potuto, sin dall’inizio dell’istruttoria - e comunque “dovuto” all’esito della pronuncia della Corte d’appello - , essere configurati e approfonditi, peraltro, con più realistica, proporzionata e adeguata configurazione delle effettive responsabilità in rapporto alla gravità degli eventi i quali non consistono solo nella sia pur gravissima perdita di 140 vite umane, ma anche in quella di due navi civili, nel sostanziale mancato controllo territoriale del porto di Livorno e della zona di mare ad esso limitrofa, nella mancata adozione di adeguate misure di sicurezza durante la effettuazione da parte degli Stati Uniti di operazioni illecite di trasbordo di armi.

Tutto ciò avvenne, in particolare, in violazione dei precisi obblighi facenti capo in particolare alla Capitaneria di Porto, alla Prefettura, alla Guardia di Finanza, ai vertici del Ministero dell’Interno e della Difesa, cui incombono in merito specifiche responsabilità (preventive, concomitanti, successive) allorché operazioni e attività militari di un altro paese vengono svolte in un territorio italiano destinato all’ordinario uso civile.

La collisione del Moby Prince con la petroliera Agip Abruzzo non sarebbe di certo avvenuta nel caso in cui non vi fosse nella rada di Livorno il dispiegamento di forze navali che invece vi fu anche con diretto interessamento della rotta del

Moby Prince (e cioè ove le navi americane Gallant II e Cape Breton non si fossero trovate sulla rotta del Moby Prince all'uscita del porto condizionandone la successiva rotta, poi sfociata in quella di collisione, e ostacolando la visibilità della petroliera Agip Abruzzo quando ancora non era avvolta dalla nebbia e che si trovava subito dopo la Cape Breton, come riconosciuto esplicitamente nella sentenza della Corte d'appello).

Ma, quand'anche la dislocazione delle unità navali americane fosse dovuta avvenire per necessità in quelle modalità, parimenti la collisione del Moby Prince non si sarebbe verificata nel caso in cui le autorità preposte (principalmente della Capitaneria, della Finanza, dell'Interno e della Difesa) avessero preventivamente adottato le maggiori e più idonee misure di salvaguardia e di controllo del porto e del mare territoriale imposte dal caso: ovvero dallo svolgimento al di fuori di ogni regola stabilita per la esecuzione di una operazione militare di movimentazione di armi (specie se illecita) avvenuta nella rada di un porto (civile): tutto ciò integra una eccezionalità di condotte di cui esse erano preventivamente a conoscenza e rispetto alle quali sulle medesime (autorità) incombevano doveri autorizzativi, dispositivi, di controllo e di tutela della sicurezza e dell'ordine pubblico, **di fatto non rispettati in alcun modo, anzi, intenzionalmente omessi con abbandono delle prerogative, dei poteri e doveri di controllo del territorio** (come si vedrà: marittimo, aereo, terrestre).

Peraltro, alla luce della indicata sostanziale preventiva "abdicazione" (da parte delle autorità italiane) delle funzioni di sovranità, vigilanza e di controllo sul porto e sul mare territoriale in capo e in favore delle autorità militari statunitensi in ordine alle operazioni militari estremamente pericolose che dovevano essere svolte (e che concernevano trasbordo e trasferimento di armamenti e di esplosivi), risulta evidente che anche la successiva riscontrata omissione e ritardo nei soccorsi nei confronti del M.P. - quasi incomprensibile e inverosimile di per sé considerata - si inquadra in un'unica condotta commissiva ed omissiva continuata (da prima a dopo la collisione) la quale denota connotazioni di drammatica consapevole e "volontaria" assenza totale di prestazione delle necessarie, adeguate e specifiche misure di soccorso, verosimilmente cagionata e motivata dalla finalità (purtroppo divenuta concomitante all'avvenuta collisione) di non impedire o comunque di non ostacolare l'espletamento ormai in corso e la

ultimazione delle operazioni militari americane di trasbordo di armamenti iniziate prima della collisione.

Ove a tali condotte si aggiungano:

1. le riscontrate (altrettanto incomprensibili e inverosimili) interferenze nelle telecomunicazioni,
2. gli anomali disturbi nel funzionamento delle apparecchiature radar,
3. i “coni d’ombra” nel rilievo dei tracciati radar rilevati proprio e soltanto quella sera in occasione della collisione,
4. la mancata esatta localizzazione dell’ubicazione della petroliera e delle altre navi alla fonda,
5. le omesse (e volutamente errate) indicazioni sulle navi americane interessate dalla operazione in corso,
6. la constatata presenza subito dopo la collisione di un elicottero non appartenente alla aeronautica militare italiana e quindi verosimilmente appartenente allo stesso paese (Stati Uniti) interessato alla operazione militare in corso;
7. le “sparizioni”, alterazioni e soppressioni delle prove riscontrate nel processo già celebrato e negli atti del processo,
8. i mancati accertamenti ed approfondimenti, nel corso di tutta l’istruttoria, su tutti gli aspetti “militari” della vicenda,

ne risulta un quadro obbiettivo di fatto che - superando la soglia della mera ipotesi (pur delineata nella sentenza della Corte d’appello) e raggiungendo il livello di prove o quantomeno di indizi univoci e concordanti - confermano la sussistenza di responsabilità primarie in capo alle autorità all’epoca preposte al controllo della sicurezza del Porto di Livorno nonché alle autorità militari preposte alle autorizzazioni, alla vigilanza ed al controllo della esecuzione di operazioni militari (riguardanti trasferimenti di armamenti pericolosi) con risvolti non solo irregolari ma illeciti, svolte da un altro paese su territorio, su mare e su spazio aereo italiano.

* * * * *

In merito si deve rilevare che il nesso di causalità tra tali condotte commissive ed omissive e gli eventi era stato già in qualche modo evidenziato dalla stessa

ricostruzione dei fatti eseguita dalla autorità giudiziaria nei processi penali già definiti.

Si richiamano in questa sede alcune essenziali affermazioni presenti nella motivazione delle sentenze del Tribunale di Livorno e dalla Corte d'appello di Firenze:

- La collisione avvenne alle ore 22,25 circa del 10.11.1991. Afferma il Tribunale: **“non esistevano indicazioni precise e certe sul punto di fonda dell'AA precedenti il momento della collisione”**;

- per sciogliere i dubbi sulla presenza o meno della nebbia (il cui insorgere viene collocato alla ore 22,15 sulla base del comandante Superina) **“conclusiva viene ritenuta dal Tribunale la deposizione del sopravvissuto mozzo Bertrand Alessio**, il quale aveva riferito di avere dopo l'impatto incontrato nel corridoio cabine passeggeri il timoniere Padula che gli aveva detto: “c'era la nebbia e siamo andati contro un'altra nave”. Non vengono nemmeno menzionate le opposte dichiarazioni del Tenente Gentile;

- “a quel momento nessuna delle navi alla fonda e neppure **la Cape Breton - con un carico delicato e pericoloso e così vicina all'A.A. - risultava essersi allertata** per la percezione di modificazioni atmosferiche”;

- “il M.P. all'uscita dalla diga della Vegliaia non poteva avere assunto rotta diretta (191°-195°) per Olbia, **attesa la presenza lungo il percorso di molte navi con carichi anche pericolosi (esplosivi)**;

- **“se il Moby Prince all'uscita dell'imboccatura del porto avesse subito preso la rotta diretta per 191, non sarebbe stato “credibile” che il M.P. avrebbe potuto “dimenticare” l'A.A.**;

- che il M.P. avesse preso per 220° nell'intento di doppiare le navi in rada poi, proprio quando l'A.A. era del tutto scomparsa perchè avvolta dal banco di nebbia fittissimo, verosimilmente all'altezza del Cape Breton (penultima nave alla fonda verso sud);

- che la plancia del M.P. solo in quel momento riteneva di poter procedere senz'altro verso Olbia e assumeva pertanto rotta per 191°-193°, a tutta velocità giungendo alla collisione dopo pochi istanti;

- “che, quindi, ove il M.P. avesse assunto subito una rotta diretta (191° - 195°), vi sarebbe stato tutto il tempo, attesa già la presenza della nebbia alle 22.15 (come

riferito dal Comandante Superina), di percepire da parte della A.A. la rotta di collisione e di adottare adeguate misure di preavviso antinebbia per impedire insidie di collisione”.

* * * * *

Nella sua ricostruzione del fatto la Corte d'appello di Firenze, dopo aver evidenziato le varie alterazioni documentali e probatorie relativamente alla individuazione del punto di fonda delle navi in rada e, in particolare, nel triangolo di interdizione (in particolare ha evidenziato la sparizione delle cartine indicanti il punto di fonda della Agip Abruzzo) ha affermato che:

- “uscito dal porto, Chessa può non aver avuto la possibilità di vedere l'Agip Abruzzo, sia per la distanza, sia perché la sua attenzione era attratta da problemi più urgenti e vicini e in particolare dall'incrocio con la nave in entrata (Atlantic Horizon, ud. 16.9.96, pp. 7, 10, 13-14) sia, perché la visibilità era ancora disturbata dalle luci di terra (Pecchioni, comandante del MP nel 1988, ud. 13.12.95, p. 40) **“e perchè vi erano altre navi illuminate che si trovavano più vicine all'osservatore e quasi allineate con la petroliera”**. La petroliera A.A. era in sostanza **“coperta” e nascosta dalle navi che la precedevano;**

- “quella sera le navi alla fonda in prossimità della rotta che il traghetto doveva seguire erano l'Agip Napoli, una petroliera della stessa società dell'Agip Abruzzo, la **Gallant 2, una nave carica di esplosivi che si trovava quasi a lato dell'Agip Napoli** un poco più al largo e un poco più a sud, la **Cape Breton, una nave militarizzata che era più a sud della Gallant 2**, e, più a sud di tutte, l'Agip Abruzzo”.

- “che la posizione dell'Agip Abruzzo può approssimativamente essere presa per buona, non senza rilevare sia **la difformità rispetto alle risultanze processuali (tra l'altro quasi tutte successive al sinistro)** sia **il tentativo di Superina di spostare la petroliera all'esterno della zona di interdizione, tentativo che non risulta se e quanto sia riuscito;**

- “quindi, dalla ricostruzione della dinamica del sinistro in base ai dati accertati, appare assai probabile che Chessa non fosse stato a conoscenza della presenza della petroliera e non l'avesse vista all'uscita del porto perché a quel momento l'Agip Abruzzo era già interessata dal fenomeno nebbioso e forse **in parte coperta dalle altre navi alla fonda”(le ultime erano la Cape Breton e**

la Gallant II).

In definitiva, sulla base di entrambe le sentenze di merito risulta **la importanza determinante nella causazione della collisione del Moby Prince contro l'Agip Abruzzo** (probabilmente alla fonda all'interno della zona di interdizione) **della presenza, sulla rotta che avrebbe dovuto seguire il Moby Prince, delle navi alla fonda e in particolare delle navi americane Gallant II e Cape Breton, la cui ubicazione risulta peraltro ricostruita solo *a posteriori*, e cioè dopo il sinistro e per dati testimoniali, ma la cui rilevanza, nel giorno del sinistro, risultano pacifiche e indubbe, in quanto in più parti delle sentenze (di secondo e di primo grado) e nella documentazione in riferimento risulta indubbio che la ubicazione in quel luogo e la loro dislocazione presso il porto di Livorno fosse proprio funzionale al trasferimento di armamenti da trasbordare e trasportare presso la base di Camp Derby.**

A questo punto appare indispensabile approfondire alcune circostanze relative a dette navi non esaminate nelle sentenze emesse dal Tribunale di Livorno e dalla Corte d'appello di Firenze in quanto esorbitanti dalle argomentazioni ivi esposte tenendo conto delle sole imputazioni ascritte agli specifici soggetti imputati in quel processo.

3. RESPONSABILITA' PRIMARIE SEGNALATE NELLE SENTENZE DEFINITIVE

Nella parte conclusiva della sentenza della Corte d'appello si affrontano le questioni definitive alla relative alle responsabilità dell'imputato **Rolla**, ma, accanto a queste (per le quali si perviene ad una sostanziale affermazione di colpa, processualmente superata solo attraverso il riconoscimento dalla intervenuta prescrizione), si evidenziano, al fine di rimarcare la maggiore rilevanza (v. pagg. 77-78), elementi di valutazione per la configurazione di "altre responsabilità", non costituenti però oggetto di esame specifico in quel processo perché esorbitanti dalle imputazioni ivi esaminate.

Già però nei confronti dell'imputato Rolla la Corte d'appello effettua alcune affermazioni e considerazioni utili ai fini della presente esposizione laddove afferma che "... perfino prendendo a base del calcolo la distanza tra Cape Breton e AA desumibile dalle **indicazioni scarsamente attendibili del comandante**

della Gallantn I (Theodossiou) vi sarebbe stato ancora tempo sufficiente per mettere in atto un'efficace manovra evasiva, tanto più che la rotta (o almeno il rischio) di collisione doveva essere rilevata (e la sirena azionata) già prima che il M.P. arrivasse all'altezza del Cape Breton. Se tale manovra fosse stata effettuata a distanza di 500 metri, avrebbe avuto con ogni probabilità l'effetto di scongiurare la collisione, ma, entro certi limiti, anche a distanza inferiore Chessa, con l'abilità riconosciutagli da tutti, avrebbe avuto buone probabilità di ridurre grandemente le conseguenze dell'impatto”.

Ebbene, coordinando tali conclusioni con le considerazioni svolte dalla stessa Corte di merito circa il probabile nascondimento per la nebbia (dalle ore 22.15) della A.A. al M.P. per la presenza delle navi (per di più illuminate) frapposte in mezzo e sulla stessa linea (le ultime due erano la Gallant II e la Cape Breton), si evince che ove tali navi non fossero state alla fonda esattamente in quella posizione e in quel momento, non solo il Moby Prince avrebbe “visto” tempestivamente la petroliera prima che rimanesse (come affermato) avvolta dalla nebbia e quindi avrebbe potuto facilmente evitarla; ma la stessa Agip Abruzzo, ove sin dalle 22.15 (ovvero sin dall'affermato sopraggiungere della nebbia) avesse percepito la rotta “diretta” assunta nei propri confronti dal M.P., il relativo comando avrebbe avuto tutto il tempo, attivando il radar, di percepire il rischio concreto di collisione, e non solo avrebbe avuto gli ipotizzati solo 60 secondi per segnalare la propria posizione (pur ritenuti sufficienti in termini di causalità), ma addirittura una decina di minuti per contattare l'avvisatore marittimo e, tramite questi, direttamente lo stesso M.P.

* * * * *

Accanto a queste considerazioni svolte nei confronti dell'imputato, come si accennava, la Corte d'appello evidenzia altre prospettabili responsabilità in capo ad ulteriori soggetti (non imputati) con le considerazioni che ivi vengono espone (pagg. 87-88 della sentenza):

- “le Autorità portuali **avrebbero dovuto vigilare** che non si instaurassero da parte dei piloti (di non accompagnare le navi sino al termine delle zone pericolose, ad es. per la presenza di navi cariche di esplosivo) prassi contrarie a quelle che regolavano il servizio di pilotaggio;
- “**al comandante del porto spetta regolare e vigilare, secondo le disposizioni**

del regolamento, l'entrata e l'uscita, il movimento, gli ancoraggi e gli ormeggi delle navi (artt. 62, 63, 64, 2° comma, 67, 69 cod. nav., 59 Reg. nav. mar.). Egli è titolare di un potere di ordinanza e ha competenza in generale su tutto quanto concerne la polizia e la sicurezza del porto. Anche a questi fini si deve ritenere che i limiti del porto non siano confinati al porto in senso stretto, ma si estendano per tre miglia marine oltre l'imboccatura (v. le risultanze sopra indicate e in particolare la citata testimonianza di Manganiello, nostromo del porto; dalle stesse carte nautiche in atti e dal regolamento di pilotaggio si desume che la disciplina dettata dal comandante riguarda pure le acque limitrofe);

- “anche prima che, in seguito al disastro, venissero emanate disposizioni più precise, a Livorno vi era **la zona di interdizione all'ancoraggio** e alla pesca. ... le navi alla fonda sono in una zona ben precisa, ben delimitata, stabilita dalla Capitaneria, e i comandanti delle navi che arrivano hanno cura che la nave sia all'interno della zona” (gli operatori dell'avvisatore marittimo, siccome molte navi prendono anche il pilota per andare alla fonda, specialmente le navi con merce pericolosa o navi straniere, **loro** sanno dove mettono la nave);

- “sotto il profilo della diligenza, prudenza e perizia ordinarie in riferimento alle buone regole della marineria, chi vi era tenuto doveva evitare che una nave pericolosa come una petroliera, con il cerchio di fonda dal diametro assai notevole, fosse ancorata proprio sulla rotta dei traghetti per Olbia (rotta percorsa non solo dalle navi della Navarma, ma anche da quelle delle altre compagnie, come la Golfo degli Olivi);

- “**ciascun comandante in entrata o in uscita in condizioni di scarsa visibilità, se si manteneva nel cono di interdizione, aveva la legittima aspettativa di non trovare navi alla fonda**”;

- “le autorità portuali avrebbero dovuto far rimuovere una nave ancorata in modo errato o comunque pericoloso: la Capitaneria o chi per essa deve controllare che la nave sia effettivamente nella zona di fonda e che non sia in altra zona”;

- “**non è possibile esimersi dalla considerazione che le norme dettate solo in seguito al disastro avrebbero dovuto essere emanate in precedenza**”;

- “quella sera le navi ancorate in modo pericoloso erano più di una e costituivano quasi **uno sbarramento** per chi dovesse dirigersi in direzione sud e quindi non solo per le navi dirette a Olbia ma anche e in primo luogo per

quelle dirette a Portoferraio”;

- “vi erano varie violazioni delle regole di prudenza e di buona tecnica marinaresca... “marinarescamente il Gallant non doveva essere così vicino all'Agip Napoli, assolutamente”... “le navi pericolose - in particolare l'Agip Napoli che era una petroliera e la Gallant II, carica di esplosivi - erano ancorate troppo vicine tra loro;

- “la Gallant non doveva trovarsi quasi a fianco dell'Agip Napoli, circostanza che ne rendeva la posizione prossima al cono di interdizione all'ancoraggio e anche l'Agip Abruzzo, tenuto conto del cerchio di fonda, era troppo vicino all'area di interdizione”

- **“la zona in cui le navi in entrata e in uscita dal porto potevano contare per transitare liberamente anche in condizioni di ridotta visibilità era proprio quella di interdizione all'ancoraggio”.**

- **“le navi che dovevano uscire o entrare nel porto di Livorno per l'entrata sud dovevano pur avere un tratto di mare a loro disposizione, certamente non potevano passare per la zona in cui erano alla fonda le navi con i carichi pericolosi”;**

* * * * *

Conclusivamente nella sentenza si afferma:

- **che ciascun comandante in entrata o in uscita in condizioni di scarsa visibilità aveva la legittima aspettativa di non trovare navi alla fonda e certamente non potevano passare per la zona in cui erano alla fonda navi con i carichi pericolosi;**

- **che le Autorità portuali avrebbero dovuto vigilare che non si instaurassero da parte dei piloti (che nella specie non seguirono il M.P. nella zona pericolosa per il tempo imposto dalle specifiche circostanze di fatto) prassi contrarie a quelle che regolavano il servizio di pilotaggio;**

- **che era ravvisabile responsabilità negli operatori dell'avvisatore marittimo in quanto sotto il profilo della diligenza, prudenza e perizia ordinarie in riferimento alle buone regole della marineria, questi dovevano evitare che una nave pericolosa come una petroliera, con il cerchio di fonda dal diametro assai notevole, fosse ancorata proprio sulla rotta dei traghetti per Olbia;**

che al comandante del porto spetta regolare e vigilare, secondo le disposizioni del regolamento, l'entrata e l'uscita, il movimento, gli ancoraggi e gli ormeggi delle navi (artt. 62, 63, 64, 2° comma, 67, 69 cod. nav., 59 Reg. nav. mar.); è titolare di un potere di ordinanza e ha competenza in generale su tutto quanto concerne la polizia e la sicurezza del porto e delle acque limitrofe; e che, con riferimento a quanto avvenuto, le norme dettate (per consentire una sicura uscita dal porto e dalle acque limitrofe) solo in seguito al disastro avrebbero dovuto essere emanate in precedenza;

- che le autorità portuali avrebbero dovuto far rimuovere le navi ancorate in modo errato o comunque pericoloso;

- che quella sera le navi ancorate in modo pericoloso erano più di una e costituivano quasi uno sbarramento per chi dovesse dirigersi in direzione sud e quindi non solo per le navi dirette a Olbia ma anche e in primo luogo per quelle dirette a Portoferraio;

- che questo sbarramento era in particolare integrato dalle navi Cape Breton e Gallant II con carichi pericolosi di armamenti esplosivi (in particolare la Gallant II non doveva assolutamente essere così vicino all'Agip Napoli).

Orbene, se a tali affermazioni già si perviene nella sentenza della Corte d'appello (che ha solo sfiorato occasionalmente e incidentalmente tali questioni in quanto ai margini delle imputazioni per cui era il processo ed evidenziate solo per rimarcare la ridotta rilevanza delle imputazioni ascritte all'unico imputato processato rispetto a quelle maggiori palesemente ravvisabili), approfondendo gli aspetti esaminati nella presente iniziativa, non possono, a questo punto, che evidenziarsi, le maggiori responsabilità ravvisabili nel caso di specie considerando le particolarità di tutto ciò che avvenne la sera del 10 aprile da parte della flotta di navi militarizzate americane, le ragioni, la natura e gli effetti di quello "sbarramento" di navi pericolose che incontrò il Moby Prince sulla propria rotta per Olbia e che condizionò comunque - e cioè anche indipendentemente dalla valutazione di altre circostanze - in maniera determinante, il suo precedente mancato avvistamento della petroliera Agip Abruzzo (quando la nebbia comunque ancora non era ancora calata ma la visuale *era ostacolata dalla presenza di tali navi*) e l'adozione finale della sua rotta di collisione (che, ove

assunta, come avrebbe potuto e dovuto correttamente assumere in assenza di quell'indebito pericolo sbarramento, avrebbe impedito la collisione).

II – I NUOVI ELEMENTI DI VALUTAZIONE

1. L'ALLARME "GOLFO" E LA DISLOCAZIONE DELLE NAVI MILITARIZZATE AMERICANE

Nel momento in cui si redige il presente atto non si conoscono ancora tutti gli atti attraverso cui le autorità locali e statuali (del Ministero dell'Interno e della Difesa) erano state messe al corrente delle operazioni dirette dal Governo degli Stati Uniti. Le navi **erano** nel porto e nella rada. Non risulta che fossero autorizzate ad esservi.

Si è formulata domanda d'accesso alla Prefettura, ma questa ha risposto di **non avere agli atti documentazione alcuna**. Ciò - come si vedrà - non risulta veritiero.

Si è formulata quindi domanda alla Capitaneria di Porto, la quale ha chiesto al Procuratore della Repubblica di essere autorizzata a rispondere. Si è in attesa della documentazione.

Di certo le navi erano nel porto e nella sua rada, ma gli unici documenti di provenienza delle autorità militari degli Stati Uniti sono due e tra sé contraddittori. Non presentano alcuna forma regolare. Non sono protocollati da alcuno. Uno di essi (il secondo) nemmeno risulta firmato. Giuridicamente la loro validità sostanziale è zero, inferiore a una autocertificazione privata.

Si precisa, in merito, che l'argomento trattato non è solo l'approdo nel porto (civile) di Livorno, ma è quello della introduzione nel territorio dello stato di armamenti militari, nella specie provenienti da una guerra nella quale sono stati utilizzati (come si è appreso *a posteriori*) anche di armi chimiche e biologiche.

Il primo di questi documenti, allegato agli atti del processo dibattimentale, proviene dal **Department of the Army, Military Traffic Management Command, Terminal Battalion Italy, Apo New York NY, apparentemente**

firmato da tale comandante del Leghorn Terminal, il tenente colonnello Jan Harpole, di data 15 marzo 1991 del seguente testuale tenore:

DEPARTMENT OF THE ARMY
MILITARY TRAFFIC MANAGEMENT COMMAND.
TERMINAL BATTALION ITALY
APO NEW YORK. NY 09019

A CHI DI COMPETENZA

Si notifica che le sottoindicate navi trasportano materiali di proprietà del Governo degli Stati Uniti destinato alla base USA/NATO di Camp Derby. Tombolo Pisa. Le navi sono sotto il diretto controllo del Dipartimento di Difesa USA (militarizzate) pertanto esenti da qualsiasi tasse o visita di controllo a bordo:

CAPE BRETON bandiera USA
EFDIN YUNIOR bandiera greca
GALLANT II bandiera panamense."

JAN H. HARPOLE
Tenente Colonnello
Comandante
Firmato

Tale (unico) messaggio perentorio parrebbe abbia consentito, sulla base degli atti comunicati dalle autorità alla autorità giudiziaria che ha celebrato il processo di primo e secondo grado, l'approdo nel porto di Livorno e tutte le operazioni di movimentazione di armamenti per n. 7 navi americane: non solo le tre indicate Cape Breton, la Efdin Junior, la Gallant II, ma anche la Margharett Lee, la Cape Siros, la Cape Flatteray, la Cape Farewell.

Dalla disamina degli atti processuali in possesso del P.M. risulta poi trasmesso alla Procura della Repubblica di Livorno dalla Digos di Livorno con un rapporto di data **24.03.1995** (si badi bene: a seguito di indagini richieste dalla **Digos di Roma**, sul contenuto di un articolo pubblicato sul settimanale "Avvenimenti"), non prodotto in dibattimento, un secondo simile "messaggio", ma leggermente

diverso dal primo e di quattro giorni successivo (del **19 marzo 1991**). Il contenuto è esattamente il seguente:

19 Marzo 1991

DEPARTMENT OF THE ARMY
MILITARY TRAFFIC MANAGEMENT COMMAND.
TERMINAL BATTALION ITALY
APO NEW YORK. NY 09019

SPETT.LE Direzione Centrale Circoscrizione Doganale di
LIVORNO

OGGETTO: M/V GALLANT II e SS CAPE BRETON

Si fa presente che sono arrivate nella Rada di Livorno le navi in oggetto, cariche di munizionamento vario, che dovranno iniziare ad operare in data ancora da stabilire. Le navi sono rispettivamente di bandiera Panamense e USA e sono sotto il diretto controllo del Dipartimento della Difesa USA (Militarizzata) pertanto esente da qualsiasi tasse o visita di controllo a bordo.

Le navi saranno assistite, per quanto di competenza, rispettivamente dalle Agenzie Marittime BINI e COSULICH.

"Seguirà in nota separata la richiesta d'autorizzazione per condurre operazioni sulle navi nella rada di Livorno".

Fiduciosi in un favorevole accoglimento della presente porgiamo intanto distinti saluti".

JAN H. HARPOLE
Tenente Colonnello
Comandante
non firmato

In questo secondo caso il documento non risulta nemmeno firmato.

Sparisce la nave Efdin Junior (che pur **trasporta, secondo la notifica del 15 marzo 1991, "prima" comunicata alla magistratura, materiali di proprietà**

del Governo degli Stati Uniti destinato alla base USA/NATO di Camp Derby) che pur è presente nella rada del porto appena a nord dall'uscita in zona Canale Navicello, vicina alla Cape Siros e alla Cape Flatteray, presenti *in loco*, operanti movimentazioni di armamenti sotto gli occhi delle autorità locali (e dovrebbe proprio presumersi "statuali", in base a leggi dello stato).

Sulla base di tali soli atti - a quanto voluto far credere alla autorità giudiziaria dalle autorità investigative che hanno "rapportato" alla Procura le necessarie informazioni per la ricostruzione dei fatti avvenuti il 10 aprile 1991 nel porto di Livorno - dovrebbe ritenersi giustificato tutto quanto avvenuto quella sera.

Esaminando poi la documentazione allegata al rapporto della Digos di Livorno (su richiesta della Digos di Roma) del marzo 1995, si apprende che quella sera erano presenti nel porto (e in rada) le seguenti navi, nell'ordine di arrivo:

- 1) **Cape Flattery**, arrivata il **25.02.1991** e ripartita il 13.06.1991), la prima a giungere nel porto e forse per questo dalla Theresa chiamata "Scip One". Di essa (congiuntamente alla Cape Farewell) si dice: "**ha movimentato**, durante la sosta materiale militare per conto delle Forze Armate USA da e per la base di Camp Derby". Non risulta la data delle operazioni;
- 2) - **Gallant II**, arrivata il 17.03.1991; si dice: con un carico di munizioni e ripartita il 12.06.1991;
- 3) - **Cape Breton** (arrivata il 19.03.1991 e ripartita il 15.04.1991, con un carico di esplosivi; si dice: senza effettuare movimentazioni);
- 4) - **Cape Farewell** (arrivata in rada il 22.03.1991, ripartita il **14.04.1991**): "ha movimentato, durante la sosta materiale militare per conto delle Forze Armate USA da e per la base di Camp Derby";
- 5) - **Efdin Junior** (arrivata il 3.04.1991). Si dice: "nessun carico a bordo in quanto doveva imbarcare mezzi militari USA destinati alle interforze militari nel Golfo Persico";

Si riportano alcuni di questi documenti:

Spett. le
POLIZIA DI STATO
Commissariato Porto

Via delle Commedie. 4

57126 LIVORNO

Cortese att.ne Ispettore Sig.A.Buono

Mn. EFDIM JUNIOR

Con riferimento alla sosta nel ns. porto della nave di cui trattasi, e per la quale la ns. Società agiva quale agente raccomandatario, segnaliamo quanto segue:

- La nave, di bandiera greca, al comando del Capto Efthymiou Petros Kostis, giunse nella rada di Livorno alle ore 16.50 del 03 aprile 1991 e si posizionò alla fonda alle ore 16.55 dello stesso giorno.

Trattasi di nave militare U.S.A. a tutti gli effetti.

La stessa, esentata da tutti gli adempimenti previsti per le navi mercantili, si trovava in condizioni di zavorra totale (**nessun carico a bordo per quanto ci risulta**) ed era prevista imbarcare mezzi militari U.S.A. destinati all'interforze dislocato nel Golfo Persico.

- La nave non venne mai ormeggiata a banchina.

Il giorno 22 aprile 1991 alle ore 09.00 , su ordine del U.S. Sealift Military Command, **salpò diretta a Talamone per imbarcare munizioni ed esplosivi.**

A disposizione per quanto altro a ns. conoscenza. Cogliamo l'occasione per porgere distinti saluti Firma

HUGO TRUMPY

* * * * *

Si evidenzia che sulla base della comunicazione di data 15.03.1991 del Comando Militare USA, la nave EFDIM JUNIOR conteneva materiali di proprietà del Governo degli Stati Uniti destinato alla base USA/NATO di Camp Derby. Questi materiali sembrano essersi volatilizzati. Non a caso – parrebbe – il raccomandatario precisa: “per quanto ci risulta”.

* * * * *

SPETT. LE

POLMARE VIA DELLE COMMEDIE N. 4

Cortese att.ne Ispettore Sig.A.Buono

M/V GALLANT 2

Con riferimento alla sosta nel ns. porto della nave di cui trattasi, e per la quale la ns. Società agiva quale agente raccomandatario, segnaliamo quanto segue:

La nave, di bandiera Panamense, al comando del Capt. THEODOSSIOS MICHAÏL, giunse nella rada di Livorno alle ore 09.00 del **17.3.1991**

= Trattasi di **nave militare U.S.A.** a tutti gli effetti.

La stessa, esentata da tutti gli adempimenti previsti per le navi mercantili, e' arrivata con un carico di **8333 L/T Munizioni.**

= La nave non venne mai ormeggiata a banchina a Livorno

Qui di seguito Vi esponiamo in particolare la posizione della nave in oggetto:

GALLANT 2 CALL SIGN 3EMX3

ARMATORE: GOOD FAITH SHIPP. PIREO

BANDIERA: PANAMA

LOA 149 - GRT 11475 GNT 6734

ARRIVATA 17.3 ORE 09.00

PARTITA **12.6** ORE 18.15 X TALAMONE

RITORNATA 18.6 X BUNKER FUEL ORE 21.45

PARTITA 21.6 ORE 16.12 X TALAMONE

A disposizione per quanto altro di ns. conoscenza.

Cogliamo l'occasione per porgere distinti saluti.

Firma

Bini Bunker Service

* * * * *

AGENTI LINEE MARITTIME

NOLEGGI - BUNKERAGGI

RIFORMIMENTO NAVI

On.le Commissariato P.S.

Scalo Marittimo L i v o r n o

Livorno, 1 3. 03.1 995

Att.. A. BUONO

Oggetto: M/n CAPE BRETON di bandiera U. S.A.

Con la presente si comunica che la nave in oggetto, giunta in rada a Livorno in data 19.03.1991 e ripartita in data **15.04.1991** alla volta del Porto di Talamone, trasportava un totale di 6.056 Tonn. di merce classificata IMCO 1.1 E (armi e munizioni).

Si fa inoltre presente che, all'atto dell'ingresso dell'unita' nelle acque territoriali Italiane, la stessa era in possesso di regolare autorizzazione rilasciata dalla Prefettura di Livorno per l'introduzione di armi nel territorio Nazionale.

Si precisa inoltre che la permanenza della nave in rada fu dovuta ad attesa ordini da parte degli Armatori, e che l'unita' non ha mai effettuato alcuna operazione commerciale in rada.

Con osservanza,

Fratelli Cosulich s.p.a
Livorno
(A. Pacelli)

Livorno, 13 marzo 1995

Seguito Vs. richiesta, confermiamo che la mn **CAPE FLATTERY** di bandiera USA, raccomandata da questa Agenzia Marittima, arrivò in rada a Livorno in data 25/2/1991, ormeggio in Darsena Toscana il **26/2** dove sosto fino al giorno 28/2, quando tornò alla fonda in rada e dove rimase sino al **13/6/1991**.

Analogamente la mn. **CAPE FAREWELL** anch'essa di bandiera USA e sempre raccomandata dalla scrivente, arrivò in rada a Livorno il 22/3/1991, ormeggiò in Darsena Toscana il 4/4 da dove lasciò Livorno in data 14/4/1991.

Entrambe le navi, noleggate dal Governo degli Stati Uniti,

hanno movimentato, durante la loro sosta a Livorno , materiale militare per conto delle Forze Armate USA da e per la base NATO di Camp Darby di Tombolo.

In fede

Agenzia Marittima Paolo Scerni S.p.a.

come Agenti.

* * * * *

Solo più recentemente, come si è appreso da pubbliche notizie di stampa, a seguito di richieste da parte di un consigliere regionale toscano, il 24 maggio 2002, John T. Oliver, Capitano di Vascello della Marina statunitense e Capo ufficio responsabile dell'Avvocatura militare Usa, risponde fornendo una versione, diversa e molto più sfumata, sul ruolo e lo *status* giuridico di quelle navi presenti a Livorno nel 1991, declassate al rango semplici vettori per conto terzi: "Non vi erano navi della Marina Militare USA nel porto di Livorno la notte dell'incidente"; quelle presenti, secondo il responsabile dell'Avvocatura militare di Washington, erano semplicemente "navi merci noleggiate dal Comando Trasporti Militari USA" ed erano cinque (e non tre o due come indicato dal Comando Militare nel 1991). I nomi delle due ulteriori navi all'ancora a Livorno la sera del 10 aprile 1991, inclusi anch'essi nell'elenco delle navi utilizzate per le operazioni militari della prima guerra del Golfo (ma assenti dall'elenco consegnato alle autorità portuali dal comando di Camp Darby) erano la **Cape Syros** e la **Cape Flattery**. Una sesta nave militarizzata, la **Cape Farewell**, si trovava quella sera ormeggiata all'interno del porto, anziché all'ancora in rada.

Spunta così anche la **Cape Syros** (non menzionata nemmeno dalla Digos di Livorno alla Digis di Roma) bandiera cipriota, 14.800 tonnellate di stazza, che figura affiancata a Gallant II ed Efdim Junior nell'elenco delle imbarcazioni tipo "breakbulk" e "multi-purpose" inviate nel Golfo Persico a sostegno delle operazioni belliche. E vi era già anche la **Margareth Likes** (che parte da Livorno un ora e mezza prima della collisione del Moby Prince).

La **Cape Flattery** fa parte della flotta di riserva a disposizione dell'amministrazione militare statunitense per operazioni di trasporto carburante, cibo e mezzi corazzati sul fronte di guerra.

La sera del 10 aprile 1991, in rada, a sud vi erano:

- la **Gallant II** (carica di munizioni, con notifica di “movimentare”)
- la **Cape Breton** (quest’ultima pure autorizzata a “movimentare”, senza poi, a quanto si dice, avere “movimentato”);

nella rada a nord vi erano:

- la **Cape Flattery** (si sa che ha “movimentato” ma non quando);
- la **Cape Farwell** (si dice che quella sera era nel porto; ma si dice pure che ha “movimentato” ma non quando);
- la **Efdin**, da piena si trasforma in vuota;
- la **Cape Syros**, bandiera cipriota: di quel che fa in rada davanti all’imbocco del canale Navicello non si conosce alcunché. Ma certo era lì e del suo equipaggio faceva forse parte (sulla base di mere indicazioni contenute su Internet) tale Yuriy Vitaliy Sernkevych, ucraino, di professione comandante di navi da trasporto (le credenziali curriculari consultabili on-line), che risulta imbarcato, in altri momenti, anche su navi denominate Theresa II e Theresa III (tali nomi sono segnalati in registri che elencano le navi sottoposte a controllo per operazioni illecite o per irregolarità varie).

Queste navi erano in rada da giorni e le autorità ne conoscevano quindi esattamente la posizione e le finalità.

Una di queste quattro navi con accanto altre imbarcazioni fu vista dal tenente della Guardia di Finanza Cesare Gentile, uscendo in rada per raggiungere il luogo della collisione.

Ma non si trattava di movimentazioni con la base di Camp Derby.

2

LE RISULTANZE SUL CANALE DEI NAVICELLI

Tra gli atti del P.M. esaminati da questa difesa nel luglio del 2006 esiste un documento non si sa in che modo acquisito, non menzionato nelle sentenze di primo e di secondo grado, e che non risulta esaminato da alcuno, quantomeno sotto il profilo che si espone qui di seguito.

Si tratta di un atto del Comune di Pisa – Comando del Porto Darsena – Pisa, via Darsena n. 3: è uno stralcio del registro delle “Aperture e movimento natanti al

ponte di Calabrone”. Si fa in merito presente che l’apertura di questo ponte è indispensabile per consentire il passaggio di qualsivoglia imbarcazione sia alta più di un metro – un metro e mezzo. Da informazioni assunte *in loco* presso personale operante nelle attività portuali risulta pacifico che nessuna imbarcazione carica di armamenti (si tratta di barche o galleggianti con basso pescaggio anche lunghe cinquanta metri) può transitarvi senza che tale ponte venga alzato (per necessità e per motivi di sicurezza).

Ebbene dalla consultazione di questo registro insospettabile emerge un dato oggettivo inequivocabile: l’ultima apertura del ponte Calabrone, il giorno 10 aprile 1991, avvenne alle ore 15.45.

Il primo della mattina dopo (del giorno 11) avvenne alle ore 9.10.

Di notte, peraltro, sono vietate le “movimentazioni” di qualsiasi genere nel porto. E, parimenti, dalla consultazione dello stesso registro, risulta che per la notte del 10 come anche per gli altri giorni, le aperture del ponte non avvengono mai oltre le ore 18.

In allegato al registro vi è un elenco contenente anche i nomi dei manovratori di servizio in quei giorni.

Può ipotizzarsi che siano false pubbliche attestazioni? O sono semplici “smagliature” di una operazione illecita “coperta”, ma non del tutto?

Le carte, sino a prova contraria, assumono il vero, specie quelle risultanti nei pubblici registri, in questo caso compilati e custoditi da autorità del tutto distinte da quelle del Porto di Livorno.

Deve dunque concludersi che nessuna movimentazione di armamenti vi fu la sera del 10 aprile tra la rada di Livorno e la base di Camp Derby.

Non solo non avvennero “movimentazioni” non comunicate, non autorizzate, vietate per l’ora notturna e per la violazione delle più elementari regole di sicurezza.

Vi furono movimentazioni di armamenti illecite, che non transitarono per il canale di Navicello, che cioè non riguardarono armamenti diretti o provenienti da Camp Derby.

Vi furono meri traffici illeciti di armi appartenenti alle forze militari degli Stati Uniti in favore di gruppi e soggetti che si trovavano nella rada del porto di Livorno per l’acquisizione illecita di armamenti militari di proprietà del Governo

degli Stati Uniti e che venivano importati clandestinamente nel territorio dello stato italiano. Sotto il controllo militare del Governo degli Stati Uniti e con il beneplacito, di fatto, delle autorità italiane.

3. LE DICHIARAZIONI DEL TENENTE GENTILE

Una volta dimostrata la impossibilità di una regolare introduzione nel nostro territorio di qualsivoglia armamento americano attraverso il canale di Navicello, si passa ora all'esame di ciò che fu visto quella sera del 10 aprile '91.

La prima imbarcazione a salpare e a dirigersi, pochi minuti dopo le 22.30, verso l'Agip Abruzzo è una motovedetta, la n. V 5808 della Guardia di Finanza, contrassegnata dal codice **V5808**, proveniente dalla stazione navale della Finanza situata presso il porto di Livorno.

A bordo si trovano quattro persone: il brigadiere Giuseppe Leonardo comandante di bordo, il motorista Mauro Dessi, il radarista Antonio Conti e un ufficiale, il tenente **Cesare Gentile**.

Questi non era di servizio, quella sera. Intorno alle 22.30 riceve a casa, poco distante dal porto, una telefonata del maresciallo Vanini, dalla sala operativa: "C'è l'Agip Abruzzo in fiamme, una petroliera in fiamme nel porto". Gentile comunica a Vanini di predisporre subito la motovedetta per intervenire e, alle 22.35, ha già mollato gli ormeggi.

Il tenente Gentile dirotta sul posto anche un'altra imbarcazione (codice **V 5530**) uscita pochi minuti prima dal porto livornese in direzione nord, verso le acque di Viareggio, per svolgere una ricognizione di routine.

Più tardi una terza imbarcazione della Finanza, la guardacoste **G 29**, si unisce alle due motovedette in rada: **tre unità della Guardia di Finanza, tre equipaggi, tre relazioni di servizio**.

Gentile e il suo equipaggio escono senza conoscere con esattezza la localizzazione, la dinamica e la dimensione del disastro quando mollano gli ormeggi mantenendo accesa la radio sintonizzata sul canale di emergenza VHF e si resta in ascolto per ulteriori comunicazioni, dirigendosi nel frattempo. Giunto in

prossimità del punto di fonda delle navi in rada, individua cinque razzi rossi sopra la sagoma di una petroliera e capisce che quella è l'Agip Abruzzo. Alle ore 23 l'equipaggio raggiunge la nave cisterna in fiamme, a due miglia e mezzo per 205 gradi dal faro della diga portuale della Vegliaia.

Da quel momento in avanti - è trascorsa circa mezz'ora dal momento della collisione fra le due navi - vi è una presenza attiva e costante da parte della Guardia di Finanza durante l'intera drammatica notte del 10 aprile '91, fino al mattino successivo.

La Capitaneria di Porto, la Commissione d'inchiesta ministeriale, i consulenti tecnici del Pm, nei giorni e nei mesi successivi al disastro, convocano numerose persone per ricostruire i fatti della sera del 10 aprile '91 ma non gli ufficiali della Guardia di Finanza, unici presenti sul posto subito dopo la collisione.

Nel registro della sala operativa della stazione portuale della Guardia di Finanza, redatto il 10 aprile 1991, si legge: “Ore 22.40: parlato con il Sottufficiale della Sala Operativa della Capitaneria di Porto” (Verbale udienza del 20 maggio 1996, pag. 23).

Il **15 maggio 1996**, nell'aula del Tribunale di Livorno (pag. 147) dove si svolge il processo Moby Prince, compare per la prima volta - chiamato a testimoniare dall'avvocato di parte civile Giunti - il capitano **Cesare Gentile**.

Questi dichiara:

“Alle ore 22.35 lasciamo gli ormeggi e cinque minuti dopo usciamo dalla Vegliaia, l'imboccatura sud del Porto di Livorno. C'era una giornata chiarissima e ho constatato la posizione delle navi in rada. In quel momento c'era bellissimo tempo, il mare calmissimo e una visibilità meravigliosa. L'unica cosa che dall'imboccatura di porto non si riusciva a vedere era il fuoco: l'ho visto solo ed esclusivamente quando mi sono avvicinato alla petroliera. Uscendo dall'imboccatura sud del porto di Livorno la prima cosa che abbiamo constatato era la provenienza del vento: la leggera brezza in mare veniva da sud, da scirocco e le prue delle navi che c'erano alla fonda erano tutte rivolte per 180 gradi a sud, ma non quella dell'Agip Abruzzo. Quando siamo arrivati l'abbiamo trovata, anziché a 180 gradi, per 270 gradi dall'Accademia, verso la Capraia, tra Gorgona e Capraia per intenderci. L'Agip Abruzzo si vedeva, si vedeva normale come tutti. Si vedeva il fumo del fumaiolo di poppa dell'Agip Abruzzo. Bastava

orientarsi sul fumaiolo e ci si arrivava comunque, tanto è vero che il punto di fuoco non si è mai visto, però un punto di ricerca poteva essere quel fumaiolo, perchè le altre navi non emettevano nessun fumo. C'era una chiarezza impressionante, il mare calmissimo e senza nebbia. Verso le 23-23.15, non c'era nebbia ma c'era foschia, perchè bruciando il prodotto in mare della petroliera è venuta fuori foschia. Non nebbia, ma foschia. Quando siamo usciti all'imboccatura di porto c'era chiarezza bellissima, giornata proprio serena. Questo risulta anche agli atti dell'altra imbarcazione che è uscita alle 22.30 nel cui giornale di chiesuola risulta anche la visibilità in mare. Dopo le 23.10, la sala operativa mi aveva chiesto se avevo bisogno di altre unità e io ho detto che non c'era necessità di far uscire altre unità navali perchè c'era la foschia, sotto la petroliera. Può darsi che gli altri mezzi di soccorso siano usciti anche un quarto d'ora, dieci minuti dopo di noi. Perchè la prima barca che è uscita in quel momento, penso, eravamo noi, con il rimorchiatore Tito Neri VII, perchè soltanto quelle due barche si sono incrociate”.

Alla domanda se conoscesse l'esatto punto di fonda della petroliera, risponde: “No, Signore. Alle 22.40 sono uscito dall'imboccatura sud del porto di Livorno. C'era una giornata chiarissima e **ho constatato la posizione delle verie navi in rada. Ho visto a nord che c'era una barca che imbarcava le armi...** (pag. 147). Sul lato dritto, per 235 gradi **c'erano alla fonda quattro navi, mentre a nord c'era una nave grossa illuminata che era quella che stava facendo il carico delle armi. Questo lo ricordo con precisione. In quel momento c'era bellissimo tempo, il mare calmissimo e una visibilità meravigliosa... Ho evidenziato anche il fanalino rosso di qua e la nave americana che si trovava verso il Calambrone con tutte le luci accese.** Avevo una petroliera sul lato sinistro a circa 700-800 metri dall'Accademia Navale. Poi c'era la petroliera messa in questa posizione. Sull'altro raggio **c'erano altre quattro navi fra cui c'era anche una nave forse di munizioni; mentre all'imboccatura nord proprio all'altezza del Calambrone c'era illuminata la nave americana che stava caricando le munizioni”**.

Riassuntivamente è stata vista:

- **una “barca” che imbarcava armi;**
- **una delle “navi americane” illuminata che stava caricando munizioni;**

era una di queste quattrro: la Cape Flattery (di cui si sa che ha movimentato ma non quando), la Cape Farwell (di cui si sa che ha movimentato ma non quando), la Efdin, di cui si sa che arriva piena ma si trasforma in vuota; la **Cape Syros**, di cui non si sa nulla e di cui si è avuto notizia solo nel 2002. Anche se le autorità portuali sapevano benissimo delle loro presenza indipendentemente da ogni richiesta autorizzatoria del Comando Militare degli Stati Uniti: erano lì presenti in rada.

Nella specie, perciò, vengono descritte abbastanza con precisione il luogo e lo svolgimento di operazioni di movimentazione di armi ed esplosivi militari interessanti una “**barca**” e una di queste navi americane, la quale, contravvenendo alle leggi statuali sulla importazione ed esportazione di armamenti militari, alla ordinanza portuale e ad ogni più elementare norma di sicurezza - le normali procedure prevedono lo svolgimento di tali operazioni rigorosamente nelle ore diurne in prossimità del canale Navicelli direttamente comunicante con la base americana di Camp Darby lontano dunque dalle rotte della navigazione civile - si stanno svolgendo proprio nella zona dell'avvenuta collisione.

C'è, in sostanza, una barca non identificata e una nave militare, nei pressi del luogo del disastro, che non salpano l'ancora, non si allontanano subito, non prestano soccorso e nemmeno chiedono alla Capitaneria di intervenire: si tratta di imbarcazioni che movimentano materiale bellico.

Di queste operazioni risultava informata la Capitaneria di Porto di Livorno, come emerge, in data 5 giugno 1996 dall'esame dell'imputato Angelo **CEDRO**, capitano di vascello della Capitaneria di Porto di Livorno, in quale, rispondendo in aula alle domande del Pm Cardi su quanto avvenne in sala operativa la sera della disastro, ricorda: “...prendo in mano la situazione giornaliera del porto, ***che è la strisciata fatta dal nostromo... Allora vedo che ci sono queste due - tre navi cariche di esplosivi, oltre il Cape Flattery che stava operando su in alto a nord nella zona di Calambrone,*** e vedo che c'è anche l'Agip Abruzzo... Allora chiedo conferma ad un sottufficiale che credo fosse il sergente Melis, adesso non ricordo, e dico “*ma queste sono ormeggiate a sud?*”, perchè di solito le navi rosse si mettono nella zona sud del porto...”. (Verbale dell'udienza del 5/6/96, pagg. 162, 163).

Dunque, la nave americana che la sera del disastro imbarcava armi e munizioni operando insieme ad una barca in zona proibita e con procedure non conformi alle regole di sicurezza, è “forse” la **Cape Flattery**, un cargo classificato dal Registro navale americano, a partire dal 1987, come componente delle forze ausiliarie delle “U.S. Navy Ship Battle Forces”(Naval Vessel Register, <http://www.nvr.navy.mil/>). Forse è una delle altre tre, più misteriosamente per anni tenute nascoste.

Si ricorda che il nome di questa nave nemmeno compare nell’elenco delle navi militarizzate USA comunicato dal comandante del terminali logistico di Camp Darby alla Capitaneria di Porto di Livorno nel marzo 1991. Per essa (come per le altre) non risulta essere stata chiesta nessuna autorizzazione a importare o esportare armamenti nel nostro territorio.

4. LA SOPPRESSIONE DI DOCUMENTI DI STATO

A questo punto va esaminata la ulteriore nuova risultanza emersa negli ultimi giorni di esame degli atti del P.M. da parte di questa difesa.

Occorre però prima ritornare alla audizione del 15 maggio 1996 del tenente Gentile, laddove alla domanda del Presidente: “*Ma lei durante l’istruttoria è mai stato sentito?*” l’ufficiale risponde: “*Non sono mai stato sentito da nessuno, nemmeno dalla Capitaneria di porto durante l’inchiesta. Nel modo più assoluto, da nessuno. La prima volta che vengo sentito è questa. C’è una documentazione che è stata trasmessa dal Comando gruppo di Livorno il giorno 11 alla Procura. Da allora nè io nè i componenti dell’equipaggio nè altri siamo stati sentiti*” (Verbale udienza del 15 maggio 1996, pag. 174, 175).

La lettera di trasmissione della documentazione indicata da Gentile avrebbe dovuto essere regolarmente vidimata e protocollata dalla Cancelleria della Procura livornese e avrebbe dovuto trovarsi agli atti del processo.

Sulla esatta individuazione di questi atti trasmessi alla Procura, Gentile viene riascoltato il seguente 20 maggio 1996, e, sulla base delle esatte indicazioni da

egli fornite, risultano trasmesse in Procura (egli assume il giorno 11 aprile 1991) **le tre relazioni di servizio redatte da chi era al comando delle due vedette e della guardiagoste, i tre registri di chiesuola e l'estratto giornaliero della sala operativa.**

In considerazione della rilevanza di quanto dichiarato dal teste si riporta integralmente questa parte della sua seconda audizione avvenuta in 20.05.2006 (cfr. verbale udienza 20 maggio 1996, pag. 15 sgg.).

PRES.: Del suo intervento ha fatto relazione di servizio, rapporti?

TESTE: **Io ero imbarcato sulla 5808 e la relazione è quella che ha fatto il Brig. Leonardo, perché era Comandante di bordo.**

PRES.: E' quella che chiamate "rapportino di chiesuola"?

TESTE: **No. La relazione di servizio.** Perché era un equipaggio di fortuna.

PRES.: E la relazione di servizio chi l'ha fatto?

TESTE: Il Brigadiere Leonardo.

PRES.: E a chi l'ha data?

TESTE: **Alla sala operativa che poi ha trasmesso tutto alla Procura, compreso questo atto qua della sala operativa, con tutte le attività della sala operativa.**

PRES.: La relazione di Leonardo...

TESTE: **La relazione di Leonardo, l'estratto giornaliero della sala operativa, la relazione della 5530, la relazione ancora mia della 58.08 della mattina e la relazione del G.29 Rando sono stati trasmessi tutti quanti alla Procura della Repubblica dal nostro gruppo, dal gruppo di Livorno.**

PRES.: Quindi tutti questi atti e relazioni sono stati trasmessi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale?

TESTE: Sissignore!

PRES.: **Avete una nota di trasmissione?**

TESTE: **Sissignore, in sala operativa. In questo momento non l'ho portato, ma posso portarlo.**

PRES.: **Ma c'è una nota di trasmissione?**

TESTE: **Sissignore!**

PRES.: In questa relazione che Lei entrano anche i rapportini di chiesuola o no?

TESTE: **No. Soltanto le relazioni che hanno fatto i vari Comandanti, una parte degli estratti ce li ho anche qua.**

PRES.: Ma questi rapportini di chiesuola come sono arrivati, se sono arrivati, lo ricorda?

TESTE: Io l'ho portati personalmente con tutte le relazioni al Comando Gruppo di Livorno e il Comando Gruppo di Livorno l'ha trasmessi qui alla Procura.

PRES.: Come mai l'ha trasmessi? Lei ricorda che ci sia stata una trasmissione o c'è stato un sequestro dei rapporti di chiesuola?

TESTE: No no. **Noi abbiamo portato tutto, c'è stata una**

lettera di trasmissione alla Procura della Repubblica...

PRES.: Quindi una trasmissione di iniziativa?

TESTE: Sì, di tutti gli atti... degli avvenimenti che sono successi....

PRES.: **Mi limito ai rapportini di chiesuola. Gli altri abbiamo già detto - Lei ha già detto che sono stati trasmessi alla Procura della Repubblica tramite centrale operativa...**

TESTE: Al gruppo noi abbiamo consegnato soltanto le nostre relazioni, di tutte le unità: V5808, V5530, G.29 Rando.

PRES.: E i rapporti di chiesuola?

TESTE: **No. I rapporti di chiesuola per il momento là non li abbiamo, però ci sono tutti...**

PRES.: Mi scusi, ma Lei prima ha detto un'altra cosa, che **il gruppo i rapporti di chiesuola l'ha trasmessi alla Procura della Repubblica.**

TESTE: **Le relazioni. Tutte le relazioni.**

PRES.: Allora riassumiamo, perché sembra che non sia semplice rimanere in argomento. **Allora, relazioni ed altri estratti, che non fossero quelli di chiesuola, quindi limitiamoci a tutto quanto concerne il vostro intervento, è stato trasmesso dai vari equipaggi, da Lei e dal Leonardo al gruppo?**

TESTE: Sissignore.

PRES.: **Il gruppo l'ha trasmessi - come dice Lei - alla Procura della Repubblica con lettera di trasmissione di cui voi avete ovviamente copia, e che Lei ha visto già ora.**

TESTE: **Sì.**

PRES.: I rapporti di chiesuola, o gli estratti di chiesuola, Lei ha detto poco fa che il gruppo li ha trasmessi di iniziativa alla Procura della Repubblica.

TESTE: **Sì.**

PRES.: Può confermare quanto io ho desunto dai suoi riferimenti o no? Cioè, questi rapporti di chiesuola sono arrivati alla Procura, è vero o no?

TESTE: **Il Comando Gruppo di Livorno è in possesso di tutta questa documentazione.....**

PRES.: Ci sono arrivati perché c'è stato un decreto di sequestro del Pubblico Ministero?

TESTE: **No Signore. Di iniziativa...** si pensava poi che tutto ciò che noi avevamo scritto era necessario e bastava al Pubblico Ministero, perché penso che tutto quello che c'è stato scritto è la realtà dei fatti. Soltanto per questo motivo qua. Se il Pubblico Ministero aveva necessità di parlare con noi, o di chiarire qualcosa di diverso penso che ci doveva chiamare. Non siamo mai stati chiamati perché con tutta questa documentazione che c'era penso che fosse chiaro tutto ciò che c'è scritto qua. Solo per questo motivo qua. Non si spiega diversamente. **Perché qui quello che abbiamo scritto noi sulla 5808, sulla 5530, la sala operativa, la 5880, la G29 Rando è tutto agli atti, compreso il rapportino.** Perciò, tutto ciò che è stato trasmesso al P.M. si pensava che fosse necessario...

PRES.: Comunque Lei dice che alcuni documenti, le

relazioni ed estratti vari sono stati di iniziativa inviati al Pubblico Ministero dal gruppo e che gli estratti di chiesuola non sono stati sequestrati dal P.M., ma trasmessi ancora una volta dal..

TESTE: Abbiamo trasmesso l'estratto del giornale di chiesuola del giorno 10.04 e del giorno 11. 04 della 5808; l'estratto del giornale di chiesuola sempre della 5808; l'estratto di chiesuola della V.5530 e l'estratto giornale di chiesuola della G.29 Rando e non anche l'estratto del diario giornaliero in uso al Sottufficiale addetto presso la sala operativa del gruppo di Livorno, dove ci sono tutte le comunicazioni che ho fatto io sul nostro canale."...

PRES.: Siete stati sentiti dalla Capitaneria durante l'inchiesta?

TESTE: Nel modo più assoluto, da nessuno.

PRES.: Né inchiesta sommaria, né inchiesta formale?

TESTE: Nessuna. Mai!

PRES.: Mi riferisco a quella che impropriamente viene chiamata "relazione ministeriale", inchiesta formale, quella che segue...

TESTE: Mai da nessuno. Questa è la seconda volta che vengo chiamato qui da questo Tribunale.

PRES.: Alla Capitaneria nel momento dopo sono state comunicate le unità della G.F. che erano in mare?

TESTE: Penso che siano state comunicate subito. C'è una relazione qui che è stata fatta dal gruppo, che leggo: "Alle 22.40 parlato con il Sottufficiale della Sala Operativa della Capitaneria di Porto".

Il nostro Sottufficiale, alle 22.40 mi ha comunicato questo fatto qui.

PRES.: Cioè?

TESTE: Mi ha comunicato che l'Agip Abruzzo era in fiamme. Evidentemente le avrà comunicato anche che le nostre unità che erano fuori in mare. Questa è una cosa che....

PRES.: Però a Lei non risulta da riferimenti obiettivi che c'è stata questa comunicazione?

TESTE: Da parte mia no, da parte della Sala Operativa penso di sì perché c'è questo atto qui.

PRES. : Lei ha detto alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto che ha questi mezzi?

TESTE: No Signore

PRES .: Abbia pazienza, Lei l'altra volta ha detto che per legge vi dovete mettere a disposizione per sinistri in mare della Capitaneria di Porto.

Ora, bisogna pur obiettivamente riconoscere che perché un'autorità, a disposizione della quale altro corpo si pone, possa di quel corpo disporre, presuppone sappia di quali mezzi di quel corpo possa disporre. Io dispongo di ciò di cui so di poter disporre. Ora, se la Capitaneria, in teoria almeno, non sa quali mezzi della Guardia di Finanza escono, sono operativi e intervengono, come può degli stessi disporre?

TESTE: Ma senz'altro la Sala Operativa l'uscita nostra

gliel'avrà comunicato. lo ho comunicato la mia uscita alla sala operativa.

PRES.: Di quale?

TESTE: Della mia 5808

PRES.: Ma a quale Sala Operativa?

TESTE: Alla mia Sala Operativa. La Sala Operativa, come risulta qua, ha comunicato alle 22.40 e ha parlato con il Sottufficiale della Capitaneria di Porto e senz'altro gli avrà comunicato questo dato qua.

PRES.: **Quindi dalla Sala Operativa c'è riscontro che la Capitaneria ha appreso della vostra presenza?**

TESTE: **Sissignore. Alle 22.40 "parlato con il Sottufficiale della Sala Operativa della Capitaneria di Porto."**

PRES.: **Chi l'ha fatta quella relazione?**

TESTE: **Questa relazione è l'estratto del giornale giornaliero della Sala Operativa e qui ci sono tutti gli eventi che questo è stato firmato dal Maggiore Farnesi (Vice Comandante del Gruppo di Livorno). Maresciallo Vannini.**

SI DA' ATTO CHE il teste provvede ad indicare sul foglio le indicaziooi richieste dal Presidente.

TESTE: Queste sono quelle che ricordo. Questo qua è l'Agip in modo chiaro e preciso nella posizione. **Ci sono queste quattro navi in questa posizione, più la nave americana verso il Calambrone. Questo è quello che ricordo in modo preciso.**

PRES.: Alle 22.45 quando **Lei ha stazionato all'imboccatura sud vedeva tutte le navi in rada?**

TESTE: **Tutto, in modo molto chiaro.**

PRES.: Erano illuminate le navi?

TESTE: **Erano illuminate le 4 navi sulla destra e, in più, l'Agip che c'era sul lato sinistro aveva il faro rosso di 360 gradi acceso, che si vedeva.....**

PRES.: E l'Agip Abruzzo?

TESTE: Non ricordo di aver visto illuminazione sull'Agip Abruzzo.

PRES.: Però vedeva la sagoma.

TESTE: Soltanto la sagoma e il fumo che veniva fuori dal fumaiolo. Questo in modo chiaro e preciso..."....

In conclusione, il tenente Gentile, dopo aver specificato di aver "visto" all'uscita del porto, in direzione nord, la movimentazione delle armi attorno alla nave americana attorno alle ore **22.45**, precisa che di tali fatti è a conoscenza la Procura di Livorno sin dal giorno 11.03.1991 (come dichiara in data 15.05.1996) sulla base di una nota di trasmissione del Comando del Gruppo (come precisa in data 20.05.1996) nella quale dovevano trovarsi:

- **l'estratto giornaliero della sala operativa (in cui sono descritti tutti gli**

eventi, firmato dal Maggiore Farnesi (Vice Comandante del Gruppo di Livorno), Maresciallo Tannini;

- le tre relazioni delle motonavi impiegate nelle operazioni di soccorso (sulla vedetta 5808, sulla vedetta 5530, la guardacoste G29 Rando);

- gli estratti dei giornali di chiesuola del giorno 10 della vedetta 5808, della vedetta 5530, della guardacoste 29 Rando, e l'estratto del giornale di chiesuola del giorno 11

e cioè: otto documenti (all'interno dei quali sarebbe risultata descritta anche la movimentazione delle armi), **trasmessi tutti quanti alla Procura della Repubblica dal Comando del gruppo di Livorno.**

* * * * *

Non essendo presenti nel fascicolo dibattimentale tali atti (contenenti notizie mai apprese prima nel processo: cfr. anche articoli di stampa dell'epoca), nel luglio 2006 questo difensore, in rappresentanza della parte offesa Angelo Chessa, esaminava gli atti del P.M., tra cui **non rinveniva i sopraindicati atti e quindi proponeva formale istanza alla Procura di ritrasmissione di copia della nota di trasmissione di data 11.04.1991 del Comando Gruppo della Guardia di Finanza di Livorno (quindi regolarmente ricevuta e protocollata dalla Procura), quale esattamente descritta dal tenente Gentile, completa degli allegati da egli parimenti indicati e elencati. Il sottoscritto difensore chiedeva il rilascio di copia anche degli atti di accertamento eseguiti dalla Procura e dell'esito di quel procedimento.**

La Procura della Repubblica non rinveniva tale nota e tale fascicolo, ma rinveniva traccia di essa sui registri della Procura. Quindi provvedeva ad aprire un procedimento formale di *ricostruzione* dei relativi atti chiedendo al Comando del Gruppo della Guardia di Finanza di Livorno il rilascio di copia della originaria nota (completa degli allegati) a suo tempo depositata in Procura.

Il Comando Gruppo della Guardia di Finanza, con nota del 26.07.2006, a firma del Comandante Provinciale di Livorno Ten. Col. Vincenzo Tuzi, trasmetteva alla Procura "il foglio n. 12425/26 del 15.4.2001, completo di nr. 4 estratti dei giornali di chiesuola delle unità navali del Corpo impiegate nelle operazioni di soccorso". Tale nota con i relativi allegati venivano rilasciati

dalla Procura al sottoscritto difensore.

Dall'esame di tali documenti (che si allegano alla presente istanza e nei quali non è presente alcun accenno a quanto visto e descritto dal tenente Gentile in dibattimento) risulta quanto segue.

La nota di trasmissione n. 12425/26 (n. scritto a penna), di data 15.4.1991 (data scritta a penna), a firma del Comandante Ten. Col. Sabino Gervasio (controfirmata in data 26.07.2006 dal Ten. Col. Vincenzo Tuzi) accompagna la trasmissione di n. 4 documenti (e non 8) e precisamente:

V. 5808 Estratto nr.1

V. 5530 Estratto n. 2

G. 29 Rando Estratto n. 3

V. 5808 Estratto n. 4.

La nota di trasmissione ora inviata alla Procura (con i relativi allegati) risulta difforme rispetto a quella originariamente depositata in Procura e analiticamente descritta dal Tenente Gentile.

Infatti:

- la data è, intanto, diversa: 15 aprile e non 11 aprile;
- non risulta "fotocopia" di un atto munito del timbro di ricevuta e protocollo della Procura della Repubblica, come sarebbe dovuto essere;
- non contiene l'estratto giornaliero della sala operativa (in cui sono descritti tutti gli eventi, firmato dal Maggiore Farnesi (Vice Comandante del Gruppo di Livorno), Maresciallo Tannini);
- non contiene le tre relazioni delle motonavi impiegate nelle operazioni di soccorso (sulla vedetta 5808, sulla vedetta 5530, la guardacoste G29 Rando);
- contiene solo gli estratti dei giornali di chiesuola del giorno 10 della vedetta 5808, della vedetta 5530, della guardacoste 29 Rando, e l'estratto del giornale di chiesuola del giorno 11 (che, ripetesi, non contengono alcuna menzione alla constatata movimentazione di armi).

Ad ulteriore dimostrazione della difformità, sussiste la circostanza che, sugli estratti ora trasmessi in Procura, sono apposte, in alto a destra, scritture a penna esattamente del seguente tenore: "allegato 5", "allegato 6", "allegato

7”, “allegato 8”.

Parrebbe quindi confermato che sono stati soppressi gli allegati da 1 a 4 e precisamente: l’estratto giornaliero della sala operativa (in cui sono descritti tutti gli eventi, firmato dal Maggiore Farnesi Vice Comandante del Gruppo di Livorno Maresciallo Tannini) e le tre relazioni delle motonavi impiegate nelle operazioni di soccorso (sulla vedetta 5808, sulla vedetta 5530, sulla guardacoste G29 Rando), ovvero le uniche prove (di scienza diretta) della avvenuta (forse illecita) movimentazione di armamenti.

Alla luce di quanto esposto, può apparire un caso che il tenente Gentile e il suo personale non siano mai stati sentiti in origine dalla Capitaneria di Porto, dalla Commissione d’indagine amministrativa ecc.? La Capitaneria di Porto - come si ricorda, per averlo espressamente precisato il tenente Gentile in dibattimento - era a conoscenza della loro operazione di servizio.

5. LA NAVE “TERESA” E LA NAVE “SHIP ONE”

Essendosi, dunque, in presenza di un traffico illecito di armi, la prima nave implicata in questi risulta essere quella di nome Teresa, Theresa. Una seconda è rimasta completamente sconosciuta.

La loro presenza nelle acque di Livorno viene documentata e ricostruita in modo compiuto solo durante il processo, attraverso l’ascolto delle registrazioni radio e l’esame di alcuni tracciati radar che confermano che nella rada di Livorno, la sera del 10 aprile 1991, era in corso un’operazione destinata a rimanere “coperta” e che coinvolgeva un numero imprecisato di imbarcazioni.

Delle imbarcazioni coinvolte rimangono tracce significative almeno relativamente a due di esse: la loro presenza viene rilevata nella rada a Livorno poco prima e subito dopo la collisione ed utilizzano nomi in codice per comunicare. I nomi sono “Teresa” e “Nave Uno”.

Teresa è il nome della nave che la sera del 10 aprile 1991, al calar della sera, appare nelle acque tirreniche avvicinandosi progressivamente alla rada di Livorno. La sua rotta viene rilevata dalla stazione radar ENAV di Valle Benedetto. Naviga velocemente e pericolosamente, al punto da provocare ripetute segnalazioni via radio da parte di alcune navi che incrociano la sua rotta: queste comunicazioni rimangono impresse sui nastri della stazione PT Livorno Radio. Nessuna nave è attesa a Livorno quella sera, a quell'ora. Eppure Teresa naviga a velocità sostenuta, in modo pericoloso: deve raggiungere una determinata zona della rada livornese a un'ora precisa, perché ha un appuntamento con un'altra nave all'ancora nel porto toscano: "Ship One", Nave Uno, in inglese, sicuramente in codice.

Teresa e Nave Uno hanno una missione da compiere congiuntamente nella rada di Livorno la sera del 10 aprile '91.

Avviene però un evento imprevisto e la missione non può continuare: Teresa comunica a Nave Uno che deve subito allontanarsi dalla zona portuale, interrompendo le comunicazioni senza neanche attendere una risposta. Accade qualcosa che costringe questa imbarcazione a cambiare programma, invertendo bruscamente la rotta e allontanandosi rapidamente dalla rada: il Moby Prince ha speronato la petroliera Agip Abruzzo, le due navi sono in fiamme, stanno arrivando i soccorsi.

Teresa non interviene, non presta aiuto, non chiede informazioni sull'accaduto, non si occupa dei soccorsi né di segnalare quanto vede: abbandona rapidamente le acque livornesi, dileguandosi.

Di questa nave non si saprà mai più nulla, così nulla si sa della nave Schip One che rimane, invece, ancorata nel porto o in rada a Livorno.

L'esame incrociato di alcuni tracciati radar (fortunatamente non oscurati da "coni d'ombra") con le registrazioni della stazione radio IPL di Livorno, consentono al capitano Brandimarte - consulente di parte civile - di decifrare quanto accade in rada a Livorno poco prima della sciagura.

La ricostruzione dei movimenti di Teresa durante la sera del 10 aprile 1991 è suddivisa in due distinti momenti: questa nave lascia tracce di sé a partire da poco dopo le ore **20 fino alle 22.10**, quando scompare dalla vista del radar, presumibilmente perché ha raggiunto o sta per raggiungere la destinazione finale

(navigando a una velocità inferiore alle 6 miglia orarie, la nave non viene più rilevata dal radar). Poi Teresa ricompare improvvisamente, alle ore 22.45, un quarto d'ora dopo la collisione e, quindi, fugge.

Si evidenzia semplicemente che è subito dopo che il Tenente Gentile e la sua vedetta si accorgono dei trasbordi di armi dalla nave americana (Flattery?).

Così' descrive l'episodio il capitano Brandimarte: "C'è una nave, un bersaglio che compare ad una certa ora e poi scompare alle 22.10. Risulta anche nella perizia dell'esperto dei tracciati radar. Diciamo che compare solo per un breve tratto. Però in questo breve tratto si vede che ha una direzione verso il porto di Livorno. Ha una velocità tale da essere rilevata dal radar di Valle Benedetto fino a che, per motivi probabilmente di riduzione della velocità, questo tracciato scompare"(Verbale udienza 30 maggio 1996 pag. 110-111). Anche a velocità ridotta, la rotta di questa nave ci riconduce alla zona dei soccorsi, la zona che noi riteniamo essere il punto probabile di collisione. Diciamo che questo bersaglio si stava dirigendo in questa zona".

La ricostruzione fornita dal consulente quadra con le registrazioni delle comunicazioni intercorse via radio, la sera del 10 aprile '91, fra diverse imbarcazioni in navigazione nelle acque della zona. Incrociando cronologicamente le risultanze dei tracciati radar con le registrazioni radio, è stato anche possibile identificare la "voce" di Teresa, o meglio della persona che, a bordo di Teresa, comunicava via radio.

Spiega Brandimarte: "E' stato fatto uno studio anche di comparazione di voce; e la voce dell'operatore, del comandante, di colui che parla alla radio, al VHF, è molto caratteristica. E' un greco che parla un inglese strano, masticato; una voce robusta, comunque inconfondibile rispetto a tutte le altre comunicazioni. Viene rilevata già due ore prima dell'evento nelle varie bobine del tracciato che comprende le 24 ore, dalle 7 della mattina alle 7 della mattina del giorno dopo. Quindi diciamo che due ore prima della collisione, due ore prima del may day, c'è una nave che si chiama Nervi che prende contatto con questa nave sconosciuta: intorno alla Gorgona, il comandante della nave Nervi gli dice di scansarsi perché era in rotta di collisione con la sua nave".

Dopo la motonave Nervi, un'altra imbarcazione incrocia la rotta con Teresa. Questa volta si tratta di una nave militarizzata americana in uscita da Livorno, la

Margareth Lykes; ancora una volta, il comportamento in navigazione di Teresa rischia di provocare una collisione: “La Margareth Lykes parte da Livorno alle 21.03 con rotta 235 e, a 15 miglia a sud della Vegliaia, incrocia questa nave: deve fare una accostata improvvisa di 180 gradi per evitare la collisione”, precisa Brandimarte, indicando il tracciato radar della Margareth Lykes. **“Il comandante della Margareth Lykes lo chiama e gli dice: ‘Sei in collisione, siamo in collisione’ e la Margareth Lykes ha dovuto fare una accostata improvvisa; magari non sarebbe stato di sua competenza, però ha accostato”**, per evitare una possibile collisione. Improvvisamente, **a partire dalle ore 22.10 di Teresa non compare più alcuna traccia sul radar. Anche il silenzio radio è totale.** Il capitano Brandimarte ricostruisce la sua rotta di avvicinamento a Livorno facendone coincidere il punto terminale con la stessa zona in cui, quindici minuti dopo la scomparsa della misteriosa nave dal tracciato radar, il Moby Prince sperona l’Agip Abruzzo.

Le registrazioni radar e radio analizzate dal capitano Brandimarte non dicono quali manovre ha compiuto Teresa nei fatali minuti che seguono; nè se ha incrociato il Moby Prince, se ha avuto un ruolo più o meno diretto con gli avvenimenti di quella sera, se ha portato o meno a termine la misteriosa missione per compiere la quale proprio quella sera aveva dovuto raggiungere le acque di Livorno mentre il Moby Prince salpava per Olbia.

Sappiamo solo che la conferma della presenza di Teresa proprio nella rada a Livorno arriva poco tempo dopo, attraverso una comunicazione via radio e una rapida manovra di allontanamento.

La ricostruzione fornita dal capitano Brandimarte sulla base delle registrazioni radio è la seguente: “This is Teresa, this is Teresa to Ship One in Livorno anchorage: I’m mooving out, I’m mooving out, breaking station!”. Queste le parole pronunciate dalla voce ignota. Prosegue Brandimarte: “C’è questa comunicazione di questa voce particolare, la traduzione terra terra è: ‘Da Teresa, da Teresa a Nave Uno all’ancoraggio nella rada di Livorno: **sto andando via, sto andando via, passo e chiudo**’. Questa è la traduzione. Sta lasciando la rada di Livorno. ‘Livorno anchorage’ è la rada di Livorno”. Brandimarte aggiunge : “Però io dico questo: **non aspetta, non attende alcuna risposta al suo messaggio di chiamata da parte della Nave Uno, non ripete la sua chiamata.**”

Quindi non si è neanche accertato che la sua comunicazione fosse stata ricevuta. Chiude le comunicazioni, perché dice ‘passo e chiudo’, quindi questo fa già pensare che non avrebbe comunque atteso nessuna risposta. In genere, quando si fa una prima comunicazione, si aspetta la risposta, si dice quello che si deve dire, ci si saluta e si chiude la comunicazione. Qui invece è una comunicazione secca con ‘passo e chiudo’, dove però ha dato tutte le indicazioni di quello che lui stava in quel momento facendo. Normalmente le navi si chiamano, si parlano, si contattano. Se manca questo contatto si cerca di ripetere due, tre volte la chiamata fino a che non avviene il contatto. Se poi il contatto per motivi diversi non avviene, le comunicazioni cessano. Qui invece siamo davanti a una comunicazione singola, secca, indirizzata ad una nave. Che abbia sentito, ascoltato o non ascoltato, probabilmente non era importante per chi faceva la chiamata... ‘Passo e chiudo’ e non abbiamo più ascoltato questa voce caratteristica”.

In relazione al motivo che abbia potuto consentire di utilizzare i canali radio, lasciando una traccia registrata delle comunicazioni, Brandimarte risponde: “All’epoca, nessuno sapeva dell’esistenza di apparati di registrazione automatici nella stazione costiera di Livorno Radio: né i comandanti di navi italiane, né io come consulente, né a maggior ragione navi straniere...L’apparato di Livorno Radio era del tutto sperimentale all’epoca proprio per la registrazione in automatico delle 24 ore. Il 16 è il canale di chiamata.. Tutte le navi hanno l’obbligo dell’ascolto sul canale 16. Per cui, per essere ascoltato dalla famosa Nave Uno, Teresa doveva obbligatoriamente effettuare la chiamata sul canale 16, e non su altri canali dove le navi normalmente non sono sintonizzate”.

Nelle ricerche di tracce della nave Teresa si segnala che nel febbraio 2002 è stata registrata presso lo scalo di Port Qasim a Kharaki (Pakistan) una nave di nome Theresa II, battente bandiera di Singapore, costruita agli inizi degli anni Ottanta. Tale **Yuriy Vitaliy Sernkevych**, ucraino, di professione comandante di navi da trasporto, risulta imbarcato sia su Theresa II che sulla nave sorella Theresa III. Una delle imbarcazioni sulle quali risulta aver prestato servizio Senkevych è la **Cape Siros**, in rada a Livorno il 10.04.1991.

6. LE OMISSIONI DI CONTROLLO PREVENTIVO DELLA PREFETTURA DI LIVORNO E DELLE ALTRE AUTORITÀ LOCALI

Si rammenta in questa sede, in estrema sintesi, che in base alla legge del 14.07.90, n. 185 sussistono, in particolare in carico al Prefetto, specifiche attività di controllo sulle operazioni di esportazione, importazione e transito dei materiali di armamento. In tale legge si stabilisce che (art. 1) **“L'esportazione, l'importazione e il transito di materiale di armamento nonché la cessione delle relative licenze di produzione devono essere conformi alla politica estera e di difesa dell'Italia. Tali operazioni vengono regolamentate dallo Stato secondo i principi della Costituzione repubblicana che ripudia la guerra come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali.2. L'esportazione, l'importazione e il transito dei materiali di armamento, di cui all'art. 2, nonché la cessione delle relative licenze di produzione, sono soggetti ad autorizzazioni e controlli dello Stato...L'esportazione ed il transito di materiali di armamento, nonché la cessione delle relative licenze di produzione, sono vietati quando siano in contrasto con la Costituzione, con gli impegni internazionali dell'Italia e con i fondamentali interessi della sicurezza dello Stato, della lotta contro il terrorismo e del mantenimento di buone relazioni con altri Paesi, nonché quando manchino adeguate garanzie sulla definitiva destinazione dei materiali.** L'esportazione ed il transito di materiali di armamento sono altresì vietati:

a) verso i Paesi in stato di conflitto armato, in contrasto con i principi dell'art. 51 della Carta delle Nazioni Unite, fatto salvo il rispetto degli obblighi internazionali dell'Italia o le diverse deliberazioni del Consiglio dei ministri, da adottare previo parere delle Camere;b) verso Paesi la cui politica contrasti con i principi dell'art. 11 della Costituzione; c) verso i Paesi nei cui confronti sia stato dichiarato l'embargo totale o parziale delle forniture belliche da parte delle Nazioni Unite; d) verso i Paesi i cui governi sono responsabili di accertate violazioni delle convenzioni internazionali in materia di diritti dell'uomo; e) verso i Paesi che, ricevendo dall'Italia aiuti ai sensi della legge 26 febbraio 1987, n. 49, destinino al

proprio bilancio militare risorse eccedenti le esigenze di difesa del paese; verso tali Paesi è sospesa la erogazione di aiuti ai sensi della stessa legge, ad eccezione degli aiuti alle popolazioni nei casi di disastri e calamità naturali. Sono vietate la fabbricazione, l'importazione, l'esportazione ed il transito di armi biologiche, chimiche e nucleari, nonchè la ricerca preordinata alla loro produzione o la cessione della relativa tecnologia. Il divieto si applica anche agli strumenti e alle tecnologie specificamente progettate per la costruzione delle suddette armi nonchè a quelle idonee alla manipolazione dell'uomo e della biosfera a fini militari.

Le importazioni definitive o temporanee di materiale di armamento sono vietate, **ad eccezione:**

- a) delle importazioni effettuate direttamente dall'Amministrazione dello Stato o per conto di questa per la realizzazione dei programmi di armamento ed equipaggiamento delle forze armate e di polizia, che possono essere consentite direttamente dalle dogane;**
- b) delle importazioni effettuate da soggetti iscritti al registro nazionale delle imprese di cui all'art. 3, previa autorizzazione di cui all'art. 13;**
- c) delle importazioni temporanee, effettuate da soggetti iscritti al registro nazionale delle imprese di cui all'art. 3, per la revisione dei materiali d'armamento in precedenza esportati;**
- d) delle importazioni effettuate dagli enti pubblici, nell'ambito delle rispettive competenze, in relazione all'esercizio di attività di carattere storico o culturale, previa le autorizzazioni di polizia previste dall'art. 8 della legge 18 aprile 1975, n. 110;**
- e) delle importazioni temporanee effettuate da imprese straniere per la partecipazione a fiere campionarie, mostre ed attività dimostrative, previa autorizzazione del Ministero dell'interno rilasciata a seguito di nulla osta del Ministero della difesa.**

Sono escluse dalla disciplina della presente legge:

- a) le esportazioni temporanee effettuate direttamente o per conto dell'Amministrazione dello Stato per la realizzazione di propri programmi di armamento ed equipaggiamento delle forze armate e di polizia;**

b) le esportazioni o concessioni dirette da Stato a Stato, a fini di assistenza militare, in base ad accordi internazionali;

c) il transito di materiali di armamento e di equipaggiamento per i bisogni di forze dei Paesi alleati, secondo la definizione della Convenzione sullo statuto delle Forze della NATO, purchè non siano invocate a qualsiasi titolo deroghe agli articoli VI, XI, XII, XIII e XIV della Convenzione tra gli Stati partecipanti al Trattato Nord Atlantico, ratificata con legge 30 novembre 1955, n. 1335.

Le esportazioni temporanee di cui al comma 9, lettera a), sono comunque vietate verso i Paesi di cui al comma 6 del presente articolo.”.

Si ricorda ancora l’art. Articolo 5 (Relazione al Parlamento), secondo cui:

1. Il Presidente del Consiglio dei ministri riferisce al Parlamento con propria relazione entro il 31 marzo di ciascun anno in ordine alle operazioni autorizzate e svolte entro il 31 dicembre dell'anno precedente.

2. La relazione di cui al comma 1 dovrà contenere indicazioni analitiche - per tipi, quantità e valori monetari - degli oggetti concernenti le operazioni contrattualmente definite indicandone gli stati di avanzamento annuali sulle **esportazioni, importazioni e transiti di materiali di armamento** e sulle esportazioni di servizi oggetto dei controlli e delle autorizzazioni previste dalla presente legge..”

Tale legge, all’art. 16 (Transito e introduzione nel territorio dello Stato dei materiali di armamento soggetti alle disposizioni di pubblica sicurezza) prevede che:

1. Le disposizioni della presente legge non si applicano ai casi di attraversamento nel territorio dello Stato dei materiali di armamento di cui all'art. 2, oggetto di transazioni commerciali all'estero da parte di non residenti.

2. In tali casi, nonchè in ogni altro caso di introduzione nel territorio dello Stato dei materiali di armamento di cui al comma 1 che non debbono varcare a qualsiasi titolo la linea doganale e che sono destinati ad altri paesi, si applicano, semprechè i materiali stessi siano iscritti a manifesto, esclusivamente le disposizioni dei commi terzo e quarto dell'art. 28 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e dell'art. 40 del relativo regolamento di esecuzione, approvato con regio decreto 6 maggio 1940, n. 635.

3. Tali disposizioni, con esclusione dell'art. 40 del regolamento succitato, si applicano altresì per le armi che facciano parte delle dotazioni di bordo risultanti dai documenti ufficiali.

4. Il prefetto può negare l'autorizzazione per l'introduzione nel territorio dello Stato dei materiali e delle armi suddetti per motivi di ordine pubblico o di pubblica sicurezza dandone tempestiva notizia ai Ministeri degli affari esteri e della difesa, ovvero, sentiti i Ministeri predetti, per ragioni inerenti alla sicurezza dello Stato.”

* * * * *

Effettuato questo necessario richiamo normativo **per escludere nella maniera più categorica che la operazione di movimentazione di armi avvenuta il 10.04.1991 non rientrasse in detta normativa** (come può evincersi dalla mera lettura delle norme), questo difensore ha proposto domanda alla Prefettura di Livorno diretta a ottenere il rilascio di copia “di tutti gli atti esterni ed interni della Prefettura (ed organi ad essa sottoposti) relativi:

- a) alle comunicazioni e notifiche effettuate dal Comando americano dell'arrivo nel porto di Livorno nel 1991 e delle successive operazioni di movimentazione delle navi Gallant II, Cape Breton, Cape Flattery, Efdim Junior, Margaret Lee, Cape Syros, Cape Farewell;
- b) alle domande specifiche di autorizzazioni alle operazioni di importazione di armi ai sensi della legge 1990/185 effettuate dagli agenti, institori, raccomandatari alla Prefettura di Livorno in relazione alle navi indicate sub a) con i relativi provvedimenti autorizzativi della Prefettura.

La risposta del Prefetto è stata univoca e secca: non esistono atti siffatti in archivio.

Nella specie, tuttavia, è dato rilevare che, allegato al rapporto della Digos di Livorno del marzo 1995 esiste il seguente documento:

OGGETTO: Domanda di autorizzazione di introduzione di armi nel territorio Nazionale

Io sottoscritto Antonio Pacelli, nato a san Salvatore Telesino (BN) il 28.02.1950 ed institore dell'Agenda Marittima Fratelli Cosulich s.r.l. con sede in Livorno in Piazza Attias n.13 , nonché Agende raccomandatario in

questo porto della M/n "Cape Breton", con la presente richiede cortese autorizzazione, in nome e per conto del Comandante della nave anzidetta, di bandiera Americana, proveniente dal porto di Dubai (Arabia Saudita), e diretta per operazioni commerciali nel porto Livorno, con arrivo previsto in data 19.03.91 ore 12,00 circa, all'introduzione nel territorio dello stato, in relazione alla legge nr.185 del 14.07.90 delle seguenti armi e munizioni, quale carico della nave destinato al Comando Americano di stanza a Livorno(Camp Darby): 6.056,5 Tonn. razzi con proiettili esplosivi.

Si informa che la nave è sotto il controllo del Governo degli Stati Uniti D'America, e che le operazioni di sbarco saranno effettuata nella rada di Livorno, con prosecuzione presso il deposito di Camp Darby a mezzo di appositi galleggianti.

Fratelli Cosulich S.r.l.

Ebbene, relativamente a tale domanda di autorizzazione, si riporta qui di seguito, il provvedimento emesso dal Prefetto di Livorno (che agli atti è stampato sul *recto* della domanda stessa).

401/1 sett.

PREFETTURA DI LIVORNO

Visto il retroscritto avviso presentato in dato 19.03.1991 dal sig. Antonio Pacelli, institore dell'Agencia Marittima Fratelli Cosulich S.r.l. con sede in Livorno, relativo al transito nelle acque territoriali e successivo sbarco per inoltro nella base di Camp Derby sulla nave "Cape Breton" battente bandiera americana, provenienza Dubai (Arabia Saudita);

VISTA la circolare del Ministero dell'Interno rilasciata

con nota n. 559/C.16663.10100(16) del 12.12.1990,

accertato che non sussistono motivi ostativi al riguardo

SI PRENDE ATTO

del suddetto avviso inerente al transito nelle acque territoriali del materiale esplodente indicato **con le modalità e alle condizioni** contenute nell'avviso stesso.

Livorno, 19.03.1991

p. IL PREFETTO

(Maranto)

Non risulta, dunque, vero che non sussistono richieste di autorizzazione all'importazione di armamenti al Prefetto di Livorno: quella riscontrata riguarda la **Cape Breton**, di tutta urgenza proposta (il 19.03.1991, lo stesso giorno della comunicazione del Comando Militare degli Stati Uniti, lo stesso giorno della richiesta dell'instutore Cosulich, lo stesso giorno del nulla osta del Prefetto.

E' appena il caso di notare che, nella domanda **non risultano indicate "le modalità e le condizioni"** dell'effettuanda importazione di armamenti. **Quindi si è in presenza di un atto del Prefetto autorizzativo , "in bianco", di una operazione con totale rimessione ai soggetti autorizzati di indeterminate modalità e condizioni attuative.**

Va ancora notato che, a quanto parrebbe doversi desumere dall'esame degli altri documenti esaminati (v. risultanze Digos di Livorno) l'operazione di movimentazione in questione "non parrebbe" essere poi mai avvenuta.

Di certo, in ogni caso, con riferimento alle operazioni militari avvenute la sera del 10.04.1991, **una analoga richiesta non risulta in alcun modo proposta da parte e per conto di alcuna delle navi americane e, in particolare, da nessuna delle 4 navi alla fonda nella rada del porto di Livorno in direzione nord: la Cape Flattery, la Efdim Junior, la Cape Syros, la Cape Farewell.**

Per l'effetto manca anche qualsivoglia atto autorizzativo del Prefetto.

Quanto alla procedura necessaria alla verifica delle condizioni di regolarità di siffatte autorizzazioni, si ricorda che, sulla base di precise disposizioni contenute nel codice della navigazione, le procure conferite agli evenguali raccomandatari,

avrebbero dovuto essere munite di sottoscrizione autenticata del preponente (nella specie il Governo degli Stati Uniti), e depositate presso l'ufficio del porto, ove il raccomandatario risiede, per la pubblicazione nel registro a tale fine tenuto secondo le norme del regolamento.

Il rilascio di copia di tale copiosa documentazione autorizzativa (del Comando degli Stati Uniti e dei raccomandatari ed istitori) è stato richiesto da questa difesa (dopo la risposta negativa della Prefettura di Livorno) alla Capitaneria del porto di Livorno. All'atto del deposito di tale istanza di riapertura, è in corso l'accesso a tali atti, consentito a questa difesa su nulla della Procura (richiesto dalla Capitaneria). Ci si riserva di riferire in merito in prosieguo.

7. LA PRESENZA DI UN ELICOTTERO MILITARE

La presenza di un elicottero militare non italiano risulta da alcune testimonianze.

La teste **Marcella Bini** (cfr. verb ud. 26.1.1996, pg. 45-49), moglie di un noto avvocato livornese, residente in via Ravizza con un'appartamento con vista sul mare, e le proprie due figlie hanno reso le seguenti dichiarazioni su quanto visto: "Sembravano lampi. Io dissi 'Si va a vedere' e le mie figliole mi seguirono tutte e due". Erano circa le **22.25**. La signora Marcella Bini esce di casa assieme alle figlie, raggiungendo rapidamente uno dei migliori luoghi di osservazione della rada, una terrazza affacciata sul lungomare, nota come la "Punta" di Ardenza. Da questa posizione, Marcella Bini e le sue figlie osservano nitidamente un elicottero volteggiare proprio sopra la zona di mare dove compaiono i "bagliori rossi" - il punto dove è appena avvenuta collisione fra il Moby Prince e l'Agip Abruzzo - per poi dileguarsi e scomparire verso nord.

Il 26 gennaio 1996 viene eseguito il racconto di Marcella Bini assieme a sua figlia Giulia nell'aula del Tribunale di Livorno. "... *Le navi in rada suonavano tutte quel suono lugubre e strano, ci si rese conto che forse era successo qualcosa di serio.. Poi sempre stando lì, io ho visto un elicottero. Non saprei dire se veniva da sinistra o da destra, perchè nel momento in cui uno guarda si rende conto...*

Era un'immagine abbastanza... non ferma, ma per dire era vicino alla nave. Io non ho esperienza, ma qualche elicottero l'ho visto... Io sono certa di aver visto questo elicottero.”

Aveva puntualizzato tre anni prima la signora Bini davanti al pm De Franco (Verbale di assunzione di informazioni del 25 marzo 1993, N. 542/91 R.G. notizie di reato, pag. 2): *“Un elicottero di normali dimensioni e che aveva le luci...Era come se girasse sopra, perchè nella parte dove c'era la luce delle fiamme o questo bagliore rosato, si vedeva bene”*. La figlia di Marcella Bini, **Giulia Campi**, ricorda che proprio la vista dell'elicottero spinse lei e la madre a rinunciare a dare l'allarme per quanto stava avvenendo in rada: *“Mentre eravamo lì ci siamo chieste se altri sapevano di quello che stava succedendo e infatti ci è venuto in mente di andare ad avvertire qualcuno, però mentre eravamo lì abbiamo visto apparire quello che io sono sicura sia un elicottero”*.

Marcella Bini: *“Potrei dire che andava verso nord, nel senso che alla mia vista è scomparso in questa direzione”*. *“Io non l'ho visto arrivare”* ricorda Giulia Campi *“la mia impressione è che forse era già lì e girando dietro le fiamme ha fatto un altro giro e poi si è allontanato verso la città...Ci avrà messo trenta secondi per sparire dalla mia vista. Ricordo bene che ho seguito che andava verso nord, però poi non si vedeva più”*.

* * * * *

Anche un altro teste avvista l'elicottero: **Massimo Vernace**, meccanico, convocato presso la Questura di Livorno dagli investigatori che si occupano della vicenda Moby Prince, dichiara quanto aveva visto due anni prima, il 10 aprile 1991, mentre svolgeva servizio di guardia e di vigilanza del mare sulla garitta posta sul lato sud dell'Accademia: *“...Mi sembra che dopo circa mezz'ora dalla collisione sia passato un elicottero”*.

Interrogato in udienza lo stesso giorno in cui testimoniano le signore Bini e Campi l'avvocato Giunti chiede al sig. Vernace di chiarire se ricorda di aver effettivamente visto un velivolo, mentre osservava i bagliori e le fiamme in rada. *“Un po' dopo, sì, penso una mezz'oretta”* precisa il testimone. Vernace chiarisce di non aver individuato alcun velivolo fermo sopra l'Agip Abruzzo in fiamme, ma di aver visto transitare un elicottero (“passare”) circa mezz'ora dopo la collisione: verosimilmente è lo stesso elicottero che le signore Bini e Campi vedono

allontanarsi, dal luogo della collisione verso Livorno (dunque verso la zona dell'Accademia, dove Massimo Vernace sta svolgendo servizio di guardia).

Nei successivi approfondimenti eseguiti su tale punto il generale dell'Aeronautica militare italiana Vincenzo Camporini esclude che l'elicottero in questione possa essere partito da basi italiane (in quanto non ve ne sarebbe stato il tempo) e analoghe risposte negative vengono date dal Comando della base di Camp Darby. L'ispettore Grosselle, in una nota informativa scrive: *“Nel corso del colloquio, a precisa domanda, il Generale riferiva che anche gli elicotteri di Camp Darby, se si alzavano in volo, avrebbero dovuto comunicarlo. Riferiva inoltre che a bordo dei velivoli in argomento sarebbe installato un congegno per l'identificazione della sigla attraverso il radar. Questo però funzionerebbe solo se attivato dal pilota ma, nel caso il pilota non voglia farsi identificare, può facilmente escludere tale congegno. Il velivolo, pur non identificato con la sigla, sarebbe però visibile sui tracciati radar. Per questi ultimi, il Generale Pomponi riferiva che presso l'Aeroporto militare di Pisa S. Giusto non esisterebbero registrazioni, in quanto la stazione radar sarebbe priva di registratore magnetico”* (Questura di Livorno, gabinetto Provinciale di Polizia Scientifica, *“Annotazione relativa alle indagini delegate dal P.M. svolte presso l'Aeroporto militare di Pisa S. Giusto, riferite alla sciagura verificatasi in data 10 aprile 1991 tra la M/N Moby Prince e la M/C Agip Abruzzo”*).

* * * * *

Qualunque fosse comunque l'origine del velivolo, resta il fatto che tecnicamente nessun elicottero di soccorso localizzato anche nelle basi militari più prossime a Livorno - anche se in servizio di allarme permanente - avrebbe potuto decollare e raggiungere la rada di Livorno in un orario compreso fra le ore 22.35 e 22.45, ovvero fra i 9 e i 14 minuti **successivi** all'allarme via radio per l'avvenuta collisione: i tempi materialmente necessari per ricevere la richiesta di intervento, allertare i piloti e il personale tecnico preposto ai controlli, avviare e completare le necessarie procedure di controllo e di avviamento, raggiungere il porto di Livorno, individuare il bersaglio in volo notturno, senza una mèta definita, rendono impraticabile tale ipotesi. In un tempo compreso fra i 9 e i 14 minuti dopo l'allarme lanciato via radio, l'elicottero avrebbe al massimo potuto tentare di

completare le operazioni di controllo necessarie per decollare dalla base in cui si trovava.

Non resta che la possibilità che quell'elicottero avesse raggiunto la rada livornese non successivamente, bensì prima della collisione, come si è spiegato sin dalla premessa della presente esposizione.

Era già presente sul posto, stava sorvolando la rada, una zona di mare interna al porto di Livorno, mentre le navi militarizzate americane svolgevano la movimentazione di armi “constatata” dalla Guardia di Finanza.

Verosimilmente poteva provenire da una nave americana (portaerei) d'appoggio alla operazione militare.

8. LA PRESENZA DI IMBARCAZIONI

Si è accennato al fatto che esistono agli atti numerosi riferimenti a diverse imbarcazioni e a diverse stranezze di esse, interessanti la zona in cui avvenne la collisione del Moby Prince. Esaminiamo sommariamente le principali menzioni.

a. Imbarcazioni viste dalla Guardia di Finanza

Si è già indicata la presenza di imbarcazioni accanto alla nave americana interessata dalla movimentazione di armamenti.

b. Bettolina di cui parla il comandante Superina

Renato Superina, comandante dell'Agip Abruzzo, è il primo a parlare, negli attimi immediatamente successivi alla collisione, di una “bettolina” proprio mentre chiede via radio l'intervento delle squadre di soccorso. Le sue parole rimangono registrate sui nastri della stazione PT di Livorno Radio.

Superina non è poi il solo a menzionare la presenza di una tale imbarcazione. Durante l'inchiesta sommaria condotta dalla Capitaneria di Porto, il nostromo dell'Agip Abruzzo, Vittorio Ruggero, ricostruendo i momenti successivi alla collisione con il Moby Prince, dichiara in modo esplicito: “Ho intravisto sul lato

dritto una nave in fiamme. Pensavo fosse la bettolina che aspettavamo per il bunkeraggio”. Dunque il nostromo afferma di sapere che quella sera una bettolina doveva affiancarsi alla petroliera per effettuare bunkeraggio, cioè rifornimento di carburante.

Su questo punto non è mai stata fatta chiarezza e la verità la conosce solo il comandante Superina, che però al processo si è rifiutato di testimoniare.

Il comandante dei Vigili del Fuoco di Livorno Fabrizio Ceccherini quando, nel corso del processo, rammentando le vane ricerche della bettolina incendiata, ricorda: “Eravamo sorpresi del fatto che non ci fosse traccia della bettolina e in un primo momento si pensò che fosse affondata” (Cfr. Verbale udienza del 15 maggio 1996, pag. 86).

c. **Imbarcazioni di cui parla Walter Mattei**

Walter Mattei è uno dei due ormeggiatori che, salpando subito dopo l’allarme a bordo di una piccola barca senza strumenti di navigazione, individuano per primi il Moby Prince in fiamme e mettono in salvo il mozzo Alessio Bertrand. Questi ricorda in particolare un episodio e lo rivela all’ispettore Grosselle, al termine di un colloquio avvenuto nei locali della Questura livornese il 10 febbraio 1993 (Cfr. Verbale delle S.I. rese da Mattei Valter l’anno 1993, addì 10 del mese di febbraio, alle ore 9.30, negli uffici del Gabinetto di polizia scientifica della Questura di Livorno.): *“Io e il mio collega Mauro Valli” dopo aver sentito via radio la notizia dell’incendio dell’Agip Abruzzo, ci siamo recati con la nostra imbarcazione a Sud della Vegliaia in direzione della petroliera. Non avendo a bordo strumentazione per la navigazione, ci siamo diretti a vista verso i bagliori che si vedevano a sud”*. I due continuano ad avvicinarsi alla zona di mare dove i bagliori si vedono in maniera più intensa e ad un certo punto, poco prima di raggiungere l’Agip Abruzzo, Mattei nota qualcosa di strano: **una imbarcazione dalla forma particolare, ferma sulle acque della rada, illuminata di rosso, non distante dal punto dove è avvenuta la collisione** e dove, di lì a poco, i due ormeggiatori – dopo aver raggiunto la petroliera - avvisteranno il Moby Prince in fiamme alla deriva. Ma non si tratta della petroliera, e neppure del Moby Prince. Quella strana imbarcazione ferma, visibile perché completamente illuminata di rosso, ha forma

e dimensioni troppo particolari per essere confusa con altre: si tratta di una piccola imbarcazione da trasporto, una bettolina o una chiatta: *“Dopo circa cinque, dieci minuti che eravamo usciti dalla Vegliaia”* ricorda infatti Mattei *“abbiamo scorto in lontananza una imbarcazione, che sembrava quasi una chiatta poiché era molto bassa, tutta illuminata di rosso. Non posso dire se si trattasse di incendio, non c’era nemmeno fumo e mi sembrava che fosse ferma. Certamente tale imbarcazione non era l’Agip Abruzzo poiché l’illuminazione che emanava era troppo intensa lungo tutto lo scafo. Questa imbarcazione si trovava spostata sulla nostra destra e sempre a sud. In quel momento non si vedeva però l’Agip Abruzzo”*.

d. Imbarcazioni di cui parla Paolo Malventi

Un corrispondente locale del quotidiano “L’Unità”, Paolo Malventi, dipendente del Comune di Livorno conferma che ben prima della collisione, qualcosa stava già accadendo in rada in prossimità dell’Agip Abruzzo. Il giorno 10 aprile 1993 al magistrato Luigi De Franco Malventi riferisce al magistrato “di aver avuto colloqui e contatti con dei marittimi che avrebbero assistito alla tragedia verificatasi la sera del 10 aprile 1991 nella rada di Livorno. Riferisce che i predetti marittimi, di cui non vuole fare nomi, in cambio di una (ingente) somma di denaro – a suo dire quantificabile in duecento milioni circa - sarebbero stati disposti a verbalizzare quelle dichiarazioni. I marittimi in questione, qualche momento prima della collisione, erano intenti ad una non meglio precisata operazione con la nave cisterna e, per qualche motivo sorto all’uopo (molto verosimilmente un incendio) si stavano allontanando da questa quando sarebbe avvenuta la collisione. I marittimi erano a bordo di **una bettolina**”. Malventi riferisce anche di “una conversazione radio tra **due bettoline**, avvenuta quella fatidica sera, ove una delle due, dichiaratasi con il nome di “colonnello”, consigliava l’altra a rimanere ferma dov’era se nella via del rientro avesse scorto delle motovedette delle forze dell’ordine”. I marinai protagonisti di questa vicenda non sono mai stati identificati.

e. Le navi viste da Olivieri e Thermes

Thermes e Olivieri sono due ufficiali della Marina militare in servizio presso l'Accademia navale di Livorno, che, raccontando quello che hanno visto, riferiscono circostanze che aggiungono qualcosa a quanto riferito dal comandante Superina confermando che nella rada di Livorno, in prossimità della petroliera Agip Abruzzo, stesse accadendo qualcosa di anomalo ben prima che sopraggiungesse il Moby Prince.

La sera del 10 aprile 1991 i due si trovano all'interno del porto di Livorno, nella palazzina ufficiali "S. Leopoldo", dove entrambi dispongono di un alloggio di servizio. Hanno cenato, non sono interessati alla partita di calcio trasmessa in televisione, preferiscono studiare. Poi però accade qualcosa e i due ufficiali diventano importanti testimoni quasi per caso, seguendo una di quegli strani sentieri della vita che, attraverso le situazioni più banali, possono improvvisamente cambiarti l'esistenza. Ricorda Paolo Thermes: *"Avevamo comprato un'asse per stirare la nostra divisa e, siccome non è molto bello farsi trovare in giro noi ufficiali con un'asse da stiro, eravamo usciti la sera, approfittando del fatto che tutti erano a vedere la partita; uno faceva da palo in pratica, e l'altro... più che altro per non incontrare l'Ufficiale di servizio o qualche nostro diretto superiore."* Per recuperare l'asse da stiro appena acquistata e ancora riposta nel bagagliaio dell'automobile i due decidono, dopo cena, di fare una breve passeggiata fino al parcheggio interno. E' una splendida serata limpida, camminando i due ufficiali osservano le navi in rada. Il loro punto di osservazione si trova nell'area antistante la palazzina ufficiali, una specie di balconata da dove possono distinguere sia tutte le navi ferme alla fonda, sia quelle in entrata e in uscita dal porto attraverso la diga della Vegliaia. Essi vedono bagliori rossastri, aloni colorati, vampate e strane luci provenienti dal punto in cui è ancorata la grande nave cisterna. Una luce color rosso-arancio *"fissa, ma di intensità non costante, sotto il castello di poppa"* della petroliera. Si ricorda che secondo la ricostruzione ufficiale, quell'incendio interessa la petroliera Agip Abruzzo come conseguenza della collisione contro la sua fiancata destra da parte del traghetto Moby Prince.

Dapprima osservano per parecchi minuti quello strano fenomeno, l'insorgere di strani bagliori rossi provenienti dal punto in cui è ancorata l'Agip Abruzzo, simili alle fiamme di un incendio, e al progressivo

oscuramento della petroliera da parte di una nube biancastra che sembra originata da “getti di acqua e di vapore usati in funzione antincendio”; **dopo, ovvero successivamente all’inizio dell’osservazione di tale fenomeno, vedono il traghetto Moby Prince in navigazione proprio davanti ai loro occhi, mentre doppia la diga della Vegliaia** accingendosi a dirigersi in rada, per prendere il largo verso Olbia. Ancora **più tardi, avvertono uno schianto e un boato**. L’ufficiale di Marina Olivieri parla poi di **un oscuramento della petroliera prima della collisione** così descrivendolo : “Il fenomeno osservato sulla petroliera, a mio avviso, non era dovuto a nebbia. Infatti non abbiamo visto sparire le luci progressivamente, ma tutte assieme, come se fossero state spente. Inoltre i bagliori rosso-arancio in coperta continuavano ad essere visibili come prima e nelle adiacenze della petroliera il mare era limpido e visibile”. “A me sembrava un incendio” è la valutazione di Roger Olivieri, rafforzata dalle parole del collega Paolo Thermes. Olivieri: “[La petroliera] era rimasta avvolta completamente dalla nube, si vedevano in quel punto solamente dei bagliori rossi e, ad intermittenza, un altro bagliore che cambiava continuamente d’intensità. A quel punto abbiamo pensato ad un incendio, tanto da ritenere che la nube bianca potesse essere costituita da getti di acqua e di vapore usati in funzione antincendio.”

Continuando ad osservare questo fenomeno nel punto dove è ancorata la petroliera, i due ufficiali della Marina non perdono di vista il Moby Prince: “Abbiamo osservato sfilare il traghetto verso sud fino al nostro traverso, presumo che questo fosse stato più verso costa rispetto alle altre navi alla fonda. Ricordo che quando abbiamo visto sfilare il traghetto, era sempre in corso la partita di calcio perché sentivo il televisore dal piano sottostante. A questo punto, ho accompagnato il Thermes alla porta del mio alloggio e, rimasto solo, mi sono avvicinato nuovamente alla finestra notando ancora il fenomeno già descritto. Dopo cinque minuti da quando ho accompagnato il collega alla porta, ho sentito un boato sordo e molto lontano. Immediatamente mi sono riaffacciato alla finestra e ho potuto osservare una colonna di fumo abbastanza estesa in larghezza e in altezza, anzi molto di più in altezza, quasi simile ad una fiammata di un lanciafiamme diretta verso l’alto. Questa fiammata, come base poteva essere di oltre 50 metri e di circa 200 metri in altezza. Dopo questa fiammata il fuoco si è

immediatamente propagato in larghezza. Confermo di non aver più distinto alcuna sagoma di nave pur vedendo le fiamme non al livello del mare ma ad una certa altezza da questo. Non ho visto le luci del traghetto né altri fronti di fuoco... Posso affermare però che le altre navi alla fonda erano perfettamente visibili. Non ho assolutamente visto nebbia in mare quella sera. La prima volta che ho osservato il fenomeno di nebulizzazione sulla petroliera, ho pensato che fossero stati messi in funzione gli estintori ((cfr. verbale udienza del 29 gennaio 1996, pag. 14, pagg. 45-46, verbale di sommarie informazioni rese da Paolo Thermes il 15 aprile 1991 alla procura della reoubblica presso il Tribunale di Livorno, pag. 1 Rapporto Informativo del 12 aprile 1991, Roger Olivieri, pag. 1).

9. L'ESPLOSIVO SUL MOBY PRINCE

Nello scenario ricostruttivo esposto si inquadrano e trovano spiegazione e significato le perizie Brandimarte e Massari che pertanto devono essere rivalutate e approfondite.

Come si è accennato, il fatto che sussistesse una situazione di preallarme militare lo precisa all'udienza del 5/6/96 **Cedro Angelo**, Comandante in seconda Capitaneria di Porto (imputato) laddove dichiara: "L'orario di ascolto della Capitaneria a quell'epoca era 8-20. In quel periodo avevamo la copertura h 24, cioè 24 ore perché si era in emergenza Golfo. C'era la guerra del Golfo per cui si era in "Emergenza Golfo", quindi la radio era accesa 24 ore su 24.

Orbene, in presenza di tale situazione specifica di preallarme e di quella ancor più particolare della concomitante presenza nel porto di Livorno di navi statunitensi cariche di armamenti, ed ancora dello svolgimento di operazioni "coperte" di trasbordo armi proprio in concomitanza con la collisione, non può essere omessa la concomitante presenza, tra le risultanze processuali, delle tracce di esplosivo nonché di una esplosione sul Moby Prince avvenuta poco prima della collisione.

Si richiama in merito quanto precisato da **Profeta Brandimarte**, uno dei consulenti delle parti civili, secondo cui a bordo del Moby Prince vi era una situazione di allarme ben prima che avvenisse la collisione con l'Agip Abruzzo (Cfr. Verbale udienza del 30 maggio 1996, pag. 85-87) *“I cadaveri sono stati trovati nella maggior parte nel Salone De Luxe. Questo sta a indicare che a bordo non c'è stato una sorta di ‘si salvi chi può’. Voglio dire, riferendomi anche a eventi catastrofici di incendi di alberghi, di cui conosciamo gli esiti e le testimonianze, che le persone imprigionate nelle stanze all'interno anche nei piani alti si sono lanciate nel vuoto, convinte di potersi salvare... Ritornando alla nostra nave, non abbiamo evidenziato questa situazione, anzi, si evidenzia semmai il fatto che la maggior parte dei corpi sono stati trovati in un unico locale”*. Il comandante dei Vigili del Fuoco di Livorno, Fabrizio Ceccherini, conferma che la concentrazione dei passeggeri nel salone *“non corrispondeva al piano di emergenza”* a bordo del Moby Prince. (Cfr. Verbale udienza del 15 maggio 1996, pag. 105). Brandimarte approfondisce poi un altro aspetto: nessun cadavere è stato rinvenuto nel locale bar, situato immediatamente a prua del Salone De Luxe. Eppure quel locale brulicava di persone, come dimostra incontrovertibilmente il video girato a bordo, pochi minuti prima della tragedia, dallo sfortunato signor Canu e successivamente rinvenuto a bordo del relitto... *“Lo stesso Canu (La famiglia Canu era imbarcata sul Moby Prince. Il video girato a bordo è sopravvissuto alle fiamme ma, purtroppo, “tagliato” da mani ignote (v. oltre: le nuove risultanze) all'inizio del suo video “riprende Brandimarte “fa una panoramica all'interno della nave. Identifica, fa vedere i membri dell'equipaggio, i barman in questo locale passeggeri che stanno appunto guardando la televisione. C'è un notevole gruppo di persone in quel locale. Pensando a una collisione improvvisa avremmo dovuto certamente trovare qualche corpo in quel locale, data anche la vicinanza tra quel locale e la prua, cioè il punto della collisione: sono pochi metri. Invece in quel locale non sono stati trovati cadaveri!”*. Inoltre *“Le apparecchiature radio della sala R.T (La sala R.T. è il locale dove sono concentrati tutti gli apparati di comunicazione del traghetto. E' un locale separato dal ponte di comando), che si trova a una ventina di metri dietro il ponte di comando, sono state trovate crollate sul tavolo di lavoro. Ora, bisogna pensare che a un certo momento il marconista parlava con Livorno radio*

e dopo pochi minuti c'è stata la collisione, o il may-day, per cui, in caso di collisione improvvisa, avremmo dovuto trovare il corpo del marconista sotto queste macerie. Queste apparecchiature, crollate per effetto della collisione, sono a muro, quindi si sono proprio abbattute sul tavolo di lavoro". Invece il corpo del marconista non viene rinvenuto presso la sua postazione di lavoro, peraltro priva di qualunque visuale sul mare. L'operatore non viene colto di sorpresa dalla collisione. Perché non si trovava al suo posto? Dove viene rinvenuto? *"Sul ponte di comando"* risponde Brandimarte *"in quanto il may day è stato lanciato dall'apparato del ponte di comando. C'è anche una perizia. E' risultato che il may day è stato lanciato non dall'apparato R.T., ma da quello sul ponte di comando"*. Dunque, qualche evento non ordinario era già in corso a bordo del traghetto; qualcosa aveva spinto il marconista ad abbandonare la sua postazione operativa, per mettersi direttamente a disposizione del comandante. *"Ogni membro dell'equipaggio"* è sempre il capitano Brandimarte che parla *"in caso di emergenza ha una destinazione specifica a bordo della nave. In questo caso il marconista è tenuto a presentarsi dal Comandante e attendere istruzioni, che il comandante gli ha dato perché ha lanciato il may day"*.

Brandimarte ricorda l'ultima comunicazione radio proveniente dal Moby Prince alla stazione di Livorno radio: sono le 22.23' del 10 aprile '91..."*Quindi* "riprende" *devo supporre che fino alle 22.23 sul traghetto non vi fosse alcun tipo di emergenza ma, anzi, che tutto l'apparato di navigazione stesse funzionando regolarmente"*. Due minuti dopo, il disperato e soffocato may day proveniente dal Moby Prince in collisione con la petroliera: ***"Due minuti di tempo durante i quali è avvenuto qualcosa che poi ha portato la nave alla collisione"***, conclude Brandimarte.

A bordo del traghetto, la sera del 10 aprile '91, avviene qualcosa che rende impossibile proseguire la navigazione secondo l'itinerario previsto ma che non comporta un immediato pericolo di vita, "qualcosa" che precede di almeno due minuti la collisione. *"Questo è il mio pensiero da marittimo, da navigante, comunque mi metto nei panni del comandante: la prima operazione da fare è quella di mettere in sicurezza i passeggeri. Quindi, avrà certamente fatto convogliare i passeggeri nel salone de Luxe e questo comporta, comunque, un certo tempo, non lungo, ma diciamo sufficiente a convogliare questi passeggeri*

nel salone, a seguito dell'evento straordinario che si è avuto in quel momento. Devo anche dire e pensare che il Comandante avesse necessità di sapere cosa fosse realmente successo. Per cui diciamo: mettere in sicurezza i passeggeri, capire cosa poteva essere successo, quindi dare anche degli ordini agli ufficiali che erano con lui e prepararsi ad effettuare un possibile e prossimo rientro in porto. Questo lo dico perché non è pensabile, con una qualsiasi emergenza poco dopo la partenza, di proseguire il viaggio e arrivare fino a destinazione. Questa era la situazione. Diciamo anche che il Comandante non aveva l'obbligo di informare le autorità marittime o chicchessia nell'immediatezza dell'evento, anche perché – torno a dire – doveva capire cosa era successo, doveva manovrare, doveva mettere i passeggeri in sicurezza. Lo avrebbe certamente fatto se ne avesse avuto la possibilità, se avesse potuto concludere questa emergenza.”

Sotto il profilo della ricostruzione oggettiva della collisione, si ricorda che dopo l'urto contro la fiancata della petroliera, la prua del traghetto Moby Prince non esiste più: la violenza dell'impatto la schiaccia verso l'interno, piegandola e lacerandola. Il petrolio inizia a fuoriuscire dalla falla della nave cisterna in modo violento, con una forte ondata che si riversa rapidamente sul ponte esterno imbarcazioni e da lì penetra nei locali immediatamente sottostanti la prua squarciata, anche attraverso i numerosi varchi creatisi fra le lamiere contorte. La concentrazione di gas e vapori negli ambienti chiusi produce miscele potenzialmente esplosive, e il fatto che siano avvenute esplosioni a bordo del Moby Prince è confermato non solo da alcune frasi (captate via radio) degli ormeggiatori che per primi affiancano il traghetto e comunicano di sentire degli scoppi, ma anche dalle immagini del locale garage nella zona di prua: **un autocarro Iveco Aifo modello 117-17 del peso di 5050 kg, con un carico costituito da una barca in vetroresina del peso di circa 2500 kg, è ridotto a un ammasso di lamiere, la cabina di guida non esiste più, l'intera struttura compreso il carico è ridotta a un cumulo di lamiere compresse e accartocciate. Una deformazione abnorme, causata da una tremenda spinta verso l'alto tale da provocare lo schiacciamento del mezzo contro il soffitto del locale garage, costituito dal ponte di coperta. E deformazioni conseguenti a una esplosione sono visibili anche in altre parti della prua del locale garage.**

Si tratta di qualcosa che ha avuto come epicentro, in base alle analisi effettuate a bordo del relitto, **il locale delle eliche di manovra di prua** (il locale dove è alloggiato il motore delle eliche di prua che servono ad effettuare le manovre in porto è chiamato anche “locale bow thruster” in prossimità del piano garage dove era stato collocato il camion): le deformazioni, i rigonfiamenti e i dissaldamenti riscontrati in modo diffuso nel vano motore delle eliche prodire dimostrano che lì è avvenuta l’esplosione che ha scaraventato l’autocarro contro una boccaporta del ponte di coperta, deformandola.

Nessun dubbio su cosa possa aver provocato l’esplosione nel locale eliche di prua da parte di Mariperman, la Commissione permanente della Marina militare specializzata in esperimenti di materiale da guerra e perizie esplosivistiche: dopo aver svolto quattro sopralluoghi a bordo del relitto, dal maggio al luglio 1992, per conto della Commissione speciale d’inchiesta ministeriale, la Commissione conclude che si è trattato della *“deflagrazione di una miscela di aria con gas e vapori idrocarburici (essenzialmente butano, pentano e propano), di composizione vicina a quella di massima esplosività”*. Una miscela formata nel locale *“dalla condotta di ventilazione forzata che vi ha convogliato i gas e vapori del greggio da ponte di coperta”*, la stessa condotta attraverso la quale sarebbe avvenuta l’accensione della miscela esplosiva, a causa dell’incendio già divampato sul ponte di coperta (*“l’intero sviluppo di ventilazione forzata presenta fenomeni collegabili a un fronte di fiamma che ha percorso l’intera tubolatura”*). Questo avrebbe creato, nel locale bow thruster, *“il raggiungimento di livelli pressori di 8-9 atmosfere”* il che comporta la formazione di una miscela in grado di produrre, dopo l’accensione, *“un’energia sull’ordine dei 240-250 milioni di Joule, pari a circa il 75% dell’energia teoricamente liberabile”*; energia sufficiente, secondo i calcoli prodotti dalla Commissione, a provocare lo schiacciamento dell’autocarro contro la lamiera della boccaporta del ponte di coperta a una velocità di 150 km/h.

Di diverso avviso è però **Alessandro Massari, chimico, esperto della Criminalpol, nominato consulente tecnico dal pm** Luigi De Franco il 12 novembre 1991, il quale evidenzia circostanze che non hanno avuto risposta alcuna. A lui il P.M. affida l’incarico di accertare *“se a bordo della M/N Moby*

Prince ed in particolare nel locale motore delle eliche di prua si trovino tracce che denotino presenza di materiale esplosivo; in caso affermativo specifichi la natura dell'esplosivo"(Procura della Repubblica presso il Tribunale di Livorno, P.P. n. 542/91, *Relazione di consulenza tecnica in materia chimico esplosivistica a carico di Onorato Achille + 1 per il reato di omicidio colposo ed altro, eseguita dal Consulente tecnico dr. Alessandro Massari*, Roma 26 febbraio 1992, pag. 1).

Questi in sintesi i risultati esposti dal chimico della Criminalpol: "I dati analitici ottenuti con le diverse tecniche hanno permesso di identificare i seguenti composti: NH₄NO₃ nitrato di ammonio; EGDN etilenglicoledinitrato; NG **nitroglicerina**; DNT dinitrotoluene; **TNT** 2,4,6 trinitrotoluene; **PETN** pentrite; T4 1,3,5 trimetilene 2,4,6 esaciotrinitrammina. I primi cinque sono tipici di composizioni esplosive ad uso "civile", denominate come Gelatine-Dinamiti, mentre gli ultimi due sono presenti soprattutto in esplosivi militari e in plastici da demolizione (**SEMTEX H**)... Resta comunque accertato che le sostanze identificate con la sola eccezione del nitrato di ammonio **sono tutti esplosivi ad alto potenziale sia singolarmente che in miscela. Le tracce di questi esplosivi erano presenti nel locale motore dell'elica di prua, anche se, essendo in quantità inferiori ai limiti strumentali, non è stato possibile accertare i singoli reperti che le contenevano"**(Procura della Repubblica presso il Tribunale di Livorno, P.P. n. 542/91, *Relazione di consulenza tecnica in materia chimico esplosivistica a carico di Onorato Achille + 1 per il reato di omicidio colposo ed altro, eseguita dal Consulente tecnico dr. Alessandro Massari*, Roma 26 febbraio 1992, pag. 30). Vengono effettuati venti prelievi di melma presente nel locale garage da parte del consulente. Di TNT vengono trovate tracce nel vano motore eliche di prua, nel garage vicino al camion, sotto il camion, nel rotore del locale sottostante il garage, sulla superficie esterna di un condotto di areazione del locale rotore, vicino cabina elettrica nel vano sottostante il garage; **tracce di TNT con DNT e nitroglicerina vengono identificate dalle melme prelevate sotto botola divelta, sotto il camion, vicino al quadro elettrico a fianco del camion, sopra il quadro elettrico alla sinistra del camion** (sempre nel locale garage). Ma solo nel locale eliche di prua vengono rinvenute tracce di tutti e sette i diversi tipi di sostanze esplosive.

Va evidenziato che la consistenza di queste sostanze è a livello di tracce molecolari. Non vengono cioè trovati resti di ordigni, né meccanismi di innesco, né materiali o componenti o contenitori di ordigni esplosivi. La presenza di queste sostanze viene individuata, fra le melme prelevate a bordo del relitto, esclusivamente attraverso una serie di esami analitici complessi, condotti presso i laboratori chimici del Servizio Polizia Scientifica della Direzione Centrale della Polizia Criminale e presso i laboratori di chimica analitica dell'ENEA di Roma. I reperti vengono "lavati" con dimetilchetone e le soluzioni acetoniche così ottenute sono filtrate, concentrate sotto vuoto e sottoposte ad analisi chimica attraverso differenti procedure, fra le quali l'esame cromatografico su strato sottile (TLC) e la gascromatografia/spettrometria di massa (GC/MS).

Coerentemente con i risultati di questi primi esami, il pm De Franco conferisce a Massari un nuovo incarico, finalizzato ad approfondire l'eventuale origine dell'esplosione della miscela esplosiva trovata a bordo del Moby Prince. La risposta è la seguente: *"I residui dei sette esplosivi trovati nel locale "bow thrust" potrebbero provenire sia da esplosivi puri presenti nello stesso contenitore sia da differenti composizioni prodotte per altri fini. Considerando l'elevata probabilità che cinque di essi (NG, EGDN, AN, TNT, DNT) provengano da un esplosivo commerciale per uso civile, mentre gli altri due (PETN e T4) o da un esplosivo plastico come il Semtex H o da un booster (T4) e da una miccia detonante (PETN), si può affermare di essere in presenza di un congegno esplosivo al quale manca, per essere completo, solo il detonatore"*.

Il documento si conclude affermando *"l'impossibilità, per mancanza di dati oggettivi certi, di indicare se l'esplosione è avvenuta prima, durante o dopo l'urto della M/N Moby Prince con la petroliera Agip Abruzzo"*. Si può solo concludere che a bordo del Moby Prince c'erano tracce di esplosivo militare, che l'unica esplosione verificatasi all'interno del locale eliche di prua è stata però provocata da una miscela gassosa e che l'ipotesi che qualcuno possa avere comunque collocato a bordo un ordigno non ha mai ricevuto alcuna conferma.

Le persone che testimoniano la rilevanza di questo evento avvenuto a bordo del Moby Prince, sono il maresciallo **Dino Ceccantini** ed il professor **Enzo Dalle Mese**, nominati dal Pm per accertare il funzionamento degli impianti di radiocomunicazione presenti a Livorno la sera del 10 aprile 1991. Nel corso

dell'udienza del 12 aprile 1996, vengono chiamati a presentare le risultanze del loro lavoro.

Spiega il Maresciallo Ceccantini: *“Da un’ispezione che abbiamo fatto a bordo del Moby Prince insieme con il prof. Delle Mese, abbiamo constatato che le due antenne – perché gli apparati VHF a bordo del Moby Prince erano due, uno era in timoneria dove stava generalmente il comandante e l’altro dentro la stazione radio – erano tutte e due a terra. Erano rotte. Abbiamo trovato anche una parvenza di antenna, un sostegno che sarà stato anche una terza antenna per VHF... Però la terza antenna non sappiamo... abbiamo trovato questo supporto della terza antenna”* (Cfr. Verbale udienza del 12 aprile 1996, pagg. 29-29).

Aggiunge Dalle Mese: *“In genere queste antenne sono abbastanza flessibili, per cui più che un impatto è necessario che ci vada a cascare addosso qualcosa perché si tronchino, si spezzino...”*. Ceccantini pare inizialmente più dubbioso del collega: *“Non è facile rispondere a questa domanda. Noi le abbiamo trovate in terra...”* Poi, però, aggiunge: *“Si vede che c’era passato il fuoco **dopo** che erano cascate, però queste due antenne noi si sono trovate in terra. Ci sono anche delle fotografie che abbiamo prodotto”*.

* * * * *

Le univoche risultanze sulle sostanze esplosive rilevate sul Moby Prince, cui mai è stata data spiegazione, parrebbe possano consentire una razionale spiegazione solo con una “volontaria” collocazione di un qualche ordigno imprecisato che sarebbe dovuto esplodere e che di fatto esplose prima, durante o dopo la collisione.

La oggettiva presenza di tale circostanza e le sopraindicate modalità di rinvenimento delle vittime (nel salone De Luxe), rendono legittima, quantomeno, la ragionevole supposizione (ipotesi da riscontrare con gli accertamenti che si richiedono in questa sede) che l’esplosione possa essere avvenuta nei due minuti antecedenti alla collisione.

Durante l'esame degli atti del P.M. e da successive verifiche effettuate da questa difesa relativamente al c.d. video Canu, è stato possibile riscontrare alcune rilevanti discordanze tra la ricostruzione dei fatti esposta dall'ispettore Giampietro Grasselle (che, nell'aprile 1991, svolgeva le funzioni di responsabile del Gabinetto Provinciale della Polizia Scientifica della Questura di Livorno) e terzi a conoscenza dei fatti.

Senza rievocare tutta la storia di tale video, si ricorda solo che, il nastro magnetico in questione presentò una giunzione effettuata in modo non professionale, la parte di nastro tagliato non è mai stata ritrovata e ha lasciato aperti dubbi da allora ad oggi.

Tanto premesso, questa difesa, nel corso dell'esame degli atti del P.M., ha rinvenuto, il 13 luglio del 2006, l'allegata annotazione dell'ispettore Grosselle della Polizia Scientifica di Livorno della Questura di Livorno alla Procura della Repubblica di Livorno, di data 24 gennaio 1992, nella quale si afferma che, poiché la videocassetta aveva parte del nastro "adeso", tale Dott. Calcinai avrebbe "tagliato e sfilato" il nastro presente nella videocamera rinvenuta nel sacco contenente il cadavere di Giglio Alessandra (Moby Prince), così procurando la perdita del pezzo mancante. "Di seguito - si aggiunge - per consentirne la visione, il nastro è stato riunito artigianalmente". Quindi la Polizia Scientifica avrebbe restituito la videocamera alla famiglia Giglio. Successivamente, dopo l'apprendimento della mancanza di un pezzo della pellicola, la richiesta alla famiglia di restituzione del reperto non avrebbe avuto seguito, in quanto questa si sarebbe disfatta della telecamera.

Poiché di queste informazioni non si aveva notizia, considerata la "novità", questo difensore ha richiesto per iscritto al dott. Gabriele Calcinai notizie in merito.

Si allega alla presente la risposta fornita dal dott. Calcinai attraverso cui questi, dichiarandosi "interdetto e allibito dalla semplicità e falsità delle parole che gli attribuiscono azioni mai commesse", testualmente precisa: "avendo dell'episodio un ricorso ben fermo in virtù della importanza che tale ritrovamento immaginai potesse avere, che fui proprio io a ritrovare la videocamera, che essa era in parte

deformata dal calore e che, come la trovai, tale e quale, la posi nelle mani della polizia scientifica, alla quale feci presente proprio la possibile utilità delle immagini eventualmente contenute nella cassetta medesima. Nego decisamente di avere compiuto tentativi manuali di apertura della videocamera per cercare di estrarre la cassetta. Nego altresì di avere estratto il nastro, figuriamoci di averlo tagliato... azioni peraltro, fuori della mia competenza. Mi mortifica profondamente che la polizia scientifica abbia scritto tali evidenti falsità tendenti a screditare la mia professionalità e non nego di essere tentato di muovere passivi legali a relativa tutela. ... segnalò che anche la dott. M. Antonietta Paolini fu presente alla scena del ritrovamento e alla consegna della videocamera alla polizia scientifica e potrà confermare, se necessario, quanto da me puntualizzato". Pisa 18.07.2006. Fto dr. Gabriele Calcinai."

Pur non consentendo tali nuovi elementi di "ricostruire" ciò che più non è, forse, attesa la delicatezza dei fatti, parrebbe opportuno qualche approfondimento.

11. L'OSCURAMENTO DELLE TELECOMUNICAZIONI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Si è già accennato il fatto che proprio quella sera si formò un'inspiegabile e improvvisa falla nella rete dei sistemi di controllo e di comunicazione civili e militari, una sorta di buco nero dove segnali, immagini e registrazioni risultarono occultati, impediti o alterati; dove le tracce di una nave potevano perdersi nel nulla, i radar delle imbarcazioni di soccorso improvvisamente andavano in tilt,

quelli dell'aeronautica militare mostrarono coni d'ombra che impedirono le registrazioni dei mezzi in movimento, mentre le comunicazioni d'emergenza locali venivano soffocate da continue interferenze esterne.

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

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

Alcuni consulenti del Pm notano che una zona della rada antistante il porto (proprio la zona dove è avvenuta la collisione) risulta apparentemente invisibile al radar. In quel punto della rada non vengono rilevate tracce, segnali, movimenti. Non appare nulla. Come se non vi fosse alcun passaggio di navi.

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

Eppure il radar registra l'uscita dal porto, poco dopo le 21, della Margareth Lykes, una nave militarizzata americana che, una volta giunta in rada, assume rotta in direzione sud. Vengono registrati anche i movimenti della motonave Adige, che segue una rotta simile al Moby Prince in uscita dal porto e poi, giunta in rada, punta la prua in direzione nord, destinazione Savona. Rimane anche la traccia completa dell'itinerario di uscita dal porto di un altro traghetto passeggeri, il Golfo degli Ulivi, diretto a Olbia. E' un dato importante: quest'ultimo lascia il porto di Livorno seguendo analoga rotta, stessa destinazione finale del Moby

Prince. Tutto appare registrato, tutto appare perfettamente visibile dal radar, a differenza di quanto avviene in un determinato punto della rada intorno alle ore 22,25, l'ora della collisione, l'ora in cui si perdono le tracce della nave Teresa, l'ora in cui, più a nord avvengono operazioni di trasbordo di armi con altre imbarcazioni sconosciute.

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

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

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

Ma nessuna risposta riesce a dissipare i dubbi.

Si ricorda quanto accadde a **Biagio Rum**, comandante del rimorchiatore Tito Neri VII alle 22:31 del 10 aprile: la voce via radio dell'avvisatore marittimo preannuncia l'imminente chiamata di soccorso da parte dell'Agip Abruzzo, a causa di un visibile incendio a bordo della petroliera. Biagio Rum, in servizio al porto, interrompe la cena e s'imbarca a bordo del Tito Neri VII mettendosi ai comandi del rimorchiatore, mentre il collega Domenico Mattera occupa la postazione radar. Prosegue Rum: “A tutta forza siamo usciti fuori..., l'Agip viene individuato, si vira quindi in direzione della petroliera e si attende la comunicazione dell'avvenuta individuazione del bersaglio dalla postazione radar. **Ma “Il radar è diventato tutto bianco! è andato in avaria. Cioè, dava questa macchia bianca, come se fosse tutto un bersaglio. Sul radar si vedeva solo una luminescenza nel centro e basta. Non vedevo altro. Come se ci fossero tantissimi bersagli tutti intorno a me!”**

Roberto Del Seppia si trova a bordo del Tito Neri X e ricorda che, a causa del fumo provocato dall'incendio, la navigazione in uscita dal porto era possibile solo **“utilizzando il radar, perché era l'unica maniera per poter andare avanti, per vedere... siccome nelle acque si incrociavano altri bersagli, altri natanti.** Nel primo esame del radar, quando stavo uscendo, questo mi marcava i bersagli regolarmente, perché la situazione era di scarsa visibilità però funzionava perfettamente. **Al di fuori delle dighe, in una certa direzione si vedeva solo un bersaglio confuso, senza dettagli al centro. Era come una macchia luminosa”.**

Una conferma di anomali disturbi elettromagnetici ai radar di bordo arriva anche dal capitano di Fregata **Roberto Canacci**, della Capitaneria di Livorno, ascoltato nel corso dell'inchiesta svolta dalla Commissione ministeriale. Canacci era imbarcato con l'ammiraglio Albanese a bordo della motovedetta CP 250, addetto al controllo radar: **“I radar di navigazione non hanno molti congegni per eliminare grossi disturbi, non hanno la polarizzazione sferica: l'immagine che avevo sullo schermo era abbastanza confusa: c'erano molti bersagli, fuori dal porto”.**

A bordo del traghetto Moby Prince erano presenti diversi apparati di radiocomunicazione. **Ennia Tomasin** è stata radiotelegrafista a bordo del Moby Prince fino all'ottobre '90. Nemmeno lei riesce a trovare una ragione plausibile del fatto che nessuno sia riuscito a comunicare efficacemente con l'esterno per avvertire di quanto stava accadendo a bordo del traghetto.

Sul Moby diverse persone, fra passeggeri ed equipaggio, erano in possesso di un telefono cellulare. Non appare possibile che nessuno, chiuso all'interno del salone di un traghetto invaso dalle fiamme, non lo abbia usato per chiedere aiuto, per lanciare un estremo SOS.

L'ispettore **Navarma Pasquale D'Orsi** raggiunge il suo alloggio a bordo di un altro traghetto ormeggiato alla banchina Fincantieri di Livorno, il Moby Baby. Sono passati circa venti minuti dal momento della collisione fra Agip Abruzzo e Moby Prince. D'Orsi dichiara: **“Io all'epoca avevo un telefonino portatile e anche la nave ne era dotata: sia io che il signor Starace abbiamo cominciato a chiamare questo numero, però... niente, non dava segnale”.**

Carlo Terzi, responsabile dell'agenzia marittima Ghianda della Navarma, a Livorno specifica che la motonave Moby Prince era dotata di almeno quattro radiotrasmettenti portatili tipo Interceptor, 90 canali di ricezione, 5 Watt, alta

frequenza, modello 967 e 987 su frequenza internazionale e statunitense, oltre a due ulteriori apparecchi radiotrasmettenti modello Standard, portatili che rimangono accesi per tutta la durata della navigazione in uscita dalle acque portuali. **Anche da questi radiotrasmettitori, inspiegabilmente, non risulta alcun segnale.**

* * * * *

Tutte le circostanze e deposizioni sopraindicate convergono per una univoca ipotesi (sulla quale si chiederanno approfondimenti): l'oscuramento "intenzionale".

12. L'OCCULTAMENTO DELLE PROVE SUL PUNTO ALLA FONDA DELLA PETROLIERA

Tra i numerosi occultamenti di prove riscontrabili nella vicenda particolare rilevanza presenta quello relativo alla sparizione dal fascicolo del documento con il punto di fonda della petroliera. I documenti fondamentali per rilevare il punto di fonda e il posizionamento dell'Agip Abruzzo erano rappresentati dal giornale di bordo e dal grafico delle registrazioni elettroniche dei movimenti e del punto di fonda della petroliera, effettuate con l'ausilio del sistema satellitare. Entrambi vengono dimenticati nella plancia comandi della petroliera in fiamme. Per tre giorni, rimangono depositati all'interno della sala comandi della nave cisterna, senza che nessuno provveda a recuperarli. Finiranno distrutti tre giorni dopo la collisione, il 13 aprile 1991, quando un'esplosione squassa il locale di governo della petroliera, riducendo ogni cosa a un'ammasso di cenere. La perdita di importanti documenti riguardante la posizione alla fonda dell'Agip Abruzzo: fra gli incartamenti prodotti in sede di inchiesta sommaria condotta dalla Capitaneria di Porto, messi successivamente a disposizione dell'autorità giudiziaria, vi era un documento di dodici pagine ("Allegato 1"), denominato "Questionario M/C Agip Abruzzo". L'Allegato comprendeva numerose domande, rivolte dalla commissione di inchiesta sommaria al comandante della petroliera Renato

Superina, finalizzate a individuare la situazione della nave cisterna prima e dopo la collisione. Il questionario poneva precise domande al comandante della petroliera circa l'esatta posizione alla fonda della nave cisterna, la sera del 10 aprile 1991: perché al di là delle ipotesi e dei rilievi postumi, il comandante di una nave è l'unica persona in grado di fornire quelle risposte. **Il questionario era parte integrante del Volume Primo dell'inchiesta sommaria, da pag. 23 a pag. 34, trasmessa alle autorità giudiziarie e acquisita agli atti del procedimento avviato dal Tribunale di Livorno. Qualcuno, però sottrae dal fascicolo processuale esattamente l'Allegato 1 dell'inchiesta sommaria. "Nel Volume 1 dell'inchiesta sommaria mancano le carte da 23 a 34, cioè l'allegato 1, che secondo l'indice conteneva il Questionario M/C Agip Abruzzo", è riportato nella pronuncia della Corte d'Appello di Firenze, che conclude la sentenza di secondo grado con la seguente annotazione: "In questo processo vi sono aspetti meno chiari, alcuni di minore importanza altri di maggior rilievo... ad esempio, la distruzione di un registro dell'Agip Abruzzo e la mancanza di una parte della relazione conclusiva dell'inchiesta sommaria, quella concernente il questionario dell'Agip Abruzzo"**(Corte d'Appello di Firenze, Sentenza del 5 febbraio 1999, n. 415, pag. 95).

La questione non è solo formale nella ricostruzione della dinamica della collisione. Secondo la Capitaneria di Porto, l'Agip Abruzzo aveva la prua rivolta a nord e si trovava ancorata in un punto **al di fuori della zona interdetta** alla fonda delle navi (Cfr. Ricostruzione della dinamica del sinistro sulla scorta delle prime testimonianze", capitaneria di porto di Livorno, 29 aprile 1991, pag. 12).

Ventiquattr'ore dopo l'insediamento della commissione di inchiesta, il comandante del porto di Livorno, **Sergio Albanese**, esibisce una cartina dove è indicato il punto di fonda della petroliera: "perfettamente regolare, fuori dalla zona di interdizione" (Cfr. Procura della Repubblica presso il Tribunale di Livorno, Verbale di assunzione di informazioni rese da Sergio Albanese il 19 aprile 1991, pag. 2. Il comandante Albanese consegna al magistrato una fotocopia della cartina che riporta il punto di fonda dell'Agip Abruzzo).

La commissione di inchiesta sommaria conclude: "**Nessuna responsabilità è sinora emersa a carico del Comandante dell'Agip Abruzzo ai fini della collisione... Riguardo alla posizione di fonda [dell'Agip Abruzzo, n.d.r.], si**

rileva che il punto fornito dal comandante Superina al momento del sinistro coincide con i successivi rilievi eseguiti dalla nave militare Libra e dall'Accademia Navale... ”(Cfr. Ricostruzione della dinamica del sinistro sulla scorta delle prime testimonianze”, Capitaneria di Porto di Livorno, 29 aprile 1991, pag. 16).

Però dalle indicazioni fornite da Superina quali registrate da Livorno Radio (durante le quali il comandante dell'Agip Abruzzo comunica ai soccorritori il punto di fonda della propria nave) il punto di fonda risulta completamente diverso dai rilievi di cui parla la commissione di inchiesta sommaria.

La centrale operativa della Capitaneria di Porto non dispone dei punti di ancoraggio delle navi in rada, la sera del 10 aprile 1991. Le coordinate geografiche fornite dal comandante della petroliera ai soccorritori, al momento sinistro, sono le seguenti: “43.29 Nord, 10.16 Est” (Cfr. Log delle conversazioni rilevate dalla registrazione effettuata da parte della Stazione Radio Costiera IPL di Livorno, pag. 16); rispondendo ai rimorchiatori che chiedono di attivare le sirene perchè non riescono a individuare la petroliera, Superina avverte: “Stiamo suonando, stiamo suonando, solo che abbiamo la prua a Sud quindi difficilmente sentite”.

Tradotto sulla carta nautica: **al momento della collisione l'Agip Abruzzo, secondo quanto segnalato dal suo comandante, si trovava per qualche ragione all'interno dell'area portuale in cui è vietato l'ancoraggio** (una sorta di “triangolo” antistante le acque portuali, dove è vietato l'ancoraggio e la pesca a strascico, a causa della presenza di cavi sottomarini) **e con la prua rivolta a sud. Di conseguenza la fiancata destra della petroliera, quella contro la quale si infila il Moby Prince, era rivolta verso il mare aperto. L'esatto contrario, dunque, rispetto a quanto riportato nella relazione dell'inchiesta sommaria.**

E' evidente che nella ricostruzione della collisione la posizione della cisterna assume rilevanza determinate in quanto da una parte evidenzia se la collisione sia o meno avvenuta in zona interdetta, dall'altra - in assenza di altri riscontri - la posizione di essa potrebbe far ritenere che la stessa collisione non sia avvenuta mentre il M.P. seguiva la direzione Olbia, ma dopo una inversione di rotta (causata da qualche incidente a bordo: es. la esplosione) e cioè mentre già tentava di rientrare in porto.

Sotto il profilo probatorio può in questa sede evidenziarsi che la intervenuta acquisizione di rilievi fotografici mai sinora esaminati costituisce, insieme allo scandaglio del fondo marino sottostante la zona, esplicita richiesta di nuove indagini.

13. LE NUOVE RILEVAZIONI FOTOGRAFICHE SATELLITARI

Sempre durante l'esame degli atti del P.M. si è rinvenuto un grosso e pesante scatolone sigillato e perfettamente integro trasmesso alla Procura della Repubblica di Livorno con nota di data 27.05.1995 del Raggruppamento Operativo Speciale Carabinieri di Livorno – Nucleo Anticrimine alla attenzione del dott. Carlo Cardi, sost. Procuratore. Aperti i sigilli con la autorizzazione del Procuratore della Repubblica e la presenza del cancelliere, si è constatato trattarsi delle bobine originali riguardanti le immagini satellitari TELESPAZIO acquisite dalle stazioni di rilevamento di Maspalomas (Spagna) e di Oberpfaffenhofen (Germania) dal Satellite NOAA nei 5 passaggi su Livorno alle ore:

9.04.1991 ore 13.17

10.04.1991 ore 01,35

10.04.1991 ore 6.37

10.04.1991 ore 13.06

11.04.1991 ore 12.54.

In una successiva relazione esplicativa (del marzo 1996) si spiega che, “nella assenza di copertura nuvolosa, **nulla appare visibile con l'ingrandimento di zoom 4X**”.

Tali rilievi fotografici sono i primi a comparire nella inchiesta e non sono stati mai periziati.

Risultano trasmessi alla Procura di Livorno in data 27.05.1995.

Appare quasi superfluo ricordare che oggi sono ben possibili ingrandimenti superiori a quelli eseguiti a quell'epoca.

Nella specie, esiste perciò la fotografia della situazione dei luoghi e dei punti di fonda di tutte le navi in rada alle ore 13.06 del giorno 10 aprile: gran parte dei quesiti rimasti ignoti per quindici anni potrebbero, almeno in parte, dissiparsi; almeno quelli connessi alla posizione di tutte le navi presenti nella rada del porto di Livorno.

Nel maggio 1995 ancora doveva essere celebrato il procedimento di I grado. La sentenza sarebbe stata emessa in data 31.10.1997. Il Tribunale assolse gli imputati con la formula perché il fatto non sussiste. Il P.M. era il dott. Cardi che aveva ricevuto la delega anche per le indagini relative alle nuove acquisizioni processuali avvenute nel corso del dibattimento.

Dal maggio 1995 ad oggi sono trascorsi oltre 11 anni: lo scatolone contenente le bobine originali delle rilevazioni fotografiche satellitari si trovava agli atti del P.M. ancora sigillata sino alla data dell'esame effettuato dal sottoscritto difensore il 13 luglio 2006.

14. LA POSIZIONE DI BERTRAND ALESSIO

Considerate le innumerevoli soppressioni di atti, gli occultamenti di prove e le operazioni "coperte" effettuate dalle navi americane non può omettersi di evidenziare, in questa sede, la necessità di approfondimenti ulteriori sulle dichiarazioni dell'unico sopravvissuto, **Alessio Bertrand**, per le contraddittorietà presenti nelle sue dichiarazioni.

Nell'immediatezza (su un letto degli Spedali Riuniti di Livorno), dove è stato ricoverato la sera prima, viene sentito da due ufficiali di polizia giudiziaria inviati dal pm De Franco (Verbale di assunzione di informazioni, 11 aprile 1991, Uff. di P.G. Alemando e Giordano). Ricorda che la sera prima aveva portato un vassoio di caffè e panini in plancia comandi, dove erano presenti il comandante Chessa, il

primo ufficiale di coperta e il timoniere. Poi era tornato: *“nella saletta dell’equipaggio dove si trova un apparecchio televisivo e stavo vedendo la partita Barcellona-Juventus. Ad un certo punto abbiamo avvertito un terribile urto, quasi come se fosse un terremoto, e improvvisamente i locali sono stati investiti dalle fiamme e dal fumo”*. Lui e i colleghi vengono scaraventati in avanti, per terra, *“... tutti quelli che eravamo nella sala siamo scappati e abbiamo attraversato diversi locali della nave, constatando che tutti erano invasi dal fumo e dal fuoco e che sia l’equipaggio che i passeggeri cercavano di scappare. Insieme con due miei amici, Giovanni D’Antonio e Angelo Massa, ci siamo recati nella parte poppiera della nave, all’aperto. Lì ovviamente la situazione era un po’ migliore”*.

Non vi è traccia di nebbia in questo primo resoconto di Bertrand.

Sollecitato da una precisa domanda in proposito, Bertrand risponde così: **“Non posso dire se nella zona vi fosse nebbia, perché in un primo tempo ero nella saletta, ed in un secondo tempo il fumo oscurava tutto”**. E, intervistato dalla giornalista di Repubblica, afferma: *“Non so come sia potuto accadere...”*.(La Repubblica, 12 aprile 1991).

Il 15 aprile 1991, nel Tribunale di Livorno, ufficio del Pm Luigi De Franco, Bertrand espone in modo più esteso e articolato il ricordo di quanto accaduto a bordo del Moby Prince. Questo il suo racconto (Procura della Repubblica presso il Tribunale di Livorno, Verbale di assunzione di informazioni 462/91, 10 pagine): *“Dopo pochi secondi dall’urto, tutti quelli che eravamo in saletta ci siamo rifugiati in garage, al piano terreno della nave”*. Perché in garage? Bertrand non sa rispondere, **dice che non è stato dato “alcun allarme sul traghetto e nemmeno alcun ordine di concentrarsi nel punto di riunione, situato nel salone dove sta anche il Commissario di bordo”**.

Eppure in quel salone viene recuperata la maggior parte dei corpi di passeggeri con i propri bagagli e dell’equipaggio. Prosegue Bertrand: dato che il garage era invaso dal fumo, *“abbiamo deciso di salire sopra e di rifugiarci nella parte poppiera della nave all’aperto. Eravamo sempre il gruppo uscito dalla saletta. Per arrivare dalla saletta Tv al garage e quindi alla parte poppiera, dove peraltro ci siamo trattenuti un po’, abbiamo impiegato circa cinque minuti”*. Qui, prosegue Bertrand, *“ho percepito l’esistenza di un’altra nave in fiamme. Il fumo era già molto intenso e non si capiva se c’era o meno nebbia”*. Nel gruppo c’è

anche Gerardo Guida, zio di Bertrand. E' lui che lo trattiene, impedendogli di gettarsi in mare: è pericoloso, potrebbe finire risucchiato dall'elica. E allora Bertrand rientra nei locali al coperto del traghetto, raggiunge le cabine dei passeggeri situate nella zona di poppa e, visto che sono invase dalle fiamme, assieme agli altri si dirige verso prua. E' un periplo dell'orrore, in mezzo a corpi che cadono, gente che prega, urla e impreca: *“In questi corridoi ho visto diverse persone, sia passeggeri che membri dell'equipaggio, che andavano avanti e indietro, qualcuno gridando... le persone che si trovavano nel corridoio che portava al salone hanno cominciato a morire una mezz'ora dopo l'urto. In quei minuti, nei corridoi, non vi era fuoco ma un fumo intenso che non consentiva la respirazione regolare... Non so nemmeno bene io come, sono riuscito ad arrivare nel punto dove si interseca la scala che scende in coperta e il corridoio delle cabine dei passeggeri, all'esterno. Lì ho incontrato due miei colleghi, D'Antonio e Massa e siamo rimasti all'aperto. Ad un certo punto i miei due amici sono caduti a terra morti, credo per intossicazione ed io ho cercato di praticare loro la respirazione bocca a bocca, senza risultato. Mi sono attaccato alla parte esterna del corrimano e mi sono messo sul viso la maglietta bagnata. Chiamavo aiuto, sia a voce che fischiando col salvagente, ma nessuno rispondeva, sentivo soltanto le sirene delle navi”*. **Quanto tempo sopravvivono Massa e D'Antonio? “Quaranta, cinquanta minuti dopo l'urto” ricorda Bertrand.**

Il 26 aprile 1991 l'audizione è però dinanzi alla “Capitaneria di Porto di Livorno” (Verbale di assunzione di informazioni da parte della Capitaneria di Porto di Livorno; all'incontro sono presenti gli avvocati Daniele Perna e Eduardo Morace). Chi lo interroga è un ufficiale del comando portuale livornese, il Capitano di Fregata Lorenzo Checcacci (una delle persone inquisite nel corso del processo).

E dichiara **“Quando ero nel corridoio delle cabine passeggeri”** afferma ora **Bertrand “mi sono imbattuto anche nel timoniere, anche lui era in preda al panico: gli ho chiesto che cosa era successo e mi ha risposto che c'era nebbia e che avevamo urtato un'altra nave”**. E poi, a nuova specifica domanda del capitano Checcacci, Bertrand rafforza questa suo nuovo ricordo: **“Sono sicuro che si trattasse del timoniere di guardia dalle 20 alle 24 perché lo conoscevo personalmente e per averlo visto in plancia al timone poco prima”**.

L'unico sopravvissuto del Moby Prince accredita la versione della Capitaneria del Porto di Livorno: c'era nebbia e il Moby Prince è finito addosso alla petroliera.

Dopo questa importante rivelazione, Bertrand viene nuovamente convocato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Livorno, alla presenza anche dei periti nominati dal pm Luigi De Franco. E' il 30 settembre 1991. Come d'incanto, il ricordo dell'incontro rivelatore con il timoniere, affiorato in presenza delle autorità militari appena cinque mesi prima, svanisce nel nulla. Non se ne trova traccia nel verbale della nuova testimonianza fornita da Bertrand: nessun accenno, nessun riferimento a incontri e scambi di informazioni con il timoniere, o con altri componenti dell'equipaggio, su quanto era accaduto alla nave passeggeri (Cfr. Verbale di assunzione di informazioni rese da Alessio Bertrand il 30 settembre 1991, Procura della Repubblica presso il Tribunale di Livorno, pag. 1-3).

E' la versione che poi consentirà, come visto, al Tribunale e alla Corte d'appello di accogliere la tesi della esistenza della nebbia abbandonando le altre piste.

Nell'esame dei documenti del P.M. avvenuto nel luglio del 2006, si è rinvenuto un particolare accertamento sul teste Bertrand eseguito dal Raggruppamento Operativo Speciale Carabinieri di Livorno – Nucleo Anticrimine (alla attenzione del dott. Carlo Cardì) con il rapporto di data 27.05.1995 (quello che ha trasmesso le immagini satellitari TELESPAZIO).

Si tratta di accertamenti eseguiti sul tenore di vita e sulla condotta di Bertrand Alessio. Si apprende un curioso particolare che merita approfondimenti: **la sorella Bertrand Rita ha riferito di essere a conoscenza che “ad Alessio fu erogata la somma pari a circa 200.000.000 di lire a titolo di risarcimento e che percepiva una pensione pari a circa 2.000.000”**.

Con ogni rispetto per la privacy di ogni cittadino, si ritiene opportuna - alla luce delle riscontrate contraddizioni presenti nelle sue testimonianze (determinanti nelle due sentenze pronunciate) - una verifica sulle modalità di erogazione del risarcimento in questione.

15. LA POSIZIONE DI DI LAURO CIRO E ANTONIO SINI

Quanto alla posizione di **Di Lauro** Ciro, si ricorda che questi, insieme con D'Orsi Pasquale vennero imputati del reato dall'art. 374 1° e 2° co. c.p. per avere in concorso tra loro, modificato artificiosamente lo stato dei luoghi a bordo della nave Moby Prince, in relazione al cui incendio si era poi instaurato un procedimento penale dando dai colpi sulla leva del timone collocato sulla plancia di comando e rompendolo, al fine di trarre in inganno il Giudice in un successivo atto di ispezione.

Si ricorda, in merito, che il Pretore presso la Pretura Circondariale di Livorno, con sentenza del 15.11.97 assolse gli imputati con la formula "perché il fatto non costituisce reato". Il Pretore, dopo avere evidenziato numerose contraddizioni tra le dichiarazioni degli imputati (e quelle dei testi a proprio sostegno, *in particolare sui tempi in cui il nostromo Di Lauro* *Ciro rimase a bordo prima di scendere e rimanere assente dalla nave - per fruizione di congedo - il seguente giorno 10 aprile 1991) sul rilievo che: "Pur essendo stata raggiunta la prova certa che **Ciro Di Lauro ebbe a colpire con una spingarda il pezzettino di leva che era, ancora rimasto nella sua sede naturale nonostante l'inferno a cui aveva assistito, e nonostante che sia stato provato che ciò fece in concorso con l'ispettore Pasquale D'Orsi, non può emettersi una sentenza di condanna. A nessuna conseguenza portò infatti la loro condotta, in nessun momento, mai i consulenti, una volta acquisita la documentazione relativa a quel tipo di timone (senza quella non erano infatti comunque in grado di pronunciarsi), dubitarono del fatto che, al momento dell'impatto, il traghette avesse inserito il comando "manuale idraulico" . La loro azione portò alla rottura del pezzettino di metallo che componeva la leva di commutazione, ma non consentì altre modifiche. L'immutatio loci vi fu, ma essa non fu in nessun modo rilevante, essa non ha in alcun modo ingenerato quanto meno il pericolo di trarre in inganno il giudice o i periti. A causa dell'elevatissima temperatura raggiunta in plancia di comando, pari a circa 900°, l'intero ingranaggio del timone si era raggiunta in plancia di comando, pari a circa***

900°, l'intero ingranaggio del timone si era fuso, rimanendo per sempre nella posizione in cui si trovava al momento del disastro. E tale posizione era resa immediatamente evidente da quell'indice, posto sopra la borchia in cui andava ad inserirsi la leva, che si spostava in maniera solidale con la leva stessa, e che mostrava subito, visivamente, a chi avesse avuto una conoscenza di quel timone, o comunque avesse preso visione della documentazione di bordo, in che modo il Moby stesse procedendo al momento dell'impatto. Rimane evidentemente il fatto materiale accertato, odioso, grave, e commesso in condizioni veramente drammatiche. Rimangono molti interrogativi a cui non è stato possibile fornire una risposta adeguata".

In presenza di tali “interrogativi” posti dallo stesso Pretore nella sentenza in esame (che rimetteva gli atti al P.M. per indagini sui periti), non può farsi a meno di ricordare che, nella prospettazione seguita nella presente sede, presenta particolare rilevanza, come si è evidenziato, l'avvenuto rinvenimento di esplosivo sul Moby Prince.

Viene così ad assumere particolare rilevanza l'accertamento dell'autore di *tale* collocazione, possibile solo a chi bene conoscesse la nave.

Alla luce delle contraddizioni testimoniali evidenziate nella menzionata sentenza (in particolare proprio sui tempi in cui Ciro Di Lauro rimase sul Moby Prince prima lasciare la nave e sulle motivazioni della sua condotta di sabotaggio e poi di autoaccusa) si ravvisa la opportunità di investigazioni nei suoi confronti, al fine di **escludere** ogni sospetto nei suoi confronti.

Accurate indagini parrebbe si impongano anche sulla persona di Antonio Sini, deceduto sul Moby Prince, in ordine al ruolo svolto nella sua attività lavorativa, sulle ragioni del suo viaggio, sui suoi rapporti di lavoro e personali, sui suoi contatti anteriori al viaggio, sulle modalità della sua prenotazione; sulla verifica se si trovasse o meno in servizio, con specifica acquisizione di ogni documentazione lavorativa, personale e operativa.

III. – LE NUOVE IPOTESI DI REATO

1. PREMESSA

L'esame delle sopraindice risultanze processuali confermano la ricostruzione dei fatti indicata in premessa.

In particolare rilevano:

- la constatata presenza di tutte le navi militarizzate sottoposte al Comando Militare degli Stati Uniti in assenza di rilevazione dei punti di fonda e in assenza di qualsivoglia autorizzazione in sede locale e in sede statale;
- la effettuazione di operazioni illecite di trasbordo in favore di terzi,
- il fatto che armamenti e materiali militari, nell'occasione, siano stati "movimentati" ed introdotti clandestinamente nel territorio italiano a poca distanza dalla rotta seguita dal Moby Prince
- la constatata presenza nella rada del porto di numerose imbarcazioni non identificate e contenenti carichi pericolosi (non diretti né provenienti dalla Base di Camp Derby),
- il fatto che la rotta del Moby Prince sia stata determinata dalla presenza e dalla ubicazione di alcune di tali navi (v. il c.d. "sbarramento"),
- il fatto che la loro ubicazione (così come quella del Moby Prince nonché della petroliera Mobil Agip) non sia stata in alcun modo accertata nel processo,
- il fatto che proprio quella notte si riscontrò un oscuramento nelle telecomunicazioni relative all'area in cui avvenne la collisione nonché detta movimentazione di armi;
- il fatto che tale oscuramento - forse volontario e funzionale a nascondere le operazioni "coperte" che ivi vennero eseguite - se in qualche modo sconosciuto *oscurò* anche i radar delle imbarcazioni durante le operazioni di soccorso (come rilevato nel mesimo processo), *dovrebbe ritenersi abbia contribuito in maniera determinante anche a nascondere la Mobil Agip al Moby Prince prima della collisione*, specie se, come si sostiene nelle sentenze definite, un'improvviso banco di nebbia nascondesse effettivamente la petroliera e questa di trovasse (come si ritiene) nella zona di interdizione.

Sotto il profilo giuridico si ricorda innanzi tutto che sussistono inequivoche dettagliate disposizioni normative e interministeriali che disciplinano le attività dirette a regolamentare la sicurezza della navigazione, ad evitare sinistri nei porti e a regolamentare le attività di intervento e di soccorso in caso di sinistri.

Si ricorda che secondo il R.D. 19 febbraio 1940, n. 194 (Attribuzioni e ordinamento del comando generale delle capitanerie di porto), art. 1, il **Comando generale delle capitanerie di porto** ha, tra le proprie attribuzioni, l'organizzazione interna delle capitanerie di porto, la vigilanza ed ispezione sui servizi compiuti dagli organi dipendenti; il concorso con le autorità della marina o con altre competenti all'esecuzione dei seguenti servizi per la parte affidata alle capitanerie di porto: dragaggio, pilotaggio, rotte di sicurezza per i quali non venga provveduto esclusivamente dalle autorità militari marittime; tutti gli altri servizi che in accordo con l'ufficio di stato maggiore della marina sarà ritenuto necessario affidare alla esecuzione delle capitanerie di porto per la difesa dei porti e del traffico marittimo.

Ai sensi del Decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 marzo 1947, n. 396 (Attribuzioni del Ministero della marina mercantile), art. 3, "Il Comando generale delle capitanerie di porto e il Corpo delle capitanerie di porto dipendono dal Ministero della marina mercantile per quanto attiene ai servizi di istituto di competenza di tale Amministrazione. **I provvedimenti concernenti la difesa dei porti e delle coste competono al Ministero della difesa,** che provvede di concerto col Ministero della marina mercantile.

Ai sensi del Decreto Ministeriale 1° giugno 1978 (Approvazione delle "Norme interministeriali per il coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso della vita umana in mare tra i vari organi dello Stato che dispongono di mezzi navali, aerei e di telecomunicazioni), "Sono vincolati all'applicazione delle presenti norme gli organi dello Stato e i relativi enti/autorità/comandi periferici delle capitanerie di porto, della Marina militare, dell'Aeronautica militare, dell'Esercito, dell'Arma dei carabinieri, del Corpo della guardia di finanza, della pubblica sicurezza, del Corpo dei vigili del fuoco, delle poste e delle telecomunicazioni. Le operazioni di soccorso in mare sono condotte dalle capitanerie di porto o dagli alti comandi periferici della Marina militare nel caso

riguardino incidenti/sinistri marittimi. **In caso di incidente/sinistro marittimo le capitanerie di porto e gli alti comandi periferici della Marina militare sono responsabili della condotta delle operazioni di soccorso e del relativo coordinamento”.**

Tanto premesso, parrebbe doversi concludere che tali disposizioni siano state semplicemente ignorate e, alla luce delle risultanze processuali, potrebbe anche ipotizzarsi “volutamente” nemmeno sottoposte al vaglio della Autorità Giudiziaria, al fine di non provocare imputazioni nei vertici civili e in quelli militari, coinvolti nelle attività risultanti oggettivamente ed altresì al fine di evitare accertamenti sui gravissimi fatti occorsi in concomitanza con il sinistro del Moby Prince, pur essendo con questi fatti direttamente collegati.

A questo punto va evidenziato che la mancata, volontaria e preordinata, acquisizione di prove a carico dei vertici civili e militari nonché la mancata ipotizzazione di reati a carico di questi, perrebbe risulti evidente dalla oggettiva constatazione che la Capitaneria di porto, come conferma al processo uno dei periti, Enzo Dalle Mese, “aveva un ricetrasmittitore della ditta Telectra e un ricetrasmittitore tipo Saylor VHF R.T. 146. Aveva anche un altro ricetrasmittitore che però serviva per comunicazioni militari”. **Quindi, due ricetrasmittitori per le comunicazioni civili e uno per quelle militari.**

In particolare, alla luce delle disposizioni sopraindicate, **per procedere alla individuazione delle specifiche responsabilità militari, sarebbe stato sufficiente acquisire e comunque svolgere indagini sulle comunicazioni effettuate dall'apparato riservato alle comunicazioni militari della Capitaneria di Porto e della motovedetta sulla quale si portò il comandante ammiraglio Sergio Albanese la sera del 10 aprile, nonché - nel contesto delle prescritte attività funzionali, centrali e periferiche, facenti carico al Ministero della Difesa - richiedere l'acquisizione dei rilevamenti radar dalle pur numerose stazioni presenti sul territorio e di certo anche sulle navi militarizzate americane presenti in rada, ma in quel momento taciute alla autorità giudiziaria e poi, quasi incredibilmente, lasciate andar via dal porto di Livorno senza alcuna indagine, in presenza di un disastro navale senza**

precedenti, senza la loro esatta localizzazione precedente al sinistro, contemporanea e nemmeno successiva.

I periti del Tribunale parrebbe abbiano per contro deciso di *non* prendere in considerazione le comunicazioni militari intercorse sul canale militare e tantomeno di richiedere i rilievi radar relativi a tutto il periodo anteriore e successivo al sinistro.

Parrebbe doversi desumere da ciò **la intenzionalità della scelta iniziale di non esaminare e di non considerare le responsabilità *militari* e di omettere l'approfondimento di tutti gli indizi e l'acquisizione di qualsivoglia prova afferente l'apparato militare**, pur direttamente "interessato" quella sera, perché nella rada del porto di Livorno avvenivano specifiche attività *militari* "coperte" (ma conosciute) di trasbordo di armamenti.

Attraverso tali omissioni:

- sono rimasti elusi i più elementari accertamenti richiesti per la ricostruzione dei fatti;

- sono state "evitate" in radice le prospettazioni di qualsivoglia responsabilità in capo ai vertici competenti della Marina Militare e della Ministero della Difesa, pur previsti *ex lege*;

- non si è approfondita una possibile concausa (mancato controllo preventivo, oscuramento intenzionale delle telecomunicazioni e c.d. cono d'ombra, ecc.) nella causazione della stessa collisione;

- è mancata la acquisizione di determinanti elementi di prova oggettivi (che difatti sono risultati mancanti nel processo);

- è risultata compromessa del tutto, e sin dall'origine, la comprensione più completa dei fatti accaduti la sera del 10.04.1991 (è stata intenzionalmente escluso l'esame degli aspetti e delle responsabilità militari) e quindi la individuazione di tutte le responsabilità sull'accaduto.

* * * * *

A questo punto non può non ricordarsi che il principio della obbligatorietà dell'azione penale non consente tuttavia di omettere di procedere penalmente laddove si sia in presenza di *notitia criminis* e di specifiche ipotesi di reato. E, nel presente caso, appare palese che la rotta seguita di fatto dal Moby Prince e sfociata nella collisione con la petroliera Agip Abruzzo, fu determinata dal

“percorso” che per esso fu delineata dalle navi presenti nel porto e al di fuori di esso nonché dalla situazione di oggettiva mancata rilevazione e cognizione (anche in conseguenza del prodotto oscuramento delle telecomunicazioni) dei posti di ancoraggio delle navi presenti nel porto e impegnate in un’operazione coperta comportante la presenza, nella zona interessata dalla rotta del Moby Prince, di numerose imbarcazioni (con carichi esplosivi) non identificate

Nella specie, pur se risulta affermato che il traghetto Moby Prince, prima di urtare la petroliera Agip Abruzzo, abbia sfiorato le due navi Gallant II e Cape Breton, *di nessuna delle navi americane (quelle a sud e quelle a nord) risultano le esatte posizioni al momento dell’incidente.*

Alla luce di tutto quanto esposto, tale plurima omissione non può essere considerata occasionale o casuale. Così come non può essere considerato casuale il fatto che proprio quella sera, a quell’ora precisa, un buco nero occultasse il nodo strategico della sofisticata rete di sistemi di telecomunicazioni militari del Mediterraneo e che, apparentemente, non siano state sino ad ora rinvenute immagini radar riguardanti la zona del porto nel momento in cui il Moby Prince entrò in collisione con la petroliera.

Nelle eseguite indagini penali (sfociate nel dibattimento) hanno costituito oggetto di imputazione alcune condotte specificatamente poste in essere da soggetti con responsabilità particolari, individuate nei capi di imputazione e, come tali, ben “limitate”.

Accanto a queste, però, le emergenze processuali indicano la presenza di altre circostanze ed altri fatti, che consentono, sotto il profilo oggettivo, la individuazione di ipotesi di reato più gravi e perseguibili penalmente ancor oggi.

Queste, in generale, attengono:

a) alla prospettabile sussistenza di condotte commissive illecite ravvisabili nello svolgimento di illecite operazioni di trasbordo di armamenti da guerra (con abusiva introduzione nel territorio italiano) svolti attraverso imbarcazioni militari e non, presenti nel porto di Livorno (e/o comunque in zone portuali rientranti nella competenza territoriale del porto) e la cui presenza ha condizionato e determinato la rotta di fatto seguita dal traghetto Moby Prince prima dell’urto con la petroliera Mobil Agip;

- b) alla eventuale sussistenza di condotte omissive illecite ravvisabili nella intenzionale mancata predisposizione di idonei rilevamenti dei posti di fonda delle navi civili e militari presenti nel porto di Livorno (e/o comunque in zone portuali rientranti nella competenza territoriale del porto), in tal modo concorrendo alla determinazione di una movimentazione del traghetto Moby Prince in una consapevole situazione di estrema pericolosità sinteticamente riassumibile nella adibizione di un porto civile (quello di Livorno) per usi militari (per di più illeciti), non consentiti dalla legge e dalla nostra Costituzione;
- c) alla ravvisabile sussistenza di macroscopiche condotte omissive sia nella adozione di idonee misure di sicurezza nella gestione del porto e delle zone antistanti sia nella adozione delle prevedibili operazioni di soccorso adeguate alla situazione presente la sera del 10 aprile 1991;
- d) al prospettabile volontario e consapevole occultamento delle prove relativamente alle condotte commissive e omissive sopraindicate nei confronti della A.G. nonché nei confronti delle prerogative del Governo e delle Camere, in contrasto con i principi Costituzionali.

2. CONSIDERAZIONI SULLE PREROGATIVE DELLE BASI NATO E SULLA SOVRANITÀ TERRITORIALE

A questo punto, avuto riguardo ai “privilegi” e prerogative di fatto riscontrate in favore del Comando Militare degli Stati Uniti e al fine di contrastare qualsiasi ipotetica giustificazione cui possano appellarsi autorità locali e statuali per spiegare la rilevata abdicazione totale da ogni controllo *preventivo* e *successivo* sul porto di Livorno, si menzionano qui di seguito le più autorevoli argomentazioni giuridiche espresse sul problema che interessa in questa sede e che riguarda se ed entro che limiti possa ritenersi giustificata la assenza totale di controllo territoriale riscontrabile la sera della collisione in capo alle autorità italiane e in favore delle autorità militari degli Stati Uniti.

Si fa presente che quanto si riporta in questa sede è contenuto nelle uniche (e più

autorevoli) fonti interpretative sussistenti in materia di prerogative delle basi militari Nato e sulla sovranità nazionale, acquisite presso l'Ufficio Studi del Parlamento.

Dello studio di Sergio Marchisio, Ordinario di diritto internazionale nell'Università di Perugia, "*Confronto e comparazione del regime giuridico delle basi NATO e di singoli stati membri presenti sul territorio di altri stati membri della NATO*", si espongono i fondamentali principi qui di seguito esposti.

Per la tutela assoluta che il diritto internazionale accorda alla "**sovranità territoriale degli stati**", riconoscendo lo *ius excludendi alios*, solo l'esistenza di una norma permissiva - consuetudinaria o pattizia - può, in tempo di pace, rendere lecita la presenza militare straniera in territorio altrui. Per quella forma specifica di presenza militare che è la base militare non vigono specifiche norme consuetudinarie, per cui l'unico fondamento valido per la loro istituzione è l'accordo con lo Stato sovrano territoriale, che offre il suo consenso all'installazione e all'uso secondo modalità convenute. In tal senso, la base militare può essere definita come una forma speciale di presenza militare straniera, caratterizzata dall'esistenza, sul territorio di uno Stato, di installazioni permanenti, ma spazialmente circoscritte, al cui interno organi e beni militari appartenenti ad un altro Stato sono ammessi a svolgere determinate attività operative per la realizzazione di scopi comuni, definiti da un accordo internazionale. In assenza di specifici accordi, organi e mezzi militari stranieri non possono penetrare nel territorio di uno Stato. Salvo il diritto di passaggio inoffensivo nel mare territoriale, riconosciuto anche alle navi da guerra, non esiste alcuna norma internazionale generale a carattere permissivo in questa materia. In tal senso, gli accordi sul regime delle basi non si limitano normalmente a consentire l'installazione delle basi con la presenza di organi militari stranieri; essi disciplinano anche le modalità di utilizzazione dei complessi militari messi a disposizione dallo Stato straniero. **Gli accordi relativi alle basi militari, in altri termini, non producono un effetto né sospensivo né abrogativo della norma che tutela la sovranità territoriale, sia nei rapporti fra le parti che nei rapporti fra lo Stato che ospita le basi straniere e gli stati terzi. In tal senso, ben si comprende perché gli accordi sulle basi militari hanno sempre cura di specificare che i diritti e i poteri conferiti allo Stato beneficiario non solo non**

attengono all'esercizio della sovranità esterna o territoriale, ma devono al contrario essere esercitati nel pieno rispetto della sovranità dello Stato di sede. Il riferimento al principio del rispetto della sovranità nazionale consente peraltro di specificare che la concessione di basi militari, anche ove effettuata in tale ambito, comporta pur sempre vincoli internazionali di notevole portata politica, ai quali si accompagna una limitazione della libertà giuridica dello Stato. **È comunque escluso che da tali accordi derivino effetti limitativi sulla sovranità territoriale dello Stato di sede, che permane integra.** È del tutto inammissibile, in particolare, l'ipotesi di diritti territoriali “minori” a favore dello Stato beneficiario (MARCHISIO, *Le basi militari nel diritto internazionale*, Milano, 1984, p. 157 ss.).

Quanto al regime giuridico delle basi militari nell'ambito NATO, si rileva in primo luogo, che **i diritti e i poteri conferiti allo Stato beneficiario sono strettamente finalizzati al raggiungimento degli scopi che si propongono i contraenti nel concludere i relativi accordi. Tale criterio appare indispensabile per valutare quando, con i suoi comportamenti, lo Stato beneficiario realizza un illecito,** abusando dei diritti ad esso conferiti ed utilizzando le installazioni per scopi non consentiti. Tra i principi cui si ispirano gli accordi bilaterali USA-Italia, ad esempio, v'è quello per cui “i comandi statunitensi si obbligano ad utilizzare tali installazioni per adempiere esclusivamente ad **impegni NATO**”.

Va peraltro osservato, specie in relazione all'incidenza del regime delle basi sulla sovranità nazionale dello Stato territoriale, che taluni accordi internazionali, specie i meno recenti, contemplavano che, **in caso di crisi o di emergenza, lo Stato beneficiario potesse porre in essere, nelle basi o a partire da esse, nelle acque territoriali adiacenti e nello spazio aereo sovrastante, tutte le attività operative necessarie a fronteggiare la crisi o l' “emergenza”.** L'evoluzione in atto nel regime delle basi, invece, tende ad escludere assolutamente simile possibilità.

In particolare per quanto riguarda la navigazione marittima, le norme degli accordi sulle basi conferiscono anzitutto alle **navi da guerra**, secondo la

nozione accolta dall'articolo 29 della Convenzione di Montego Bay del 10 dicembre 1982 sul diritto del mare, il diritto di accesso nei porti compresi nelle basi navali date in uso allo Stato straniero o, più limitatamente, nei porti in cui tale Stato è autorizzato ad esercitare alcune facilitazioni. In tal senso gli accordi sulle basi militari contengono un'autorizzazione data *una tantum* e funzionale rispetto all'operatività dei complessi militari, all'accesso, all'attracco e al soggiorno delle navi da guerra nelle acque territoriali e nelle acque interne comprese nei perimetri delle basi navali.

Per quanto riguarda le navi da guerra straniere, è noto che gli stati costieri hanno il solo obbligo, codificato dagli articoli 14-23 della Convenzione di Ginevra del 1958 sul mare territoriale e, più recentemente, dagli articoli 17-26 della Convenzione di Montego Bay, di tollerarne il passaggio nel proprio mare territoriale, cui corrisponde un diritto soggettivo degli stati cui tali navi appartengono, purché tale passaggio sia inoffensivo, vale a dire non rechi pregiudizio alla pace, al buon ordine e alla sicurezza dello Stato costiero. Sia l'articolo 23 della Convenzione di Ginevra che l'articolo 30 della Convenzione di Montego Bay dispongono comunque che **lo Stato costiero ha la facoltà di chiedere alla nave da guerra straniera in passaggio inoffensivo che non si conforma ai regolamenti relativi a tale passaggio, e non ottempera alla richiesta di conformarsi, di lasciare il suo mare territoriale**.

Ma **il diritto di passaggio inoffensivo nel mare territoriale**, la cui estensione - come è noto - non può superare le dodici miglia marittime secondo il diritto internazionale, non comporta un analogo diritto, a favore delle navi da guerra straniere, di passaggio nelle acque interne o nazionali né tanto meno quello di accesso e scalo nei porti. Lo Stato costiero conserva infatti la piena libertà di autorizzare, o non autorizzare, la visita e lo stazionamento, delle navi da guerra straniere nei propri porti e di imporre, al riguardo, tutte le condizioni reputate necessarie.

Per quanto riguarda, ad esempio, le navi da guerra statunitensi, esiste una elaborata procedura diretta all'ottenimento del clearance, o permesso d'ingresso, che si differenzia a seconda che si tratti di visita operativa, di cortesia o di visita navale. Nessuna protesta è ammissibile ove lo Stato straniero rifiuti l'autorizzazione dichiarando la visita *unconvenient*. Le acque dei porti

rientrano infatti nella categoria delle acque interne, chiuse da linee ideali che uniscono i punti salienti verso il mare delle installazioni portuali.” Non solo, ma rientrano nella categoria delle acque interne anche quelle porzioni marittime comprese tra la linea della costa e le linee rette di base eventualmente utilizzate dallo Stato rivierasco per determinare il limite interno del mare territoriale.

Gli accordi sulle basi militari, quindi, contengono eventualmente solo una deroga, valida per il periodo della loro vigenza, a tutti i divieti di cui si è detto a favore delle navi da guerra dello Stato beneficiario. È evidente tuttavia che sarebbe arbitrario generalizzare oltre certi limiti la portata dei diritti concessi allo Stato beneficiario in materia di navigazione marittima. Essa dipenderà infatti in larga misura dal tipo e dalle funzioni che ciascuna base è destinata a svolgere.

Nella più recente normativa bilaterale è netta la tendenza a disciplinare nel dettaglio, secondo precise regole tecniche, tutte le procedure relative all'ingresso e al soggiorno di navi da guerra nelle basi concesse in uso, nonché a subordinare all'autorizzazione delle autorità navali e costiere dello Stato territoriale i movimenti delle forze navali straniere.

Non può dimenticarsi, infatti, che lo Stato beneficiario delle basi è titolare, comunque, di un obbligo di *civiliter uti*, **nel senso che è tenuto ad esercitare i diritti conferitigli in modo da non turbare o compromettere la sicurezza della navigazione marittima e a non adottare misure idonee ad ostacolare indebitamente la navigazione destinata verso, o proveniente dal, territorio nazionale dello Stato di sede** (Sergio Marchisio, Ordinario di diritto internazionale nell'Università di Perugia, *Confronto e comparazione del regime giuridico delle basi NATO e di singoli stati membri presenti sul territorio di altri stati membri della NATO*).

Quanto si è detto per le navi da guerra vale anche per gli aeromobili militari degli stati ai quali sono concesse in uso basi aeree in territorio altrui. Al riguardo, va però precisato che **la navigazione aerea non contempla alcun diritto assimilabile a quello di passaggio inoffensivo nel mare territoriale, dal momento che, secondo l'articolo 3 letto e della Convenzione sull'aviazione civile internazionale del 7 dicembre 1944, che rispecchia il diritto**

internazionale consuetudinario vigente in questa materia; nessun aereo di uno Stato contraente può sorvolare il territorio di un altro Stato senza autorizzazione “by special agreement or otherwise”. L’articolo 9 della stessa Convenzione stabilisce inoltre che ciascuno Stato contraente può, per ragioni di necessità militari o pubblica sicurezza; proibire senza discriminazioni agli aerei di altri stati di sorvolare certe zone del suo territorio, purché si tratti di aree di estensione ragionevole e tali da non interferire con la navigazione aerea.

Vanno infine ricordati i diritti di cui lo Stato beneficiario diviene titolare in ordine alle comunicazioni telegrafiche e telefoniche, all'uso di frequenze radio, all'installazione di stazioni radici e radar, di antenne e sistemi di comunicazione, il cui esercizio incontra, tuttavia, limiti generalissimi di non compromettere la sicurezza delle comunicazioni (Sergio Marchisio, Ordinario di diritto internazionale nell'Università di Perugia, *Confronto e comparazione del regime giuridico delle basi NATO e di singoli stati membri presenti sul territorio di altri stati membri della NATO*).

A sua volta, Giovanni Motzo (Ordinario di diritto costituzionale comparato, alla Facoltà di giurisprudenza dell'Università di Roma «La Sapienza», in *“Regime giuridico delle basi militari NATO e di altri stati nel territorio nazionale alla luce delle vigenti disposizioni costituzionali e degli accordi internazionali conclusi dall'Italia”*) ha in particolare evidenziato che **l'esistenza di un Accordo generale bilaterale Italia-USA del 20 ottobre 1954 e di almeno due protocolli aggiuntivi, tutti non ostensibili, che disciplinerebbero la “concessione in uso” di una o più installazioni NATO presenti sul territorio italiano, “per il soddisfacimento di specifiche esigenze degli S.U. d'America” nonché di “successivi accordi particolari” destinati a “regolare l'uso delle singole installazioni”**. È facile constatare comunque che la prassi seguita sia da parte italiana che da parte americana (del resto conforme ad un indirizzo generale della politica di alleanza ed assistenza militare degli Stati Uniti nei confronti di complessi di stati raggruppati secondo grandi aree geografiche) nel quarantennio successivo agli inizi degli anni cinquanta è stata costantemente quella di ricondurre le pattuizioni di collaborazione ed assistenza militare

bilaterale (ed il regime derivato delle basi e delle installazioni che in parte ne è poi risultato), entro i limiti del possibile, al quadro di collaborazione multilaterale, e in certo senso reciproca, fornito, per l'area regionale europea, dal Trattato NATO “ombrello”.

In altri termini, anche il complesso dei rapporti militari “bilaterali” Italia-USA è stato tendenzialmente collegato, anche se sulla base di mere dichiarazioni di intenti o di principio, che costituiscono di solito le lunghe e generiche premesse degli accordi ostensibili (degli anni cinquanta), ormai abbastanza lontani nel tempo (sez. 101, MDAA, 1949), al quadro multilaterale NATO.

Circa il limite derivante dalla natura segreta o dalla «segretazione» degli accordi, è probabilmente esatto ritenere che, per quel che concerne il regime NATO, ed anche per quel che concerne il regime di origine patrizia bilaterale Italia-USA (fatte salve le loro commistioni), il quadro delle pattuizioni relative alle basi militari si situi prevalentemente nella categoria degli accordi stipulati sotto forma di scambio di note, protocolli e strumenti similari, comunque muniti della semplice sottoscrizione del Governo od addirittura in forma di adesione a direttive del Consiglio NATO, accordi tutti che risultano prevalentemente resi esecutivi con atti di natura amministrativa.

La nozione di «segreto politico-militare» o segreto di Stato di cui all'articolo 12 della legge 24 ottobre 1977, n. 801, merita un richiamo, nel contesto dei problemi relativi alla dislocazione ed al regime di basi o installazioni militari, **solo entro i limiti in cui, nonostante tale segreto risulti** (alla stregua delle sentenze Corte costituzionale n. 82 e n. 86 del 1976) **“all'unica ipotesi in cui sia indispensabile alla tutela della sicurezza esterna e interna del paese nei confronti di azioni materialmente violente”, escludendo ogni sua legittimazione in ragione di una pretesa tutela di generici interessi politici, interni e internazionali dello Stato**. Va rammentato inoltre che in occasione dell'approvazione dell'articolo 12 si è omessa l'abrogazione esplicita del RD 1161/1941, provvedimento quest'ultimo legato ad una definizione del segreto militare in un contesto di straordinarietà incompatibile con i principi costituzionali sopravvenuti.

Da quanto sinora detto può concludersi che è necessario giungere ad una

definizione precisa ed ostensibile del modo di integrazione delle forze militari NATO o straniere nell'ambito del sistema di difesa nazionale “**nel rispetto delle procedure e dei controlli costituzionali**” (Sergio Marchisio, Ordinario di diritto internazionale nell'Università di Perugia, *Confronto e comparazione del regime giuridico delle basi NATO e di singoli stati membri presenti sul territorio di altri stati membri della NATO*).

* * * * *

Alla luce dei sopraindicati principi parrebbe doversi escludere, nella maniera più assoluta, che la dislocazione delle sette unità navali militarizzate sottoposte al controllo del Comando Militare degli Stati Uniti - dal loro arrivo al porto di Livorno alla loro partenza - e le operazioni di movimentazione di armamenti in particolare effettuate la sera del 10 aprile 1991, possano sottrarsi, per la illiceità molteplici che la caratterizzano, agli ordinari principi di sovranità dello stato italiano (sotto il profilo territoriale, marittimo e aereo); principio che, nella specie, appare essere stato violato in considerazione della totale assenza di qualsivoglia idonea autorizzazione e della riscontrata abdicazione di ogni potere-dovere di controllo e, quindi dall'esercizio di essi, nella specie “riposti” nelle mani incontrollate (ma aiutate, viste e coperte) del Comando Militare degli Stati Uniti.

3. RILIEVI SULLA BASE DI CAMP DERBY

In concreto e con riferimento al caso in esame, avuto riguardo alla destinazione **solo “apparente”** degli armamenti movimentati durante la sera del 10 aprile 1991, può essere utile ricordare comunque che la base di Camp Darby nasce nel 1951 al confine con la periferia di Livorno: un trattato segreto ancora in vigore, stipulato dall'allora ministro Pacciardi, concede al governo statunitense un'area di circa 8 milioni di metri quadrati, situata dove oggi sorge il Parco di Migliarino-S. Rossore. La base costituisce il principale deposito logistico del SETAF – Southern European Task Force dell'esercito statunitense. Costituisce una delle soltanto sei basi dell'esercito USA in grado di garantire una mobilitazione

operativa immediata e simultanea di truppe, armi, munizioni ed equipaggiamento: unità da combattimento in assetto completo, da inviare in qualunque zona operativa in tempi rapidi. Questa base veniva e viene utilizzata come deposito di stoccaggio di armi di ogni genere, al di fuori di qualunque controllo da parte delle autorità nazionali italiane, ed è uno di punti di addestramento di corpi speciali come quello dei Ranger. Al suo interno sono dislocati anche diversi **elicotteri** utilizzati anche per il trasporto di forze speciali, come l'UH 60 Blackhawk.

E' accessibile via mare dal porto di Livorno, come si è esposto, grazie al canale Navicelli.

Di Camp Darby si parla e si conosce poco o nulla. Si ricorda una indagine avviata nel 1982 dalla Procura di Venezia affidata al giudice Felice Casson che emergerà pubblicamente solo qualche anno dopo, attraverso nomi e sigle che coinvolgeranno i vertici delle istituzioni: *Stay behind* e *Gladio*. Poi intervengono in Italia le note stragi e in particolare proprio in Toscana: il 23 dicembre 1984, una bomba esplode sul treno 904 Napoli-Milano mentre sta percorrendo i 19 chilometri della galleria appenninica fra Vernio e San Benedetto Val Di Sambro, causando 16 morti e 139 feriti. Sui resti del treno vengono trovate tracce dell'esplosivo usato: **T4 di tipo militare, sostanza rinvenuta sui rottami del DC9 Itavia caduto a Ustica, sui binari della stazione di Bologna nel 1980. E' la medesima sostanza rinvenuta anche a bordo del relitto del Moby Prince e, poco più tardi, nell'ultima stagione delle stragi, estate 1993 allorquando avvengono cinque attentati, attribuiti a Cosa Nostra: a Roma, in via Ruggero Fauro, il 14 maggio; nella strage di via dei Georgofili a Firenze il 27 maggio; nella strage consumata a Milano in via Palestro, il 27 luglio; negli attentati realizzati a Roma contro la Basilica di "San Giovanni in Laterano" e contro la Chiesa di "San Giorgio al Velabro", il 28 luglio. In tutti e cinque gli attentati è stata riscontrata la presenza del medesimo esplosivo: tritolo, pentrite e T4.** (cfr: "La strategia terroristico-mafiosa connessa con gli attentati del 1993 in Italia: profili investigativi. Giovanni De Gennaro, Vice Capo della Polizia - Direttore Centrale della Polizia Criminale. Atti del 1° Seminario Europeo "Falcon One" sulla Criminalità Organizzata Roma, 26 - 27 - 28 aprile 1995).

Nel corso delle inchieste della magistratura di Venezia emerge un ruolo poco chiaro svolto dalla Base di Camp Darby che, secondo alcune indicazioni, parrebbe **svolga un ruolo preciso, strategico, nella storia della rete Stay Behind attivata nel nostro Paese: quello di "base responsabile" e snodo di collegamento locale tra la struttura "sovrnazionale" Stay Behind e la sua forma organizzativa segreta locale, Gladio.**

Proprio nei primi giorni dell'aprile del 1991 il giudice Casson cercò, inutilmente, di rinvenire, presso la base di Camp Darby, prove relative a questa rete clandestina di uomini, armi ed esplosivi. Come si riporta nel quotidiano "La Nazione", *"Camp Darby è di nuovo nel mirino del giudice Casson. All'interno della base americana di Tombolo sarebbe infatti rimasto nascosto una parte del materiale bellico ad uso e consumo di "Gladio" prima che questo venisse occultato in una serie di Nasco in terra toscana, ancora tutti da scoprire. La rivelazione è contenuta in un documento che risale al 1973 e che il magistrato ha sequestrato nel corso del suo blitz alla sede del Sismi. E un nuovo blitz il giudice veneziano lo ha compiuto due giorni fa, setacciando la Toscana alla ricerca dei depositi di armi provenienti da Camp Darby. Il ruolo non secondario della base americana nell'operazione "Gladio" era già venuto alla luce qualche tempo fa, quando due neofascisti, il veneto Marcello Soffiati e il lucchese Marco Affatigato, avrebbero ammesso di aver partecipato ad un corso di addestramento alle armi e alle tecniche investigative all'interno di Camp darby..."*(La Nazione, 5 aprile 1991).

Il giudice Casson convoca a testimoniare il presidente della Repubblica, Francesco Cossiga, che rifiuta di rispondere alle domande del magistrato e difende pubblicamente la legittimità di Gladio. Il ministro della Difesa, Virginio Rognoni, annuncia lo scioglimento ufficiale dell'organizzazione Gladio, mentre la Commissione Stragi riceve una relazione da parte del presidente del Consiglio, Giulio Andreotti, con allegato un elenco di gladiatori fornito dal SISMI. **E' il mese di marzo 1991.** La crisi politico-istituzionale subisce una rapida accelerazione, tanto da portare alle dimissioni, di lì a poco, del sesto governo Andreotti, il 29 marzo 1991.

Tutto ciò avviene poco prima del 10 aprile 1991, il giorno della sciagura del Moby Prince, l'ultima notte prima della chiusura ufficiale della guerra del Golfo, la notte stabilita dal Comando Militare degli Stati Uniti, per attuare l'illecita cessione di armamenti militari statunitensi a soggetti non identificati presenti con le loro imbarcazioni nella rada del porto di Livorno.

4. LE IPOTESI DI REATO

Alla luce di tutto quanto sopra esposto, pare potersi ritenere sussistenti elementi di prova o quantomeno indiziari, in ordine:

- **alla cognizione, in capo a talune autorità italiane, delle operazioni di trasbordo interessanti la Cape Flattery o una delle altre tre navi presenti in rada, a nord;**
- **alla constatata assenza di possibile transito degli armamenti per il canale Navicelli;**
- **al mancato controllo e intervento delle autorità portuali e militari italiane.**

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

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

- 1 di concorso nelle attività illecite di introduzione nel territorio dello Stato di armamenti da guerra in favore di soggetti non individuati, in violazione dei principi costituzionali, della Carta dell'ONU, del patto di alleanza NATO, del

patto di non proliferazione degli ordigni nucleari, delle leggi italiane sul controllo delle armi, attività tutte compiute consentendo la utilizzazione a fini indicati del porto civile di Livorno, sottoposto al primario controllo di sicurezza della Capitaneria di Porto del Ministero della Marina Mercantile e della Marina Militare (art. 25 Legge 9 luglio 1990, n. 185);

2 nella consapevole utilizzazione del porto di Livorno (destinato e di fatto utilizzato per primari scopi civili) per fini militari propri di un altro paese in guerra con l'Irak nonché nella mancata rilevazione di unità navali da guerra, e/o comunque militarizzate, in violazione della Costituzione nonché delle prerogative in merito previste in capo al Presidente della Repubblica, al Governo e al Parlamento e, quindi, impedendo l'esercizio delle attribuzioni di organi costituzionali (violazione dell'art. 289 C.P., con l'aggravante di cui all'art. 77 C.P.M.P.; attentato contro prerogative costituzionali e alto tradimento);

3 nell'intenzionale mancato apprestamento, finalizzato al compimento delle attività di cui ai punti 1) e 2), di idonee misure di prevenzione di sinistri navali quali disciplinate e tipicamente individuate nel R.D. 19 febbraio 1940, n. 194 (Attribuzioni e ordinamento del comando generale delle capitanerie di porto), nel Decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 marzo 1947, n. 396 (Attribuzioni del Ministero della marina mercantile), nel Decreto Ministeriale 1° giugno 1978 (Approvazione delle "Norme interministeriali per il coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso della vita umana in mare tra i vari organi dello Stato che dispongono di mezzi navali, aerei e di telecomunicazioni), in violazione della Costituzione nonché delle prerogative in merito previste in capo al Presidente della Repubblica, al Governo e al Parlamento e, quindi, impedendo l'esercizio delle attribuzioni di organi costituzionali (violazione dell'art. 289 C.P., con l'aggravante di cui all'art. 77 C.P.M.P., attentato contro prerogative costituzionali e alto tradimento);

4 nell'intenzionale ritardo nell'apprestamento delle misure di soccorso al fine di consentire l'ultimazione delle operazioni di cui al capo 1) e 2) nonché l'allontanamento di unità navali straniere impegnate in operazioni di trasbordo di armamenti, in violazione della Costituzione nonché delle prerogative in merito previste in capo al Presidente della Repubblica, al Governo e al Parlamento e, quindi, impedendo l'esercizio delle attribuzioni di organi costituzionali

(violazione dell'art. 289 C.P., con l'aggravante di cui all'art. 77 C.P.M.P., attentato contro prerogative costituzionali e alto tradimento);

5 nell'intenzionale mancata segnalazione al traghetto Moby Prince dell'esatto luogo di ancoraggio delle navi civili e militari presenti nel porto (le quali si trovavano in una posizione di "sbarramento" nella rada del porto e quindi in una posizione tale da influire nella determinazione della sua rotta) e nella consapevole mancata adozione delle preventive misure di sicurezza imposte in particolare dalla situazione di "emergenza Golfo" oltre che dalle ordinarie misure di sicurezza preventiva sul porto e sulla sua rada, ponendo in pericolo la sicurezza di pubblici trasporti, così concorrendo a cagionare il naufragio e quindi la perdita delle due navi civili Moby Prince e Agip Abruzzo, con pericolo per la incolumità pubblica, e concorso nella causazione della strage rappresentata dalla morte di 140 persone (art. 422, 428, 432, 449 c.p.: strage colposa, procurato naufragio, attentato alla sicurezza dei trasporti);

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

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

In relazione alle ipotesi di reato quali sopra prospettate sotto il profilo oggettivo, valuterà il P.M. la eventuale iscrizione nel registro degli indagati e l'avviso di garanzia, per i soggetti di nazionalità italiana che questi eventualmente riterrà di

indagare, nonchè la persona, di nazionalità statunitense, Jan H. Harpole, Tenente Colonnello Comandante del DEPARTMENT OF THE ARMY-MILITARY TRAFFIC MANAGEMENT COMMAND - TERMINAL BATTALION ITALY-APO NEW YORK. NY 09019. **Si fa presente che da verifiche on-line la sigla APO NEW YORK. NY 09019 corrisponde alla destinazione postale U.S.A. della Base Militare di Camp Derby, Livorno.**

* * * * *

Quanto al problema relativo alla applicabilità nel caso in esame della legge n. 185/1990 sul controllo delle armi ed armamenti, tenendo, in particolare, a mente l'art. 1 di essa, secondo cui:

“1. L'esportazione, l'importazione e il transito di materiale di armamento nonchè la cessione delle relative licenze di produzione devono essere conformi alla politica estera e di difesa dell'Italia. Tali operazioni vengono regolamentate dallo Stato secondo i principi della Costituzione repubblicana che ripudia la guerra come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali.

2. L'esportazione, l'importazione e il transito dei materiali di armamento, di cui all'art. 2, nonchè la cessione delle relative licenze di produzione, sono soggetti ad autorizzazioni e controlli dello Stato.

3. Il Governo predispone misure idonee ad assecondare la graduale differenziazione produttiva e la conversione a fini civili delle industrie nel settore della difesa.

4. Le operazioni di esportazione e transito sono consentite solo se effettuate con governi esteri o con imprese autorizzate dal governo del paese destinatario.

5. L'esportazione ed il transito di materiali di armamento, nonchè la cessione delle relative licenze di produzione, sono vietati quando siano in contrasto con la Costituzione, con gli impegni internazionali dell'Italia e con i fondamentali interessi della sicurezza dello Stato, della lotta contro il terrorismo e del mantenimento di buone relazioni con altri Paesi, nonchè quando manchino adeguate garanzie sulla definitiva destinazione dei materiali.

6. L'esportazione ed il transito di materiali di armamento sono altresì vietati: a) verso i Paesi in stato di conflitto armato, in contrasto con i principi dell'art. 51 della Carta delle Nazioni Unite, fatto salvo il rispetto degli obblighi internazionali dell'Italia o le diverse deliberazioni del Consiglio dei ministri, da adottare previo parere delle Camere; b) verso Paesi la cui politica contrasti con i principi dell'art. 11 della Costituzione;

c) verso i Paesi nei cui confronti sia stato dichiarato l'embargo totale o parziale delle forniture belliche da parte delle Nazioni Unite;

d) verso i Paesi i cui governi sono responsabili di accertate violazioni delle convenzioni internazionali in materia di diritti dell'uomo;

e) verso i Paesi che, ricevendo dall'Italia aiuti ai sensi della legge 26 febbraio 1987, n. 49, destinino al proprio bilancio militare risorse eccedenti le esigenze di difesa del paese; verso tali Paesi è sospesa la erogazione di aiuti ai sensi della stessa legge, ad eccezione degli aiuti alle popolazioni nei casi di disastri e calamità naturali.

7. Sono vietate la fabbricazione, l'importazione, l'esportazione ed il transito di armi biologiche, chimiche e nucleari, nonché la ricerca preordinata alla loro produzione o la cessione della relativa tecnologia. Il divieto si applica anche agli strumenti e alle tecnologie specificamente progettate per la costruzione delle suddette armi nonché a quelle idonee alla manipolazione dell'uomo e della biosfera a fini militari.

8. Le importazioni definitive o temporanee di materiale di armamento sono vietate, ad eccezione:

a) delle importazioni effettuate direttamente dall'Amministrazione dello Stato o per conto di questa per la realizzazione dei programmi di armamento ed equipaggiamento delle forze armate e di polizia, che possono essere consentite direttamente dalle dogane;

b) delle importazioni effettuate da soggetti iscritti al registro nazionale delle imprese di cui all'art. 3, previa autorizzazione di cui all'art. 13;

c) delle importazioni temporanee, effettuate da soggetti iscritti al registro nazionale delle imprese di cui all'art. 3, per la revisione dei materiali d'armamento in precedenza esportati;

d) delle importazioni effettuate dagli enti pubblici, nell'ambito delle rispettive competenze, in relazione all'esercizio di attività di carattere storico o culturale, previa le autorizzazioni di polizia previste dall'art. 8 della legge 18 aprile 1975, n. 110;

e) delle importazioni temporanee effettuate da imprese straniere per la partecipazione a fiere campionarie, mostre ed attività dimostrative, previa autorizzazione del Ministero dell'interno rilasciata a seguito di nulla osta del Ministero della difesa.

9. Sono escluse dalla disciplina della presente legge:

a) le esportazioni temporanee effettuate direttamente o per conto dell'Amministrazione dello Stato per la realizzazione di propri programmi di armamento ed equipaggiamento delle forze armate e di polizia;

b) le esportazioni o concessioni dirette da Stato a Stato, a fini di assistenza militare, in base ad accordi internazionali;

c) il transito di materiali di armamento e di equipaggiamento per i bisogni di forze dei Paesi alleati, secondo la definizione della Convenzione sullo statuto delle Forze della NATO, purchè non siano invocate a qualsiasi titolo deroghe agli articoli VI, XI, XII, XIII e XIV della Convenzione tra gli Stati partecipanti al Trattato Nord Atlantico, ratificata con legge 30 novembre 1955, n. 1335.

10. Le esportazioni temporanee di cui al comma 9, lettera a), sono comunque vietate verso i Paesi di cui al comma 6 del presente articolo.

11. Sono escluse altresì dalla disciplina della presente legge le armi sportive e da caccia e relative munizioni; le cartucce per uso industriale e gli artifizi luminosi e fumogeni; le armi e munizioni comuni da sparo di cui all'art. 2 della legge 18 aprile 1975, n. 110, nonché le armi corte da sparo purchè non automatiche; le riproduzioni di armi antiche e gli esplosivi diversi da quelli ad uso militare”.

è agevole rilevare che la legge n. 1990/185 si applica al caso di specie (con conseguente ricorrenza delle specifiche ipotesi di reato sopra formulate), in quanto:

- relativamente al comma 1, è pacifico che nella specie le operazioni militari americane svolte nel porto di Livorno eseguite illecitamente in favore di terzi **non possono che essere regolamentate secondo i principi della Costituzione repubblicana;**

- relativamente al comma 2, è pacifico che nella specie si è in presenza di un caso di *importazione* di materiali di armamenti U.S.A. (non *di transito*, che si verifica solo allorché il territorio italiano costituisce solo luogo di passaggio temporaneo degli armamenti, laddove nella specie gli armamenti erano diretti a rimanere sul territorio italiano, presso terzi o, comunque, in una base Nato territorialmente sottoposta ai principi di sovranità dello Stato italiano), **e quindi in presenza di operazioni soggette ad autorizzazioni e controlli dello Stato nella specie insussistenti;**

- relativamente al comma 6, in quanto l'operazione bellica condotta dagli USA, sia pur avvenuta sulla base di una risoluzione dell'Onu, non comportava obblighi internazionali "militari" dell'Italia e tantomeno in merito si è a conoscenza di diverse deliberazioni del Consiglio dei ministri, adottate previo parere delle Camere; gli armamenti americani venivano utilizzati verso Paesi (dagli Usa contro l'Irak) entrambi privi delle garanzie costituzionali ispirati ai principi dell'art. 11 della Costituzione; e, quanto all'Irak, paese nei cui confronti era stato dichiarato l'embargo totale o parziale delle forniture belliche da parte delle Nazioni Unite;

- relativamente al comma 7, in quanto, sulla base delle emergenze in atti sussistono anche la possibilità (per le modalità "coperte" dell'operazione) che nella specie potesse trattarsi di armi biologiche, chimiche e nucleari, di fatto utilizzate nella guerra del Golfo;

- relativamente al comma 8, in quanto non ricorreva alcune delle deroghe ivi previste per le importazioni definitive o temporanee di materiale di armamento, non essendosi nella specie, in presenza:

a) di importazioni effettuate direttamente dall'Amministrazione dello Stato o per conto di questa per la realizzazione dei programmi di armamento ed equipaggiamento delle forze armate e di polizia;

b) di importazioni effettuate da soggetti iscritti al registro nazionale delle imprese di cui all'art. 3, previa autorizzazione di cui all'art. 13;

c) di importazioni temporanee, effettuate da soggetti iscritti al registro nazionale delle imprese di cui all'art. 3, per la revisione dei materiali d'armamento in precedenza esportati;

d) di importazioni effettuate dagli enti pubblici, nell'ambito delle rispettive competenze, in relazione all'esercizio di attività di carattere storico o culturale, previa le autorizzazioni di polizia previste dall'art. 8 della legge 18 aprile 1975, n. 110;

e) di importazioni temporanee effettuate da imprese straniere per la partecipazione a fiere campionarie, mostre ed attività dimostrative, previa autorizzazione del Ministero dell'interno rilasciata a seguito di nulla osta del Ministero della difesa;

- relativamente al co. 9, non si è in presenza delle tipiche cause di esclusione di applicazione della legge in quanto non si è in presenza di operazioni di esportazioni temporanee effettuate direttamente o per conto dell'Amministrazione dello Stato per la realizzazione di propri programmi di armamento ed equipaggiamento delle forze armate e di polizia; di le esportazioni o concessioni dirette da Stato a Stato, a fini di assistenza militare, in base ad accordi internazionali; di "transito" di materiali di armamento e di equipaggiamento per i bisogni di forze dei Paesi alleati, secondo la definizione della Convenzione sullo statuto delle Forze della NATO, purchè non siano invocate a qualsiasi titolo deroghe agli articoli VI, XI, XII, XIII e XIV della Convenzione tra gli Stati partecipanti al Trattato Nord Atlantico, ratificata con legge 30 novembre 1955, n. 1335.

Quanto a quest'ultimo punto, oltre alla già esposta considerazione sulla ravvisabilità, nella specie di un caso di "importazione" e non di mero "transito", si evidenzia che l'operazione bellica intrapresa dagli Stati Uniti nei confronti dell'Irak (rispetto alla quale le operazioni del 10 aprile 1991 rientravno nell'ultima fase attinente il ricollocamento degli armamenti rimasti inutilizzati), costituiva una operazione militare eseguita sotto l'egida dell'O.N.U. e non della N.A.T.O. (**nell'aprile del 1991 la N.A.T.O. era ancora funzionalmente finalizzata a contrastare attività militari sovietiche**); e che, ad ogni modo, avuto riguardo alle connotazioni illecite delle movimentazioni di armi della sera del 10 aprile 1991, non ricorrevano le possibile "deroghe" previste dalla Legge 30 novembre 1955, n. 1335

IV. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Prima di formulare le richieste istruttorie, questa difesa, dopo due anni di approfondimenti e dopo gli ultimi riscontri effettuati, sente il dovere, in questa sede conclusiva, di esporre al Procuratore della Repubblica un interrogativo, pur nella consapevolezza di una difficile e improbabile risposta processuale, ma non per questo improponibile.

E' un dubbio che si manifesta in questa sede conclusiva, dopo che, in tutta la esposizione, si è rimasti aderenti ai soli fatti e alle "carte" processuali e non alle mere ipotesi.

A fronte di tutto quello che è emerso, tra nascondimenti, coperture e sottrazioni di atti, verrebbe da chiedersi "perché" sia avvenuto tutto ciò, come sia stato possibile un tale occultamento della verità con prospettabile complicità delle nostre istituzioni ad un livello di così penetrante vastità: dal nascondimento dei luoghi e delle navi, prima dei fatti a quello successivo, dalla omissione di domande di autorizzazioni su importazioni di armamenti al mancato rilascio di esse, dalla falsificazione di atti alla loro soppressione, da un possibile oscuramento dei radar a quello delle telecomunicazioni.

La risposta forse può esservi e la si espone in questa sede ultima come un interrogativo, che costituisce frutto di una riflessione su due circostanze, una di fatto e una di diritto, appena sfiorate nel processo, negli atti processuali e in questa stessa istanza di riapertura dell'istruttoria.

La prima riguarda lo stato di "emergenza Golfo". L'argomento è stato appena accennato nel processo. E si è evidenziato come nulla sia stato in merito approfondito. E ciò si ritiene integri una rilevante lacuna, perché tale "stato" comportava di certo non solo l'obbligo di ascolto h.24: comportava di certo anche ben più accurati controlli di sicurezza, che nella specie sono mancati. Si chiederà nelle istanze istruttorie di acquisire le precise direttive rimontanti a quell'epoca.

Esiste però un altro risvolto dello stato di "emergenza Golfo", legato alle riflessioni giuridiche: si è sopra evidenziato, nella disamina del principio di sovranità dello Stato, che, quantomeno nello "studio" consentito di taluni accordi internazionali (almeno di quelli conosciuti), specie di quelli meno

recenti (come quello di Camp Derby), sussistevano e sussistono ancora pattuizioni segrete contemplanti la possibilità, “in caso di crisi o di emergenza”, che lo Stato beneficiario (nella specie gli Stati Uniti) “possa porre in essere, nelle basi o a partire da esse, nelle acque territoriali adiacenti e nello spazio aereo sovrastante, tutte le attività operative necessarie a fronteggiare la crisi o l' emergenza”.

L'ipotesi e l'interrogativo che si pone in questa sede (essendo ignote le specifiche pattuizioni relative alla base di Camp Derby) riguarda una risposta, difficilmente riscontrabile in una indagine giudiziaria, ma che conterrebbe in sé una possibile chiave di lettura rispetto a ciò che avvenne la sera del 10.04.1991 e su tutto quanto la precedette e ne conseguì (dagli oscuramenti preventivi alle coperture successive).

La sussistenza della situazione di “Emergenza Golfo” (astrattamente giustificatrice di azioni incontrollate da parte degli Stati Uniti) e il richiamo (militare) a quel PATTO segreto, non potrebbe forse spiegare il motivo per il quale, in tutta fretta (come l'arrivo della nave Theresa) avvenne l'operazione di movimentazione di armamenti riscontrata la sera del 10.04.1991? Il Comando militare degli Stati Uniti - che poi nella specie coincide con il Comando della Base di Camp Derby -, sulla base degli accordi segreti vigenti con il Governo Italiano, non intesero forse operare nel porto di Livorno, appellandosi e nascondendosi dietro quel PATTO? Agendo incontrollati dallo Stato Italiano e senza rispondere degli illeciti che avrebbero commesso: un contrabbando di armi militari? Era forse l'ultima occasione: la mattina seguente (il giorno 11 aprile) veniva dichiarata chiusa la guerra del Golfo e sarebbe finita la “copertura”, *forse astrattamente consentita* dagli accordi segreti.

Il richiamo (del Comando Militare del Governo degli Stati Uniti al nostro superiore Comando Militare) a tale “emergenza Golfo”, cioè, può avere costituito *pretesto* per il Comando Militare degli Stati Uniti per operare illeciti in modo indisturbato nel porto di Livorno?

Parrebbe un legittimo interrogativo in presenza di tutte le stranezze rilevate nel processo, nelle indagini e nei suoi antefatti.

A fronte di tali “dubbi” si impongono però alcune considerazioni.

Ciò che il Comando Militare degli Stati Uniti pose in essere quella sera non fu, come previsto in tali accordi (anche se si non si conoscono nel contenuto, le relative pattuizioni non possono travalicare i principi di liceità previsti nella nostra Carta costituzionale come anche in quella degli Stati Uniti), *una operazione “necessaria a fronteggiare la crisi o l'emergenza”*.

Innanzitutto, nell'aprile del 1991, la N.A.T.O. era ancora funzionalmente finalizzata a contrastare attività militari sovietiche e quindi il richiamo a tale eventuale pattuizione non sarebbe stato correttamente e legittimamente esercitato.

In secondo luogo, la guerra del Golfo finiva proprio quella notte. Tale circostanza potrebbe spiegare l'urgenza di servirsi di quel patto, ma non giustificare la ricorrenza di un' "emergenza" ormai al termine (anche formalmente).

Ciò che venne posto in essere per attuare l'operazione coperta fu, a quanto desumersi, persino l'oscuramento del porto. Tali operazioni, però - come si è visto - non vennero poste in essere per effettuare "legittime" operazioni di movimentazione tra il porto e la Base di Camp Derby e tantomeno per fronteggiare situazioni di emergenza: si trattò di operazioni illecite di contrabbando di armamenti militari americani in favore di terzi sconosciuti (a noi).

Il PATTO segreto - ammesso che sussista - forse potrebbe spiegare molte cose, forse tutto. Ma non potrebbe giustificarle.

Quella sera il PATTO non poteva né avrebbe potuto essere legittimante invocato né da parte del Comando militare americano (per "non rispondere" degli illeciti da porre in essere); e tantomeno da parte delle autorità civili e militari italiane per non intervenire: perché si trattò di operazioni che vennero constatate e viste nella loro "illecita" esecuzione e tutto l'oscuramento che le precedette, le accompagnò e ne conseguì non fu posto in essere richiamandosi a legittime prerogative di Stato ma violando le sue leggi. Ciò che ne susseguì - come si è visto - furono solo "altri" illeciti, forse anche contro la personalità dello Stato.

Ciò che appare più grave - nell'interrogativo che si espone - è il fatto, ovviamente, che in questa operazione occulta, *forse* fondata su un patto

segreto invocato dal Comando Militare degli Stati Uniti per esimersi da responsabilità per contrabbando di armamenti di proprietà del Governo degli Stati Uniti, vi fu una “vittima” particolare: il Moby Prince e le 140 persone che il relitto si portò a fondo arrostate in un rogo.

Se l’interrogativo dovesse avere la risposta che si è appena accennata, di tutto ciò che è avvenuto, ancora a maggior ragione, dovrebbero rispondere non solo i soggetti italiani, appartenenti alle nostre istituzioni, che eventualmente aiutarono, coprirono, occultarono, sottrassero e falsificarono atti in nome di quel PATTO; di tutto ciò dovrebbe *in primis* rispondere anche “qualcun altro”, anche forse esattamente identificato nelle poche carte (di provenienza di ... Camp Derby) di questo processo, anche se tutelato da ben note “riserve di giurisdizione” comunemente opposte ai giudici italiani in casi analoghi.

Nelle presenti richieste istruttorie non si ritengono proponibili sul punto specifiche istanze ad eccezione di quella (preliminare ad ogni indagine specifica) di cui al punto 18.

Trattasi - come si è detto - di un interrogativo di fondo espresso nella consapevolezza della sua difficile risoluzione.

Si è consapevoli, anche per scienza personale, dei limitati poteri del giudice. I ministri dell’epoca, Rognoni, Scotti, o lo stesso Presidente del Consiglio, Andreotti, erano “politici”, “cambiavano”: i segreti militari vanno “conservati”. E’ molto improbabile che costoro abbiano potuto “conoscere”. Tali segreti (sempre che vi siano stati) li possono conoscere solo gli apparati militari, quelli americani e quelli... italiani, e “forse” i servizi segreti, che sempre nulla “sanno”, ma che a volte, per ragioni cui tengono in particolar modo, illuminano come un faro.

Dalle parti offese non si cercano nomi eccellenti; si auspica solo, per rispetto e in nome di tutte le vittime del Moby Prince, che, prima o poi, emerga sino in fondo la verità.

IV. LE RICHIESTE DI NUOVE INDAGINI

Alla luce di tutto quanto sopra esposto possono, previe le eventuali ipotizzazioni di reato e le conseguenti informazioni di garanzia, si chiede di effettuarsi le seguenti specifiche ulteriori indagini:

1. Relazioni Gentile – Si chiede disporsi l’acquisizione delle relazioni e della nota di trasmissione di cui in motivazione, che appaiono sottratte dal fascicolo penale e nemmeno riconsegnate alla Procura a seguito della nuova richiesta del luglio del 2006. Con le conseguenti indagini anche sulla sottrazione materiale degli atti dell’originale fascicolo dagli uffici della Procura e con richiesta specifica di verifica, controllo e indagini sulle annotazioni contenute nel registro generale della Procura;

2. Navi militarizzate degli Stati Uniti: si chiede disporsi la acquisizione, in sede locale e in sede statale, italiane (Ministero Difesa, Interni, Parlamento) e statunitensi (Camp Derby, Shape, Governo) di tutti gli atti riguardanti la introduzione e la sosta nel porto di Livorno di tutte e sette le navi militarizzate americane con tutti gli atti relativi alle movimentazioni di armamenti con la base di Camp Derby; indagini estese al Porto di Talamone e ad altre località italiane; si chiedono poi indagini, in sede locale, statale e direttamente con richiesta alle Autorità di Governo degli Stati Uniti, degli atti della procedura diretta *all’ottenimento del clearance*, o permesso d’ingresso nel porto di Livorno di tutte le navi presenti nel porto di Livorno il 10.04.1991 e di quelli, in particolare, relativi alle movimentazioni di armamenti effettuate la sera del 10.04.1991 nel porto di Livorno;

3. Immagini satellitari AEROSPAZIO: si richiede sottoporsi a perizia le nuove risultanze documentali fotografiche satellitari al fine di individuare i punti di fonda di tutte le navi presenti nella rada di Livorno alle ore del passaggio del satellite delle ore 12,35 del 10.04.1991;

4. Posizione della petroliera Agib Abruzzo: si chiede disporsi lo scandaglio del fondale per l’esame di residui della collisione;

5. “Allarme Golfo”: si chiede acquisirsi le disposizioni di sicurezza, civili e militari, disposte con lo stato di sicurezza in questione;

6. Prefettura di Livorno - Ministro dell'Interno: si formula domanda di acquisizione, presso la Prefettura di Livorno e presso il Gabinetto del Ministro dell'Interno, copia della circolare del Ministero dell'Interno rilasciata con nota n. 559/C.16663.10100(16) del 12.12.1990 di cui al provvedimento di data 19.03.1991 a firma "p. IL PREFETTO (Maranto)" e degli atti ministeriali precedenti, annessi e collegati;

7. Comunicazioni militari: con riferimento a quanto esposto sulla mancata disamina delle comunicazioni effettuate con il ricetrasmittitore a bordo della imbarcazione su cui si trovava il comandante della Capitaneria Albanese, si chiede che venga disposta la acquisizione di tutte le comunicazioni "militari" avvenute in sede locale e in sede nazionale pertinenti alla sciagura del Moby Prince e alla operazione militare in corso in concomitanza di essa (dalle ore 20.00 del giorno 10 alle ore 24.00 del giorno 11);

8. Raffronto componenti materiali esplosivi: con riferimento alle risultanze della perizia Massari, si chiede disporsi il raffronto delle sostanze esplosive civili e militari rinvenute sul relitto del Moby Prince con quelle di attentati anteriori e successivi al 10.04.1991 risultanti nelle banche dati della Procura Nazionale Antimafia e Direzione Nazionale Antiterrorismo;

9. Video "Canu": si chiedono ulteriori specifiche indagini sul video Canu alla luce della nota firmata dall'Isp. Grossesse e delle dichiarazioni a firma dott. Calcinai, ed ancora sulla stessa sparizione di parte della pellicola;

10. Posizione di Bertrand Alessio: si chiede che siano disposti gli accertamenti indicati nella motivazione;

11. Posizione di Ciro Di Lauro: si chiede che siano effettuate indagini relative alle attività svolte nel tempo in cui il suddetto rimase a bordo del Moby Prince e sulle contraddittorietà specificamente dichiarate nella sua sentenza assolutoria;

12. Identificazione imbarcazioni presenti in rada: si chiede siano svolte indagini dirette a consentire la identificazione di tutte le imbarcazioni (navi, barche, chiatte, galleggianti) presenti nella rada del porto di Livorno dalle ore 21 di sera del 10.04.1991, alla mattina seguente, ed, in particolare, su quelle normalmente impiegate per le movimentazioni di armamenti dalla rada alla base di Camp Derby a tutte quelle realmente presenti nel porto la sera del 10.04.1991 e quella seguente (anche per verificare la eventuale mancanza di talune);

13. Posizione degli istitori e raccomandatari del Governo degli Stati Uniti: si chiedono indagini sulla legittimità della loro rappresentanza e sulla eventuale partecipazione alle operazioni di movimentazione e/o messa a disposizione (in particolare da parte della ditta Cosulich) di un elicottero;

14. Acquisizione tracciati radar: esistono almeno una trentina di siti militari italiani e NATO ancora non interpellati (ad esempio: Finale ligure stazione telecomunicazioni US army, Spezia s. Bartolomeo: saclant US army, mariperman Italia; Monte cimone (MO) telecomunicazioni USAF; Monte S. Damiano, etc.); solo in Sardegna vi sono circa 15 basi di telecomunicazione e radar sia italiani che NATO. L'ombrello radar NATO del Mediterraneo viene archiviato come dati presso Bruxelles. Si chiede al Procuratore della Repubblica di richiedere specificamente a tutti i siti conosciuti, l'acquisizione di tutti i tracciati radar relativi al porto di Livorno e alla sua rada dal giorno 9 al giorno 11 aprile 1991;

15. Nave Teresa: si chiedono specifici accertamenti, nazionali e internazionali, su detta nave e sui suoi spostamenti e scali nei porti in tutto il territorio dello Stato negli anni 1990-1992, e, segnatamente, sulla persona di Yuriy Vitaliy Sernkevych, ucraino, comandante di navi da trasporto, che parrebbe risulti imbarcato sulla Cape Syros, con acquisizione dell'elenco dell'equipaggio e dei passeggeri di tale nave la sera del 10.04.1991;

16. Esame bobine audio e video: constatati i numerosi tagli effettuati sui nastri video (Canu e D'Alesio in particolare) si richiede di eseguire una perizia su tutte le bobine video, e audio. In particolare, nessuno ha mai trascritto le 24 h del ch 16. Solo la parte offesa Chessa ha effettuato l'ascolto con rilevanti risultati: in particolare si sente una voce uguale a quella del Theresa che richiede a Genova radio un telefonata urgente con New York (numero registrato a Genova radio) notificazione; si rammenta, in proposito il riferimento contenuto nella notificazione del Comando Militare degli Stati Uniti di data 15.03.1991 e di data 19.03.1991, in cui compare New York nella intestazione dello stampato (TERMINAL BATTALION ITALY, APO NEW YORK. NY 09019... Firma JAN H. HARPOLF);

17. Camera dei deputati, si chiede che il P.M. formuli domanda al Presidente della Camera dei Deputati al fine di conoscere se, con riferimento al periodo marzo-aprile 1991 risultino, dagli elenchi all'uopo previsti dalla legislazione in

materia di controllo sulle armi, importazioni in Italia di armamenti di provenienza degli Stati Uniti e con destinazione Base di Camp Derby;

18. Trattato Italia-Stati Uniti relativo alla Base di Camp Derby: si chiede che il P.M. richieda al Ministro della Difesa e alla Presidenza del Consiglio la esibizione di copia del trattato in quanto funzionale all'accertamento della verità nella strage del Moby Prince; in subordine, in caso di mancata ostensione e di opposizione di segreto di Stato, che richieda informazioni ai medesimi quantomeno sulla sussistenza o meno in tali accordi della clausola pattizia autorizzativa, nei confronti dello stato beneficiario, di azioni militari (da e per la base di Camp Derby) incontrollate dallo Stato Italiano, in ipotesi di "emergenza";

19. Riapertura fascicolo denominato Rodi Antonio: si chiede la riapertura del proc. Rodi, al fine di accertare con maggiore certezza (anche con riesumazione di alcune salme) la durata della sopravvivenza a bordo.

20. La morte di Antonio Sini: si chiede lo svolgimento di approfondite indagini sulle funzioni svolte da Sini all'atto dell'imbarco sul Moby Prince, sulle ragioni e le modalità del suo viaggio, sugli incarichi che stava svolgendo per conto dei servizi, sui suoi contatti lavorativi, operativi e personali.

21. Servizi. Si chiede di svolgere indagini dirette alla esatta identificazione del nominativo di tutti i dipendenti, funzionari e dirigenti, svolgenti attività lavorativa in tutti gli organi ed apparati amministrativi ed investigativi locali (Personale Capitaneria, Uffici di Porto, Dogana, Organi di PG: Polizia, Carabinieri, Guardia di Finanza, Ministero dell'Interno e della Difesa, Marina Mercantile, Marina Militare), nonché di tutti coloro che hanno svolto accertamenti tecnici e peritali nel processo e che risultino in pari tempo anche addetti allo svolgimento di concorrente attività lavorativa in nome e per conto del Sismi, del Sisd e di altri apparati "riservati" dello Stato.

22. Personale Italiano Camp Derby. L'attività investigativa di cui al punto n.21 dovrà essere in particolar modo estesa a tutto il personale civile e militare italiano addetto allo svolgimento di attività lavorativa presso la base di Camp Derby.

23. Personale USA Camp Derby. L'attività investigativa di cui al punto n.21 dovrà essere in particolar modo estesa a tutto il personale civile e militare americano addetto allo svolgimento di attività lavorativa presso la base di Camp Derby.

VI. ALLEGATI

1. Notificazione dd. 15.03.1991, DEPARTMENT OF THE ARMY - MILITARY TRAFFIC MANAGEMENT COMMAND - TERMINAL BATTALION ITALY - APO NEW YORK. NY 09019 a firma JAN H. HARPOLF Tenente Colonnello, Comandante, firmato;
2. Notificazione dd. 19.03.1991, DEPARTMENT OF THE ARMY - MILITARY TRAFFIC MANAGEMENT COMMAND - TERMINAL BATTALION ITALY - APO NEW YORK. NY 09019 a firma JAN H. HARPOLF Tenente Colonnello, Comandante, non firmato;
3. Rapporto Questura di Livorno – Digos 31.03.1995 con allegati;
4. Lettera dd. 23.08.2006 Prefettura di Livorno, con allegata domanda di accesso avv. C. Palermo;
5. Provvedimento Prefettura di Livorno dd. 19.3.1991, firma Prefetto Maranto;
6. Estratto Registro Comune di Pisa aperture e movimenti natanti al Ponte di Calambrone;
7. Rapporto Operativo Speciale Carabinieri, Nucleo Operativo Speciale di Livorno, di data 27.05.1995;
8. Relazione Esplicativa Telespazio – ROSCL, marzo 1996;
9. Annotazione Questura di Livorno dd.24.01.1992, a firma G.Grosselle su video Canu;
10. Lettera dd. 18.07.2006 a firma dott. Gabriele Calcinai;
11. Nota della Guardia di Finanza di Livorno, dd. 26.07.2006, Ricostruzione atti procedimento n. 542/01 R.G. (sciagura Moby Prince).

Livorno, 11.10.2006

Avv. Carlo Palermo