

REPUBBLICA ITALIANA  
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

La Corte d'Appello di Firenze

Sezione TERZA penale, composta dai Magistrati:

1. Sciolo Dott. Marcello Presidente  
2. De Giorgis " Giovanni Consigliere  
3. Turi " Patrizio "

Udita la relazione della causa fatta alla pubblica udienza dal Dott. Cors. Turi

Sentiti il Pubblico Ministero, l'appellante e i difensori Av. Alberto Ucelli

di LI per l'inf. Av. Enrico de Vincenzi di GE per inf. e ruff. cio. SNAK SpA. Per la pp. cc. Av. F. Rassa di GE anche in sost. Av. h. ha pronunciato la seguente Chirco e Romagnoli; P. Bassano di LI, A. Filardo di FI, anche in sost. Av. Bernet di GO.

SENTENZA

nella causa penale contro

1) ROLLA VALENTINO, nato a La Spezia il 21/05/69, res. Savona

Via Cimarosa n°1/8 continua ce.

2) SPARTANO GIANLUIGI, Omissis...

3) CHECCACCI LORENZO, Omissis...

4) CEDRO ANGELO, Omissis...

IMPUTATO

VEDI ALLEGATO

APPELLANTI

Il P.G. e le Parti Civili avverso la sentenza emessa dal tribunale di Livorno in data 31/10/97 che, visto l'art. 530 c.p.p. assolveva Rolla

Valentino, Spartano Gian Luigi, Checcacci Lorenzo e Cedro Angelo dalle imputazioni loro rispettivamente ascritte perché il fatto non sussiste.

N. 415 Reg. Sent.

N. 305/98 Reg. Gen.  
N. 542/91

N. \_\_\_\_\_ Camp. Pen.

SENTENZA

in data 5-2-99

fatte schede e comunicazione elettorale

Il Cancelliere

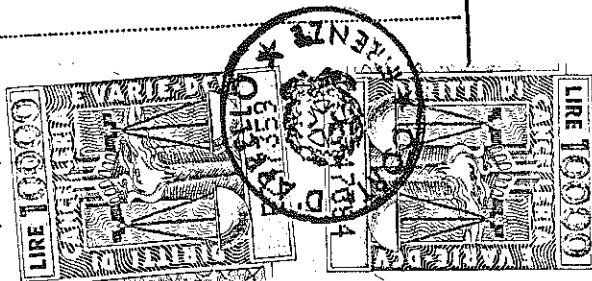
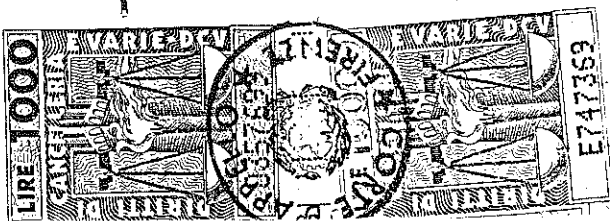
trasmesso estratto sentenza alla Procura Gen. sede e Questura di \_\_\_\_\_

Il Cancelliere



fatto Cod. p.

Il Cancelliere





.....  
Ordinava la trasmissione degli atti relativi alle deposizioni dibattimentali di D'Acqui

Luigi e di Fuggetti Antonio al P.M. in sede per le determinazioni di competenza.....

Motivazione riservata al termine di giorni 90.....

Livorno, 31/10/97.....

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Luigi', is written over the first dotted line following the date.



.....  
IMPUTATI

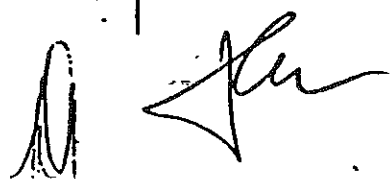
Il Cancelliere

ROLLA:.....

A) del resto p.e p. dell'art. 449 C.P. perchè, nella sua qualità di terzo ufficiale della petroliera Agip Abruzzo, in servizio di guardia attiva sulla nave ancorata nel porto di Livorno, dopo che la nave stessa era stata investita da un fitto banco di nebbia, ometteva di dare opportune disposizioni affinchè fossero azionati, ai sensi

Firenze - Venezia - 1103

Il Funzionario di Cancelleria

Two handwritten signatures in black ink, one appearing to be a stylized 'A' and the other a more complex signature.

della regola 35f del regolamento per evitare gli abbordi in mare, di cui alla Legge 27.12.77 n.1085, i segnali acustici ivi previsti (campana suonata rapidamente per cinque secondi ad intervalli non superiori al minuto nella parte prodiera e gong suonato rapidamente per cinque secondi nella parte poppiera, trattandosi di navedi lunghezza superiore ai cento metri), omettendo altresì ed in ogni caso di informare il Comandante della petroliera della situazione di rischio che si era creata e contravvenendo così ai compiti previsti per il responsabile del servizio di vedetta dalla regola 5 del predetto regolamento, nonché omettendo colpevolmente di accendere il radar nell'immediatezza del momento in cui aveva percepito il verificarsi del fenomeno nebbia, cosicché lo stesso radar potesse "scaldarsi" in tempo sufficiente da poter consentire al medesimo ROLLA di poterlo usare e di potersi, pertanto, accorgere della sopravvenienza di una nave, provvedendo, in questo caso, a porre in essere; ai sensi del combinato disposto dagli artt. 5 e 7 del Regolamento per evitare gli abbordi in mare, tutti gli accorgimenti, fra i quali; esemplificativamente, uso di sirene; tentativi di uso della radio, etc, tesi ad evitare o diminuire il rischio di abbordaggio, contribuiva, con queste omissioni alla causazione del sinistro che vedeva coinvolte la petroliera Agip Abruzzo e la motonave Moby Prince, la quale, non avendo avvistato l'Agip Abruzzo stessa vi collideva violentemente, cosicché dall'urto si sprigionava, a seguito dell'accensione del greggio contenuto in una tank della petroliera, un violento incendio che investiva entrambe le navi, provocando il naufragio della MN Moby Prince.

Ipotesi ex art.81, primo comma CP. Ipotesi aggravata ai sensi del secondo comma dell'art. 449 C.P.  
 B) del reato p.e p. dall'art.589 I° e III° comma C.P., perchè, con le modalità indicate nel capo A), in cooperazione colposa con altre persone, rimaste non esattamente identificate e facenti parte dell'equipaggio della M/N Moby Prince, concorrevano alla causazione del sinistro di cui al capo che precede, cui seguivano la morte, per asfissia, abbruciamento ed altro di 140 passeggeri della motonave predetta e lesioni giuarite in alcuni giorni nei confronti dell'unico passeggero superstite Alessio Bertrand.

**SPARTANO:**

C) del reato p.e p. dall'art.589, I° e III° comma C.P., perchè, in qualità di marinaio di leva addetto al servizio radio della Capitaneria di Porto di Livorno, per colpa consistita in negligenza ed imperizia ometteva di captare il segnale di MAYDAY, lanciato nell'immediatezza del naufragio della Moby Prince, sia pure con debole potenza, e, pertanto, ometteva di segnalare la esistenza del predetto segnale all'Ufficiale di Guardia, CHECCACCI Lorenzo, cooperando così colposamente al ritardo nei soccorsi alla motonave predetta, ritardo che contribuiva a cagionare la morte di un certo numero di passeggeri.

**CHECCACCI:**

D) del reato p.e p. dall'art. 589 CP, I° e III° comma CP; perchè, quale Ufficiale di guardia addetto alla capitaneria di

Porto di Livorno, la sera del 10.4.91, informato immediatamente dopo il sinistro della avvenuta collisione fra la petroliera Agip Abruzzo ed un'altra nave, ometteva per colpa rappresentata da imperizia, negligenza ed inosservanza di ordini e discipline ogni attività idonea ad identificare ed a soccorrere la nave investitrice dell'Agip Abruzzo, evitando di porre in essere, nei primi minuti dopo il sinistro, ogni condotta a ciò idonea ed, in particolare:

- ometteva di richiedere l'intervento degli elicotteri presso la base militare di LUNI o di altri mezzi aerei, allo scopo di avere un quadro più chiaro della situazione e di poter individuare la esatta posizione delle navi che erano venute in collisione e che era doveroso quantomeno presumere che si fossero entrambe incendiate;

- ometteva di controllare quali navi fossero uscite dal Porto di Livorno in un'ora compatibile con il sinistro e di mettersi in contatto radio con quelle, che si trovassero ancora in navigazione nella rada, come previsto, fra l'altro dal Piano di soccorso della stessa Capitaneria di Livorno, controllo che avrebbe, fra l'altro consentito di accertare, tramite il brogliaccio tenuto dalla stessa Capitaneria che il MOBY PRINCE era uscito dal Porto di Livorno alle 22.15 circa e che, quindi, valutata la distanza rispetto alla posizione dell'Agip Abruzzo era altamente probabile, o, comunque possibile che si trattasse della nave investitrice, la quale solo dopo undici minuti dal sinistro veniva definita dall'Agip Abruzzo ed in termini dubitativi come bettolina;

- anche una volta che l'Agip Abruzzo aveva comunicato essere la nave investitrice una bettolina non compiva alcuna attività tesa ad identificare la bettolina stessa e, comunque, a porre alcuni mezzi di soccorso alla ricerca della stessa imbarcazione;

- indirizzava i soccorsi alla ricerca della sola Agip Abruzzo, senza dar loro alcuna istruzione sulla ricerca della seconda nave, coinvolta nella collisione, ricerca che veniva totalmente trascurata fin dall'inizio;

e con queste omissioni, avvenute principalmente fra le ore 22.27 e le ore 22.37 circa del 10 aprile 1991, periodo nel quale l'imputato si trovava da solo a coordinare i soccorsi relativi al sinistro in oggetto, contribuiva ad impedire che si pervenisse ad una valutazione più chiara del quadro generale dell'incidente e che i soccorsi stessi potessero rintracciare il Moby Prince in un lasso di tempo nettamente inferiore a quello nel quale veniva, alquanto causalmente, rintracciato e, potessero, pertanto apprestare un soccorso più efficace, tale da consentire di salvare un numero di passeggeri la cui esatta entità non è stato possibile accertare ma che, comunque, sarebbe stato superiore a quello del solo Bertrand Alessio, effettivamente salvato. Fatta tutti commessi in Livorno, la sera del 10 aprile 1991.

CEDRO:

del reato p. e p. dagli artt. 113, 589 ultimo comma CP perchè, in cooperazione colposa con Checcacci Lorenzo e Spartano Gianluigi, nella sua qualità di Comandante in seconda della Capitaneria di Porto di Livorno la sera del 10.4.91, giunto in centrale operativa circa dodici minuti dopo il sinistro ed ivi nella immediatezza:

4

dell'arrivo informato della avvenuta collisione fra la petroliera Agip Abruzzo e un'altra nave, ometteva per colpa rappresentata da imperizia, negligenza ed inosservanza di ordini e discipline ogni attività idonea ad identificare ed a soccorrere la nave investitrice dell'Agip Abruzzo, evitando di porre in essere, nel lasso di tempo sopradetto ogni condotta a ciò idonea ed, in particolare:

- ometteva di richiedere l'intervento degli elicotteri presso la base militare di LUNI o di altri mezzi aerei, allo scopo di avere un quadro più chiaro della situazione e di poter individuare l'esatta posizione delle navi che erano entrate in collisione e che era doveroso quantomeno presumere che si fossero entrambe incendiate;

- ometteva di controllare quali navi fossero uscite dal Porto di Livorno in un'ora compatibile con il sinistro e di mettersi in contatto radio con le stesse, che si trovassero ancora in navigazione nella rada, come previsto, fra l'altro dal Piano di soccorso della stessa capitaneria di Livorno, controllo che avrebbe, fra l'altro consentito di accertare, tramite il brogliaccio tenuto dalla stessa capitaneria che il Moby Prince era uscito dal Porto di Livorno alle 22.15 circa e che, quindi, valutata la distanza rispetto alla posizione dell'Agip Abruzzo era altamente probabile o, comunque possibile che si trattasse della nave investitrice, la quale solo dopo undici minuti dal sinistro veniva definita dall'Agip Abruzzo ed in termini dubitativi come bettolina;

- anche una volta che la Agip Abruzzo aveva comunicato essere la nave investitrice una bettolina non compiva alcuna attività tesa ad identificare la bettolina stessa e, comunque, a porre alcun mezzo di soccorso alla ricerca della stessa imbarcazione;

- indirizzava i soccorsi alla ricerca della sola Agip Abruzzo, senza dar loro alcuna istruzione sulla ricerca della seconda nave coinvolta nella collisione, ricerca che veniva totalmente trascurata fin dall'inizio;

- ometteva, infine, ai sensi del DM 1.6.78, specificamente ripetuto nel piano di soccorso della Capitaneria di porto di Livorno, di nominare il Comandante di zona ed il Comandante di superficie;

e con queste omissioni, avvenute principalmente dalle ore 22,37 circa in poi del 10 aprile 1991, periodo nel quale l'imputato si trovava a coordinare i soccorsi relativi al sinistro in oggetto, contribuiva ad impedire che si pervenisse ad una valutazione più chiara del quadro generale dell'incidente e che i soccorsi stessi potessero rintracciare il Moby Prince in un lasso di tempo nettamente inferiore a quello nel quale veniva, alquanto causalmente, rintracciato, e potessero, pertanto apprestare un soccorso più efficace, tale da consentire di salvare un numero di passeggeri la cui esatta entità non è stato possibile accertare ma che, comunque, sarebbe stato superiore a quello del solo Bertrand Alessio, effettivamente salvato, con particolare riguardo alla permanenza in vita dei marittimi D'Antonio ed Esposito.

Fatti tutti commessi in Livorno, nella sera del 10 aprile 1991.





## CONCLUSIONI

P.G.: disporsi perizia per accertare dati in tesi; nel merito affermarsi la responsabilità del Rolla e condannarsi lo stesso alla pena di anni 3 e mesi 6 di reclusione;  
Difensori delle PP.CC.: Avv. Filastò aderisce alla richiesta ex art. 603 c.p.p. del P.G., chiede poi accertamenti peritali; Avv. Bassano chiede la riforma della sentenza di primo grado; Avv. Bernot conclude come da atto che deposita: rinnovazione dibattimentale a mezzo di nuova consulenza di ufficio così come richiesta dal P.G., conclude per la condanna del Rolla e con rimessione istruttoria al P.M. c/o Trib. Livorno anche in relazione a quanto esposto ampiamente nella memoria delle PP.CC in morte di Bianco Gavino del 2.10.97; Avv. Massa conclude per il rinnovamento della perizia e deposita le conclusioni;  
Difensori dell'imputato: Avv. De Vincenti's chiede l'inammissibilità delle richieste del difensore di parte civile Avv. Bernot in ipotesi; conclude per la conferma; in ipotesi prescrizione o 530, 2° comma, c.p.p.; l'Avv. Uccelli chiede l'assoluzione.

## P A R T E P R I M A

### LA SENTENZA IMPUGNATA

Con sentenza del Tribunale di Livorno in data 31.10.1997 Rolla Valentino veniva assolto con la formula "perchè il fatto non sussiste" dal reato di disastro colposo (art. 449 c.p., ipotesi aggravata ai sensi del secondo comma) e da quello di omicidio colposo plurimo e lesioni.

Al Rolla era ascritto di avere, nella sua qualità di terzo ufficiale della petroliera Agip Abruzzo, in servizio di guardia attiva su detta nave ancorata nel porto di Livorno, dopo che essa era stata investita da un fitto banco di nebbia, omesso, in violazione del regolamento per evitare gli abbordi in mare di cui alla legge 27.12.77 n. 85, di dare opportune disposizioni affinché fossero azionati i segnali acustici previsti (campana suonata rapidamente per cinque minuti ad intervalli non superiori al minuto nella parte prodiera e gong suonato rapidamente per cinque secondi nella parte poppiera), omettendo altresì di informare il comandante della petroliera della situazione di rischio che si era creata, nonché omettendo colpevolmente di accendere il radar nell'immediatezza del momento in cui aveva percepito il fenomeno nebbia, cosicché lo stesso radar potesse "scaldarsi" in tempo sufficiente da poter consentire al medesimo Rolla di poterlo usare e di potersi, pertanto accorgere della sopravvenienza di una nave, provvedendo in questo caso a porre in essere tutti gli accorgimenti, fra i quali esemplificativamente uso di sirene, tentativi di uso della radio etc., tesi ad evitare o diminuire il rischio di abordaggio, e di aver contribuito con queste omissioni alla causazione del sinistro che vedeva coinvolte la petroliera Agip Abruzzo e la motonave Moby Prince, la quale non avendo



avviato l'Agip Abruzzo stessa vi collideva violentemente cosicché dall'urto di sprigionava, a seguito dell'accensione del greggio contenuto in una cisterna della petroliera, un violento incendio che investiva entrambe le navi, provocando il naufragio della MN Moby Prince (capo A), nonché di avere in tal modo concorso a causare la morte per asfissia, abbruciamento e altro di 140 passeggeri della motonave predetta e lesioni guarite in alcuni giorni nei confronti dell'unico passeggero superstite Alessio Bertrand (capo B).

Nella motivazione della sentenza suddetta il Tribunale osservava quanto segue.

Alle ore 22,25 circa del 10.11.1991 il mototraghetto MP collideva con la petroliera Agip Abruzzo, penetrando nella cisterna n. 7 di dritta che conteneva 2700 tonnellate di petrolio greggio, subito incendiatosi.

Il traghetto veniva avvolto dal fuoco e dal fumo (l'incendio sarebbe stato definitivamente spento solo il 17 aprile). In conseguenza le 140 persone presenti a bordo, tra equipaggio e passeggeri, trovavano la morte. L'unico superstite era il mozzo Alessio Bertrand, che sarebbe stato raccolto in mare più di un'ora dopo.

La prua dell'AA era orientata verso il largo in base a numerose testimonianze articolate e conformi. Le deposizioni in questione erano confortate dalle ricostruzioni tecniche e prevalevano su alcune indicazioni in senso contrario. In particolare l'indicazione del comandante dell'AA nel corso della conversazione delle 22.57.09, secondo cui la prua sarebbe stata a sud, era dovuta alla concitazione del momento.

Quanto ai punti di fonda delle navi in rada (oltre all'AA, vengono prese in considerazione quelle più vicine alla petroliera: l'Agip Napoli, la Cape Breton, la Gallant), riportati nell'inchiesta sommaria, non vi erano elementi di contrasto (l'avvisatore Ricci avrebbe spostato la posizione di tutte le navi, v. la pianta nautica a f. 451 dell'inchiesta sommaria e la piantina annotata dal Ricci all'udienza del 22.1.96).

In proposito andava tenuto presente che i dati in questione non potevano offrire per il momento dell'incidente una rappresentazione esatta del punto di fonda delle navi in quanto non si trattava di rilievi eseguiti con lo stesso metodo e in orario certo e prossimo alla collisione. All'epoca non erano previste comunicazioni ufficiali da farsi alla Capitaneria. Secondo Ricci la conoscenza della posizione delle navi in rada era approssimativa e limitata al fine di informare le navi in arrivo (v. anche Sgherri: nessuno comunicava le coordinate geografiche).

Quanto alla posizione di fonda dell'Agip Abruzzo, secondo il CT Fabbriotti, il quale aveva basato le sue osservazioni sui tracciati radar di Poggio Lecceta, la posizione di fonda dell'AA sarebbe stata ad un miglio da quella indicata nell'inchiesta ed all'interno della zona di interdizione all'ancoraggio. Un riferimento poco decifrabile sulla posizione dell'A.A. proveniva anche dalla relazione del CT Matthews (ud. 19.4.1996), secondo cui la



zona della collisione poteva essere individuata nell'area a 7,2 miglia nautiche ad ovest della stazione radar della Valle Benedetta.

Secondo Sgherri la rilevazione a mezzo radar del punto di fonda dell'AA era avvenuta dopo la collisione.

Non esistevano quindi indicazioni precise e certe sul punto di fonda dell'AA precedenti il momento della collisione. In proposito occorre tenere conto che la motocisterna era lunga, dopo le trasformazioni del 1987, quasi 300 metri (m. 285.785), per cui l'effettivo punto di fonda era circa 200 metri più a prora di quello riferito alla plancia. Occorre poi considerare la lunghezza della catena dell'ancora.

Il comandante Superina aveva dichiarato che dopo la collisione aveva cercato di allontanarsi, pur lasciando l'ancora al posto, ma l'operazione non era riuscita: l'ancora era rimasta al fondo anche se era prevedibile che avesse arato. Il Superina aveva precisato di aver raggiunto la velocità di circa 3,5 nodi e di non essere in grado di stabilire quanto fosse riuscito ad allontanarsi dal suo precedente punto di fonda.

Per il Tribunale la posizione di fonda dell'AA non si discostava apprezzabilmente, anche prima dell'impatto, dalla posizione comunicata nella fase dei soccorsi e corrispondente a quella (rilevata dalle unità dei soccorritori) di 43.29.8 lat. nord e 10.15.3 long. est.

Questo posizionamento della motocisterna risultava congruente con le indicazioni sulla rotta del MP proposte dai periti del Tribunale (190°/195°), con l'angolo di collisione di 70° prua poppa, con l'orientamento dell'Agip Abruzzo intorno ai 300° e con gli esiti dell'impatto sulle navi coinvolte.

Secondo il Tribunale il traghetto, al momento dell'abbordaggio, procedeva a velocità di crociera intorno ai 20 nodi.

Quanto alla nebbia, che è il tema specifico, oggetto del presente processo in grado di appello, il Tribunale osservava quanto segue. Il cielo era sereno, il mare quasi calmo, la notte illune e priva della linea di orizzonte. La nebbia che poteva essersi formata quella sera era la nebbia di avvezione, chiamata anche di trasporto, che si forma quando una massa di aria più calda scorra su superfici più fredde sospinta da un leggero vento e che può invadere zone limitrofe a quella in cui si forma. La nebbia si presentava a banchi e per chi stava navigando verso sud era scesa contro l'orizzonte marino scuro senza farsi avvertire. In base alle deposizioni dei marinai dei pescherecci Mauro I (Carovano Luciano), Delfino (Vitiello Michele), Domenico Emma (Pappalardo e Frasca), risultava che la nebbia aveva oscurato la petroliera ben dopo le 22,15. In proposito le deposizioni dei marittimi apparivano di speciale rilievo perchè si trattava di persone esperte della rada di Livorno, la cui terzietà era fuori discussione e che si trovavano assai vicini all'AA.

Dalle testimonianze in questione risultava che l'AA un attimo prima di essere oscurata era ben visibile con tutte le sue luci, che la petroliera era alla fonda e non in atto di compiere a luci spente un clandestino e non segnalato spostamento; che essa

non si era oscurata per un fantomatico incendio scoppiato in sala pompe; che il completo oscuramento era stato assai repentino e totale e che dopo la sparizione della petroliera pressochè immediati erano stati lo "struscio" di lamiere e il levarsi di lingue di fuoco al di sopra della nebbia.

Le dichiarazioni dei marittimi dei pescherecci erano confermate dal teste Ricci, operatore dell'Avvisatore Marittimo, che aveva affermato di aver visto alle 22,20 il MP tutto illuminato. Le deposizioni di Thermes Paolo e Olivieri Roger, due guardiamarina che avevano osservato l'AA da un piazzale dell'Accademia Navale e poi dalla camera dell'Olivieri e che il giorno successivo al sinistro avevano redatto una relazione sul fenomeno da loro osservato, non potevano essere, almeno in parte, condivise. I due avevano osservato una nuvola biancastra che avvolgeva la nave più a sud alla fonda davanti all'Accademia (l'AA) e che lasciava vedere le luci della nave ma non lo scafo. La nebulosa si muoveva e era stato possibile intravedere la sagoma della nave, che era una petroliera. Poi il fenomeno si era intensificato e la nave era sparita alla vista, si intravedeva però qualche bagliore (luci intermittenti di colore rossastro) dove si trovava la petroliera. Dopo non più di 5 minuti da quando avevano visto i bagliori i due avevano sentito l'esplosione. Olivieri aveva precisato che prima aveva visto i bagliori e poi il traghetto uscire dalla diga.

Thermes e Olivieri non potevano aver visto il traghetto uscire dal porto immediatamente prima che l'AA, interessato dallo strano fenomeno descritto, scomparisse del tutto. Infatti Thermes aveva avvertito il tremore dei vetri pochi minuti dopo la sparizione della petroliera, mentre risulta che il MP era assai prima (22,14) passato al traverso della diga della Vegliaia. Tutto l'equipaggio dell'Agip Abruzzo (Ruggero, Lanza, Cannarella, Mauro, Avossa, Acampora, Scala, Messina, Rum, Modugno, Romano, D'Agostino, De Nichilo), con l'eccezione di qualcuno che non ricordava, attestava la presenza di nebbia che prima dell'impatto era calata sulla petroliera, anche se le indicazioni orarie apparivano anticipate.

Conclusiva in ordine alla presenza della nebbia era la deposizione del mozzo Bertrand, 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».

D'Acqui e Rolla collocavano la calata della nebbia alle 22.15 e affermavano di essere sicuri dell'ora per aver guardato l'orologio.

Rolla, però, nelle sue dichiarazioni, faceva un minuzioso resoconto delle operazioni da lui compiute e precisava che l'urto era avvenuto due minuti dopo l'arrivo della nebbia, anche se non aveva guardato l'orologio al momento dell'urto.

In particolare il Rolla affermava di avere messo il radar in stand by e di non aver azionato i segnali acustici perchè non ne aveva avuto praticamente il tempo in quanto, spostatosi sull'a-



letta di plancia, aveva constatato la presenza sul suo fianco destro di due fasci direzionali luminosi (i c.d. cappelloni del MP).

Anche il comandante dell'Agip Abruzzo, Superina, collocava la discesa della nebbia alle 22.15 e asseriva che nessuno si era accorto dell'avvicinamento del traghetto perchè da qualche minuto c'era la nebbia.

Secondo Ricci dell'avvisatore marittimo, alle 22.20, ora in cui aveva ispezionato la rada per prendere contatto visivo con la Car Express in arrivo, «la visibilità era addirittura migliorata ... nel senso che vedeva distintamente tutte le navi compreso l'Agip Abruzzo ... ad occhio nudo».

In base alle dichiarazioni del Ricci i fenomeni ottici osservati da Thermes andavano collocati oltre le ore 22.20.

Le risultanze processuali prevalentemente di tipo testimoniale, ma anche confortate da annotazioni su documenti (brogliaccio dell'avvisatore marittimo con annotazione dell'arrivo in rada della Car Express, coincidente con il rilevamento della buona visibilità alle 22.20) convergevano nel collocare il momento della collisione in tempo immediatamente successivo alla sparizione alla vista dell'Agip Abruzzo.

Le testimonianze di Thermes e Olivieri sembravano accreditare che circa dieci minuti prima della radicale sparizione della petroliera fosse divenuta apprezzabile all'osservazione la formazione di una nebulosa avvolgente l'AA. Senonchè i due testimoni si esprimevano in termini di grande approssimazione e di parziale contrasto tra di loro. Ciò che contava era che l'inizio della osservazione non poteva essere anteriore alla più qualificata rilevazione della visibilità in rada effettuata dal pilota (secondo Sgherri subito prima dell'uscita del traghetto dal porto le navi in rada erano tutte perfettamente visibili) e dall'avvisatore marittimo. Il fenomeno descritto dai due gardiamarina (una nebulosa che copriva la sagoma della petroliera) non poteva non essere rilevato anche da chi si trovava in un diverso punto di osservazione. Lo stesso Rolla, che pure indica nelle 22.15 l'ora in cui aveva apprezzato semplici sfilazze di nebbia, non avrebbe potuto non avvertire l'imponenza del fenomeno descritto da Thermes e Olivieri. Inoltre, non appariva compatibile con l'esperienza professionale di ~~un~~ comandante di un traghetto la prosecuzione della navigazione a tutta forza avanti dopo la percezione da parte sua alle 22.15 di un fenomeno di importante riduzione della visibilità in corrispondenza di un ostacolo pericoloso come una petroliera da superare nel lasciare la rada.

Ulteriore conferma della repentinità dell'oscuramento si ricavava dalle testimonianze dei componenti e dell'equipaggio dei pescherecci e soprattutto dalle osservazioni fatte dal peschereccio che era più prossimo al punto di fonda dell'AA e cioè il Mauro I. In ordine alle dichiarazioni del Rolla si doveva considerare che questi intorno alle 22.15 collocava l'osservazione di semplici fili di nebbia, che inizialmente aveva pensato addirittura poter



essere fumo. L'accensione del radar, confermata anche dal pur reticente D'Acqui, stava proprio a segnalare un problema di visibilità ancora tutto da apprezzare.

Era d'altra parte significativo che a quel momento nessuna delle navi alla fonda e neppure la Cape Breton - con un carico delicato e pericoloso e così vicina all'AA - risultava essersi allertata per la percezione di modificazioni atmosferiche.

Era ragionevole ritenere che il traghetto, scomparso alla vista degli osservatori nei momenti immediatamente precedenti la collisione, si fosse esso stesso imbattuto improvvisamente nell'insuale fenomeno oscurante che già aveva coperto la petroliera senza percepirlo in anticipo tanto da non avere a sua volta attivato i mezzi di segnalazione acustica.

Rolla, sostenendo che l'urto era avvenuto dopo circa due minuti dall'oscuramento, forniva, indipendentemente dall'indicazione oraria, una successione temporale assai stretta e coerente, tra l'altro, con la velocità sostenuta e i tempi di percorrenza del traghetto.

Tale contiguità oraria tra la nebbia che oscurava l'AA e il traghetto che vi collideva avvalorava altresì che il Moby Prince avesse sino all'altezza del Cape Breton preso una rotta per circa 220°: se il Moby Prince all'uscita dell'imboccatura del porto avesse subito preso la rotta diretta per 191°, meno credibile sarebbe stato forse che la plancia del traghetto avesse considerato ciascuna nave alla fonda solo quando la doppiava e poi si fosse "dimenticata" dell'AA.

Sembrava dunque avvalorato che il traghetto avesse preso per 220° nell'intento di doppiare le navi in rada poi, proprio quando l'AA era del tutto scomparsa perchè avvolta dal banco di nebbia fittissimo, verosimilmente all'altezza del Cape Brown (penultima nave alla fonda verso sud) la plancia del MP - certo non avendo contato le navi all'ancora man mano superate - riteneva di poter procedere senz'altro verso Olbia e assumeva pertanto rotta per 191°-193°, sempre a tutta velocità; trascorrevano pochi istanti e giungeva la collisione.

In conclusione: 1) il MP 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) che il traghetto altrimenti avrebbe dovuto doppiare a ridottissima distanza; in ogni caso, considerando una rotta subito diretta del traghetto, l'AA avrebbe costituito una insidia per il MP solo dopo le 22.20, onde prima di tale orario non poteva ipotizzarsi essersi davvero concretato il dovere di emettere segnali acustici o di effettuare osservazioni radar, dopo le 22.20 per converso ogni cautela anti abbordaggio non poteva più essere adottata e sarebbe comunque risultata inefficace. 2) Considerata, invece, la diversa rotta ritenuta dal Tribunale, se Rolla dopo le 22.15 - ma prima delle 22.20 (se il fenomeno allarmante si fosse manifestato a quell'ora) - avesse acceso il radar, la rotta del traghetto - in quanto non di collisione - non avrebbe potuto inquietarlo nè indurlo a disporre segnalazioni antinebbia.



3) Se l'azzeramento della visibilità era avvenuto dopo le 22.20, o il radar neppure avrebbe avuto modo di evidenziare il rischio di abbordaggio o tale rilevamento non avrebbe consentito al terzo ufficiale di fare emettere i segnali acustici e comunque questi ultimi non avrebbero potuto essere tempestivi.

Le osservazioni svolte convergevano nel senso che il Rolla, per il brevissimo lasso di tempo intercorso tra l'oscuramento della petroliera e la collisione, non aveva avuto il ragionevole tempo materiale per apprezzare consistenza e persistenza della riduzione della visibilità e per azionare le segnalazioni acustiche prescritte.

Comunque, tali segnali, alla luce dei contributi tecnici addotti, sarebbero stati inefficaci. Secondo il CT Masoero, sostanzialmente non smentito da alcuno, la distanza di riconoscimento era di 500 metri, con l'incendio a bordo si riduceva a 200-300 metri. Non andava trascurato che i mezzi di soccorso sebbene assai vicini all'enorme petroliera non riuscivano a individuarla nemmeno al suono della sirena, che anzi talora palesavano addirittura di non percepire.

Ma doveva ammettersi che, se fosse stato possibile a Rolla azionare in tempo utile la sirena, quanto meno il traghetto avrebbe avuto la possibilità di modificare la propria direttrice di avanzamento e/o di ridurre sensibilmente la velocità sì da collidere con minor violenza e magari non proprio contro la cisterna numero 7 del carico. Se invece i rilievi tecnici si correlavano alla quasi simultaneità tra l'oscuramento della petroliera e l'impatto, allora, quand'anche il Rolla avesse potuto azionare la sirena, il fischio non avrebbe potuto indurre né una deviazione di rotta né un'apprezzabile riduzione della velocità all'impatto, attesa la velocità di 10 metri al secondo del Moby Prince.

In proposito secondo il CT Pauli, per una manovra evasiva, non si poteva scendere sotto i 700-800 metri tra il MP e il punto di impatto. Secondo il CT Del Bene a 300 metri dall'AA (dunque a 30 secondi dall'impatto) non c'era più niente da fare: infatti con una virata tutta a destra (essendo la costa a sinistra) la nave avrebbe cominciato a volgere a destra solo dopo 300 metri. Se però a tale distanza il timone del MP fosse stato messo tutto a destra e contemporaneamente si fosse operata un'inversione di passo sull'elica di destra ed altresì manovrato per fermare, l'angolo di collisione sarebbe stato molto più stretto.

Perciò nel comportamento omissivo ascritto al Rolla erano senz'altro ravvisabili l'irrilevanza penale e l'inefficienza causale in ragione dell'impossibilità per il Rolla di adottare la precisata condotta positiva di interdizione ex art. 40 c.p. e in ogni caso perché questa non avrebbe impedito la verifica dell'evento in questione.

Il Tribunale riteneva infondate le ipotesi alternative, tra cui un previo incendio a bordo dell'AA e in sala pompe, l'oscuramento per black-out della petroliera e un suo "clandestino" spostamento dal punto di ancoraggio in zona di divieto e, in particolare,



quella della "bomba" e di una virata a 180° del MP, che dopo l'esplosione sarebbe tornata verso il porto e sarebbe andata così a collidere con l'Agip Abruzzo.

Nei giorni immediatamente successivi al disastro tutti i locali del traghetto erano stati visitati dalla polizia scientifica. Risultava così (p. 13 e ss. del verbale dei sopralluoghi) quanto segue:

<<nel garage a prua, pressochè in corrispondenza del portellone anteriore si osserva una grossa lastra metallica totalmente divelta dal pavimento e bombata verso l'alto. Sopra alla lastra vi è un autocarro che presentava la cabina e il cassone con resti di barca completamente schiacciati. La cabina è addirittura appiattita tanto da risultare pressochè inidentificabile. Sul soffitto sovrastante la cabina dell'autocarro, corrispondente al ponte di prua, si osserva uno squarcio presumibilmente prodotto dal violento impatto dello stesso autocarro proiettato verso l'alto. Il soffitto è posto a un'altezza di circa 5 metri.

La grossa lastra metallica di forma quadrangolare si trovava a copertura di un locale sottostante in cui era ubicato il motore elettrico che azionava le eliche di prua e, presumibilmente, era imbullonata al pavimento. La zona circostante la sede naturale della lastra presenta analoga grossa bombatura verso l'alto. Il locale sottostante presenta tutte le pareti metalliche fortemente deformate e bombate verso l'esterno. Il motore elettrico delle eliche di prua, incassato rispetto al piano del vano, sembra integro. Una ringhiera, posta a protezione su due lati del vano motore e le centraline elettriche inserite in armadi metallici, ubicati nell'angolo posteriore destro, sono parzialmente divelte. Le deformazioni rilevate sulle strutture del locale presentano analogie e similitudini ad effetti deflagratori.

Si ritiene infatti verosimile l'ipotesi che nel locale anzidetto possa essersi verificata una grossa esplosione con notevole forza espansiva diretta oltre che lateralmente dal basso verso l'alto e da destra verso sinistra. L'esplosione avrebbe divolto la lastra metallica sovrastante sulla quale era parcato l'autocarro proiettandolo in alto contro il soffitto dove si schiacciava producendo lo squarcio>>.

Con relazione 26.2.1992 il CT del P.M. Alessandro Massari, responsabile a livello nazionale della parte chimica della Polizia Scientifica, riferiva di aver effettuato il prelievo di 20 reperimenti, di averli "lavati" con acetone di aver filtrato le soluzioni acetone, di averle concentrate e quindi analizzate sia singolarmente sia in miscela, sottoponendole a reazioni colorimetriche del tipo qualitativo (con esito negativo), a cromatografia su strato sottile senza che si evidenziasse la presenza certa di tracce di esplosivi ad alto potenziale; a microscopia elettronica a scansione automatica abbinata a microsonda a dispersione di energia senza rilevare la presenza di elementi significativi; a gascromatografia/spettrometria di massa, mediante analisi con acquisizione globale e mirata, individuando la presenza di TNT (trinitrotoluene), DNT (dinitrotoluene) e di NG (nitroglicerina). Nelle miscele delle soluzioni attraverso la gascromatografia era





stato possibile "ipotizzare" la presenza di TNT; «la presenza di questo composto era stata confermata con il metodo dell'aggiunta». Mediante l'impiego di ulteriori tecniche il CT individuava la presenza dei seguenti composti: nitrato di ammonio, etilenglicoledinitrato, nitroglicerina, dinitrotoluene, trinitrotoluene, pentrite, T4: i primi cinque erano tipici di composizioni esplosive ad uso "civile" denominate come gelatine-dinamiti, mentre gli ultimi due erano presenti soprattutto in esplosivi militari e in plastici da demolizione (Semtex H). I 7 componenti identificati peraltro sarebbero potuti anche provenire da più di due miscele esplosive. In ogni caso, con la sola eccezione del nitrato di ammonio, si trattava di esplosivi ad alto potenziale. Le tracce di questi esplosivi erano presenti nel locale motore dell'elica di prua, anche se, essendo in quantità inferiori ai limiti strutturali, non era stato possibile accertare i singoli reperti che li contenevano. Il CT veniva incaricato di ulteriori accertamenti e, tra l'altro, riferiva che le deformazioni del locale bow-thruster, formatisi a seguito dell'esplosione, non erano uniformi su tutte le superfici del locale, ma andavano in una direzione ben definita. Secondo l'esperto queste evidenze escludevano già l'esplosione da gas, la cui principale caratteristica era quella della uniformità delle deformazioni derivanti da una esplosione di tipo sferoiforme. Inoltre l'esplosione da gas poteva essere esclusa esaminando attentamente l'impianto di aerazione del locale bow-thruster, i cui interruttori erano stati trovati nella posizione di inserito. Infatti si poteva escludere che i gas fossero stati aspirati direttamente dall'impianto di ventilazione, sia perchè sarebbero stati aspirati già in fiamme e conseguentemente avrebbero provocato, nella parte iniziale delle canalizzazioni, deformazioni tipiche di un effetto lancafiamme, sia perchè lo stesso impianto serviva anche altri locali, le cui minori dimensioni e la cui mancanza di ricambio di aria meglio si sarebbero prestate alla creazione di pericolose sacche di gas. In conclusione il dott. Massari considerava molto probabile l'ipotesi che la presenza in detto locale dei residui esplosivi accertati derivasse da un'esplosione ed affermava l'impossibilità, per mancanza di dati oggettivi certi, di indicare se l'esplosione fosse avvenuta prima, durante o dopo l'urto della M/N Moby Prince con la petroliera Agip Abruzzo.

In proposito i CC.TT navali del P.M. ritenevano che una eventuale esplosione precollisione avrebbe al più potuto svolgere una influenza solo di natura psicologica, distraendo il personale di guardia in plancia al punto tale da non fargli assumere consapevolezza di ben altro pericolo, cioè di essere in rotta di collisione.

Secondo la perizia Mariperman era impensabile che l'onda d'urto avesse provocato sull'ampia superficie del lamierino del quadro elettrico solo lievi deformazioni della portelleria, non avesse danneggiato il tubo fluorescente e neppure rotto il vetro del manometro del sistema idraulico. In base a questo e ad altri rilievi andava esclusa la possibilità che i danneggiamenti rilevati fossero conseguenti a onde d'urto supersoniche di detonazione,



gli stessi invece sembravano tipici di un'esplosione gassosa. Tale situazione si spiegava ammettendo che il ventilatore situato sul ponte di coperta avesse aspirato i gas del greggio Iranian Light che contenevano propano, butano e vapori di pentano. Non esisteva alcuna connessione tra i danni delle strutture e le tracce di esplosivo. Tali tracce potevano spiegarsi con la presenza nel locale elica di manovra o nel locale sovrastante, prima dell'esplosione gassosa, di una certa quantità di esplosivo non innescato, che era semplicemente bruciato. Non esistevano elementi dai quali dedurre che le deformazioni avessero un orientamento preferenziale. Nessun testimone, neppure Bertrand, aveva segnalato qualcosa che potesse avvalorare un evento particolare prima dell'urto.

Le osservazioni dei CC.TT navali del P.M. in ordine alle deformazioni del camion ubicato sul portellone del locale bow-thruster, portavano obiettivamente ad escludere che l'esplosione avesse preceduto la collisione. Era stato, infatti, rilevato che la struttura del gancio posteriore di rimorchio dell'automezzo era spostato in avanti, provocando la inflessione in avanti e lo svergolamento della lama paraurti posteriore. All'altezza di queste strutture il ponte presentava una ruga disposta trasversalmente da murata a murata di altezza pari a circa 15 cm.. Detta ruga presentava in corrispondenza della posizione del gancio di rimorchio dell'automezzo una bugna verso prora, riconducibile per la sua forma all'urto del gancio sulla ruga stessa. Tale corrispondenza avrebbe portato a concludere che l'esplosione fosse avvenuta dopo la collisione, cioè dopo che la ruga si era formata a seguito di quell'evento.

Secondo il Tribunale, in base alle osservazioni di Mariperman e a quelle dei CC.TT. del P.M., la tesi che in conseguenza dell'esplosione il traghetto avesse virato di 180° per fare rientro in porto non era sostenibile. Questa tesi andava scartata anche per altre considerazioni: Bertrand non aveva sentito il forte boato; non era stata data alcuna comunicazione radio nè dell'esplosione nè del rientro; nell'ipotesi suddetta il MP non sarebbe andato a collidere contro l'AA a tutta forza, ma avrebbe dovuto ridurre la velocità; lo spazio e i tempi di percorrenza inficiavano la tesi del rientro, se non vi fosse stata nebbia - come sosteneva Massari - la MP avrebbe doppiato l'AA e subito dopo sarebbe andata a collidere contro la petroliera da poco superata. La tesi in questione era anche conflittata dalle testimonianze (tra gli altri di Thermes e Olivieri) ed era smentita in modo definitivo dalla "chiamata commerciale" terminata alle ore 22.23.27 su canale 16 e proseguita su canale 61 per un minuto, un minuto e mezzo, senza che dal MP si facesse cenno ad un qualsiasi problema.

Occorreva anche ricordare che il dott. Massari aveva prelevato i campioni a bordo del Moby Prince dopo sette mesi dalla asserita esplosione, quindi, come aveva osservato il CT Mignogna, non avrebbe dovuto essere rilevato l'etilenglicole, che era una sostanza altamente volatile e permaneva sul luogo dell'esplosione per meno di una giornata.



Nel filmato D'Alesio, che mostrava le immagini dell'incendio conseguente alla collisione riprese dall'abitazione dei D'Alesio sul lungomare del viale di Antignano, alle 22.33.35, secondo il CT Mignogna, si notava una enorme palla di fuoco che durava per 10 fotogrammi circa (0,4 secondi) e che rappresentava, per durata e conformazione la classica deflagrazione da gas.

Il c.d. video D'Alesio, secondo il CT del P.M. Massari e il CT di parte civile Brandimarte, avrebbe mostrato la petroliera con la prua a sud e le fiamme che si levavano dietro di essa. Anche il perito RAI Roberto Ceccatto vedeva nel video D'Alesio un oggetto solido perchè non c'era l'effetto diffusione che avrebbe potuto verificarsi in un banco di nebbia: tra la sagoma e la luce non c'era mai la minima interazione, si vedeva un contorno netto.

L'argomentazione per il Tribunale era plausibile, tuttavia l'impenetrabilità di un banco di nebbia e fumo, oltretutto particolare, poteva ben dare la sensazione di un oggetto solido. In merito era convincente la valutazione dei tecnici navali, secondo cui il corpo solido era una stratificazione di fumo molto denso prodotto dalla combustione. Pertanto dal video D'Alesio si poteva dedurre che la prua della nave era nei settori nord-nordovest. Se l'incendio fosse stato oltre la nave, la densa stratificazione dei fumi avrebbe potuto sovrastare ed oscurare il ponte di coperta, ma non avrebbe mai potuto far sparire l'immagine della sovrastruttura di poppa, alta oltre 20 metri dal ponte di coperta e pitturata di bianco.

Il video Canu era una videocassetta, recuperata all'interno della videocamera inserita nella borsa di Giglio Annamaria, moglie di Canu Angelo, e contenente alcune riprese effettuate a bordo del traghetto prima della partenza. Le riprese mostravano numerose persone sedute nel locale bar di prua intente a seguire la partita Juventus-Barcellona, trasmessa in diretta TV. Le sequenze del filmato proseguivano poi nel locale De Lux e, dopo uno stacco, nella cabina occupata dalla famiglia Canu; eseguita una panoramica della cabina, la ripresa proseguiva spostandosi verso l'alto; le immagini si fermavano sulla borsa appoggiata sul lettino superiore della cabina, quindi si udiva un forte rumore.

Il bar ripreso nella cassetta era a prua; c'era molta gente a vedere la partita alla TV. C'erano pochi metri tra il bar e il punto di collisione e tuttavia non vi erano state trovate salme. Era ragionevole ritenere che le persone all'interno del bar, in preda al terrore, si fossero allontanate cercando altrove una via di scampo.

Quanto al previo incendio e all'autooscuramento dell'AA, le concordi dichiarazioni di tutti i componenti l'equipaggio della petroliera smentivano categoricamente che a bordo dell'Agip Abruzzo si fosse generato un principio di incendio in sala pompe.

Il black out e lo spostamento (comunque motivato) dell'Agip Abruzzo contrastavano con le numerose testimonianze di osservatori che avevano scorto la petroliera ferma alla fonda, tutta illuminata, e, alla sua sparizione, l'incendio subito divampato. In proposito decisive risultavano le dichiarazioni degli equipaggi



dei pescherecci che si trovavano proprio in quella zona di mare e - specie il Mauro I e il Domenico Emma - assai prossimi alla petroliera e a sud di essa.

Dal filmato D'Alesio, iniziato 5 minuti e 28 secondi dopo il May Day e di durata poco superiore ai tre minuti, si ricavava che la petroliera per oltre tre minuti era rimasta immobile.

Dal messaggio lanciato alle ore 22.36.27 dall'Agip Abruzzo (ufficiale RT Recanatini) sembrava che la nave che aveva speronato la petroliera fosse una bettolina. Era risultato, però, che tutte le bettoline quella sera erano all'ormeggio (testi Pollastrini, Ricci, Stefanini, D'Alesio Nello, D'Alesio Antonio, Manganiello).

Doveva essere esclusa la presenza di un altro natante (magari quello che avrebbe disturbato la navigazione del Moby Prince) e che tra questo e la petroliera fossero in corso operazioni di "travaso" clandestino. In primo luogo non risultava che il greggio trasportato fosse "allo stato estero" e quindi suscettibile di costituire oggetto di contrabbando. In secondo luogo non vi era interesse a sottrarre alla petroliera una miscela (separabile solo in raffineria) costituita da acque oleose di sentina, colaggi da pompe e apparecchiature, residui di olio, slop di sentina. Secondo i CC.TT. del P.M., prima della collisione, non vi erano anomalie nè difetti strutturali nell'impianto di timoneria, in quello delle eliche e nel sistema della girobussola del MP. All'atto della collisione ambedue i sistemi Kamewa erano regolarmente funzionanti, poi, nel corso dello spengimento dell'incendio, si era verificato un allagamento che aveva provocato i difetti riscontrati.

Le trasmissioni del sistema idraulico del timone non erano danneggiate. Il timone era "sul manuale". Era certo che il riscaldamento differenziale provocava il movimento della barra del timone, il riscaldamento cioè veniva assimilato a un segnale. Era impossibile che la posizione di 30° a dritta fosse conseguenza di un comando perchè la posizione della ruota di plancia era predisposta a sinistra e non a dritta: se il timoniere avesse dato un comando di 30° a dritta, il timone avrebbe assunto conforme posizione, poi anche se il timoniere avesse lasciato il timone, questo non avrebbe potuto scavalcare il by-pass e andare a sinistra. Secondo i periti del Tribunale, la situazione delle cremagliere della colonnina del timone rifletteva la manovra in atto al momento della collisione: il timoniere aveva la barra di pochi gradi a sinistra. La tesi più verosimile per la situazione del timone era quella che il timoniere, quando era avvenuto l'incidente, stesse operando piccole correzioni di rotta, pochi gradi a dritta, pochi gradi a sinistra, i riscaldamenti successivi interpretati come un segnale, avevano provocato lo spostamento a 30° a dritta.

Si poteva quindi concludere che neppure l'ipotesi di un'avaria al timone del traghetto, quale fattore causale della collisione, aveva ottenuto il minimo riscontro e quindi - a giudizio del Tribunale - andava esclusa.



La Relazione Ministeriale e tutti gli altri consulenti nonchè i periti del Tribunale concordavano su un angolo di collisione di 65°-70° tra prua e poppa (115°-110° prua-prua).

Si doveva supporre che sotto la spinta del Moby Prince si fosse avuto uno spostamento trasversale dell'Agip Abruzzo. Nella successiva fase di messa in moto in avanti dell'AA il MP era stato costretto a ruotare intorno al punto di incastro, provocando l'arrotolamento verso l'esterno dei lembi poppieri della falla bassa dell'AA e, in fase di sganciamento, lo spostamento in fuori dei lembi prodieri della falla alta e ciò fino a sganciarsi. Dopo essersi "sganciato" MP urtava con la sua murata sinistra contro la murata di dritta dell'AA allontanandosi da questa per cominciare a descrivere traiettorie pressochè circolari in senso destrorso.

All'arrivo del Tito Neri IX, che era il primo mezzo di soccorso a raggiungere la petroliera, il Moby Prince non era più nella falla e neanche nei paraggi.

Alle 22.40 il pilota dell'aereo AZ diretto a Pisa aveva osservato dalla verticale un solo bersaglio in fiamme.

Pappalardo, capo barca del peschereccio Domenico Emma aveva riferito di aver notato sul radar, 5-10 minuti dopo lo "struscio", "due navi che si aprivano".

Era estremamente improbabile che un operatore RT decidesse di sua completa iniziativa l'invio di un May Day o di altri analoghi segnali di soccorso. In base alle dichiarazioni di Savelli, operatore all'ascolto sul canale 16, si poteva affermare che sul traghetto sino alle ore 22.24.26 - 22.24.56 tutto si svolgeva normalmente. La collisione era stata immediatamente successiva al termine della conversazione sul canale 61 tra il traghetto e IPL e era avvenuta, al più tardi, 20-30 secondi dopo la fine del dialogo sul canale 61. In questo intervallo temporale così ristretto era incredibile che potesse essersi verificato sul traghetto un evento eccezionale che avesse svolto un ruolo causale. In ogni caso la collisione ormai era assolutamente inevitabile e sarebbe comunque avvenuta. Il MP infatti distava dalla petroliera non più di 200-300 metri (se procedeva a 20 nodi o meno se la velocità era più bassa).

In conclusione il Tribunale (pp. 767-768) riteneva fondata e faceva propria la ricostruzione prospettata tra gli altri dal CT Pauli e dal perito Prospero.

La sciagura era stata causata da una convergenza di fattori avversi (p. 781) quali il repentino arrivo di un "micidiale banco di nebbia" ed altresì l'impatto proprio contro la tank n. 7 del carico (a pochi metri dalla cisterna n. 6 di zavorra) della petroliera, che per poche decine di metri non era stata evitata.

Non si poteva omettere la censura verso la plancia di comando del Moby Prince per la velocità di crociera subito assunta, per non aver debitamente osservato il radar quanto meno nell'assumere all'altezza del Cape Breton, la rotta per Punta Polveraia, per aver persino ommesso di considerare e computare le navi man mano superate così da non realizzare che quella più a sud, l'Agip Abruzzo, sebbene non più visibile doveva ancora essere doppiata.



L'addebito più grave era quello di non aver controllato il radar: la navigazione "a vista" in realtà faceva solo individuare le luci di terra e quelle delle grosse navi; lanciato a quella velocità verso un'indistinta oscurità il traghetto avrebbe potuto travolgere imbarcazioni minori aggirantesi in rada ed assai meno visibili in congruo anticipo.

Quanto al Rolla, la stretta contiguità tra l'oscuramento della petroliera da parte del fitto banco di nebbia e la collisione elideva il nesso causale.

Non poteva condividersi l'assunto dell'avv. Bassano secondo cui occorreva aver riguardo non già all'inviluppo nella nebbia ma all'avvistamento di essa. Questa prospettazione era molto formale, se così fosse stato, in certi mesi ogni porto avrebbe risuonato quasi in continuazione di squillanti e spesso inutili suoni di campane, gong e sirene in un indistinto fragore. Più concreto e rispondente alla ratio della regola n. 35 era che l'obbligo dei segnali in questione sorgesse in presenza del verificarsi di due condizioni, l'avvicinarsi di una nave e una visibilità pericolosamente ridotta.

La rotta di collisione del traghetto aveva inizio con l'assunzione della rotta per Olbia all'altezza del Cape Breton, a 0,7 miglia dall'Agip Abruzzo, circa due minuti prima dell'impatto (il traghetto procedeva a circa 10 metri il secondo): il radar col sistema Arpat dell'Agip Abruzzo consentiva la rilevazione automatica di una rotta di collisione attraverso l'analisi del comportamento del bersaglio e dei dati cinematici di essa, ma necessitava di circa tre minuti per rilevare una rotta pericolosa. Il radar impiegava almeno 15 secondi per l'acquisizione del bersaglio, altri 40 secondi per far apparire il vettore e ulteriori 108 secondi per fornire i dati cinematici utili. Dunque, nella migliore delle ipotesi, solo dopo 163 secondi (equivalenti ad una distanza di 1677 metri del MP dall'AA) il radar avrebbe potuto allertare Rolla evidenziandogli la rotta di collisione presa dal traghetto, ma tale periodo era superiore all'intervallo intercorso tra l'assunzione della rotta per Olbia e l'impatto contro la petroliera.

L'inviluppo della petroliera nella nebbia era stato assai repentino: due minuti circa (corrispondenti alla distanza-tempo di percorrenza corrente tra l'Agip Abruzzo e il Cape Breton, all'altezza del quale il traghetto aveva assunto rotta per 191°-195°). In merito non si poteva pretendere dai testimoni la precisione estrema dei riferimenti temporali.

Le altre ipotesi erano rimaste prive di riscontri e smentite da positive acquisizioni. La petroliera si trovava dopo la collisione nello stesso punto di fonda che occupava prima, valutato da molti consulenti fuori del triangolo di interdizione, oltretutto stabilito non già in funzione della sicurezza della navigazione in rada, bensì a tutela per le navi che avessero a gettare l'ancora.



L'Agip Abruzzo aveva la prua a largo, come asseverato da numerosi testimoni e non contraddetto dal video D'Alesio. Le fotografie prodotte da Del Nista, sebbene scattate da sud della petroliera, non facevano intravedere il traghetto nè davanti nè dietro. Dalla cassetta Canu si poteva desumere solo la tranquillità della vita a bordo del Moby Prince prima della collisione. Pertanto il Rolla doveva essere assolto.

#### L'APPELLO DEL P.G.

Il P.G. proponeva ritualmente appello nei confronti dell'imputato Rolla Valentino e con i motivi di impugnazione deduceva che era indubbio - ed era riconosciuto sia dal Tribunale che dallo stesso Rolla - che sia le norme internazionali sulla tenuta di guardia su nave all'ancora in porto sia criteri di ordinaria prudenza facevano obbligo all'apparire di un fenomeno nebbioso di azionare il radar nonchè le prescritte segnalazioni sonore e le comunicazioni a mezzo radio; che perciò la questione rilevante era se il Rolla, accortosi della nebbia, avesse o non avesse avuto il tempo materiale per adottare le indicate precauzioni del caso; che, secondo tutte le risultanze processuali e la stessa sentenza impugnata, il tempo sarebbe stato sufficiente se la nebbia fosse calata almeno dieci minuti prima della collisione, insufficiente in caso contrario; che gli elementi di prova acquisiti imponevano la conclusione che la nebbia aveva avvolto l'Agip Abruzzo non dopo le 22.15 di quella sera del 10.4.91 e che dunque non era giustificata la conclusione del Tribunale di Livorno sulla quasi simultaneità tra l'insorgere del fenomeno nebbioso e la tragica collisione; che l'enunciata incompatibilità con l'esperienza professionale di un comandante di traghetto della prosecuzione della navigazione a tutta forza avanti, dopo la percezione di un fenomeno di importante riduzione della visibilità in corrispondenza di un ostacolo pericoloso come una petroliera doveva essere disattesa in quanto mera petizione di principio; che le testimonianze dei comandanti e dell'equipaggio dei peschereggi (Mauro I, Delfino e Domenico Emma) e dell'avvisatore Ricci non erano incompatibili con il calo della nebbia intorno alle 22.15 in quanto quelle deposizioni attenevano ad aree più o meno distanti dal punto di fonda dell'Agip Abruzzo ed erano espresse in termini alquanto generici e approssimativi; che di significato ben più preciso appariva quanto emergeva dalla documentazione delle navi quella sera in entrata o uscita dall'area portuale di Livorno (Hesperus: già verso le 21.30 era avvertibile un deterioramento della visibilità lungo la costa sud del porto; M/N Adige: alle 21.54 prendeva rotta per Savona, navigazione con carsa visibilità; M/N Car Express: veniva da nord, alle ore 20.00 rilevava mare calmo e nebbia); che quel pomeriggio già era stata avvistata nebbia; che le dichiarazioni dei testimoni indicati in appresso e dello stesso Rolla, rese nell'immediatezza, a differenza di quelle dei marinai dei pescherecci, erano circostanziate, contestualizzate e tra loro coerenti in misura tale da giustificare la

conclusione che il fenomeno nebbioso era stato rilevato sull'Agip Abruzzo non dopo le ore 22.15: Thermes: aveva visto il traghetto quando da poco era in osservazione, assieme all'Olivieri, sul piazzale (ore 22.10 - 22.15) ed in particolare in un momento immediatamente precedente la completa sparizione alla vista della petroliera; Olivieri: poco dopo le 22.00 aveva visto la petroliera avvolta in una nuvola biancastra ... la osservava per circa 10 minuti ... poi la petroliera scompariva del tutto (Thermes e Olivieri avevano stilato una relazione di servizio nell'immediatezza e nei termini sopra riportati); Lanza: era operaio sull'Agip Abruzzo ... quella sera stava pescando a poppa ... aveva visto arrivare la nebbia abbastanza fitta ... dopo 10-12 minuti era avvenuta la collisione; Avossa e D'Acqui: verso le 22.15 avevano visto scendere improvvisamente una forte nebbia; Superina: verso le 22.15 era calata una forte nebbia; Rolla: al P.M. l'11.4.1991 aveva parlato di improvvisa e forte nebbia calata alle 22.15, aveva consultato l'orologio, nel corso dell'inchiesta sommaria il 13.4.1991 e nell'inchiesta formale in data 9.9.1991 aveva ripetuto le stesse cose; che, ciò premesso, la sentenza andava riformata nei confronti del Rolla, il quale sapeva o doveva sapere che il punto di fonda era a non più di 150 metri al di fuori della zona di interdizione all'ancoraggio; che i punti di fonda non venivano comunicati, tanto che la conoscenza della posizione delle navi in rada da parte delle competenti autorità era solo approssimativa; che la notte era illune; che le norme internazionali servivano a prevenire proprio fatti quali quello in esame; che perciò il Rolla avrebbe dovuto attivarsi immediatamente e non invece dare luogo alle omissioni a lui contestate; che quanto alla sussistenza del nesso di causalità tra tali omissioni e l'evento si doveva considerare che la rotta di collisione del traghetto aveva avuto inizio con l'assunzione della rotta diretta per Olbia, all'altezza del Cape Breton, a 0,7 miglia dall'Agip Abruzzo e dunque a due minuti dall'impatto e conseguentemente ben otto minuti dopo l'apparire della nebbia sulla petroliera; che i segnali acustici omessi dovevano essere udibili a miglia 1,5 e pertanto, se fossero stati emessi, sarebbero stati sentiti sul traghetto molto prima dell'assunzione della rotta per Olbia; che il difetto di nesso di causalità tra il tardivo uso del radar e l'impatto era stato ritenuto sulla base sia della sbagliata individuazione del momento in cui la nebbia era calata sulla petroliera, sia della confusione tra tempo necessario per elaborare dati cinematici relativi ad eventuali rotte di collisione e tempo necessario per rilevare da punto fisso un bersaglio mobile; che tali ultimi tre punti potevano eventualmente essere verificati ed approfonditi con nuova perizia collegiale; che in conclusione la condotta omissiva del Rolla, pur in presenza di una ben maggiore responsabilità del comando della Moby Prince, era penalmente rilevante; che per quant'altro si faceva rinvio alle istanze proposte allo stesso P.G. ex art. 572 c.p.p. dai difensori delle PP.CC., istanze allegate e da considerarsi parte integrante dell'imputazione.





Pertanto l'appellante P.G. chiedeva l'affermazione di responsabilità del Rolla in ordine ai reati ascrittigli e la condanna dello stesso alla pena di giustizia, previa eventuale rinnovazione dell'istruzione dibattimentale.

ISTANZE EX ART. 572 C.P.P..

Poichè l'appello del P.G. richiama le istanze ex art. 572 c.p.p. delle PP.CC., si devono esaminare queste istanze. Quella a firma dell'avv. Bassano e di Loris Rispoli e quella a firma degli avv.ti Chirco e Massa sono identiche tra loro e sono anche uguali agli appelli proposti dagli stessi difensori delle PP.CC, ad eccezione dell'ultimo paragrafo (pp. 59-60) relativo alla posizione degli imputati Lorenzo Checcacci e Angelo Cedro. In proposito però il P.G. non solo ha esplicitamente limitato la propria impugnazione alla posizione di Rolla Valentino, ma, con provvedimento in data 7.3.1998, ha espressamente respinto l'istanza ex art. 572 c.p.p. presentata nell'interesse delle PP.CC. Lazzerini Franco e D'Antonio Ciro "nella parte relativa a Spartano Gianluigi, Checcacci Lorenzo e Cedro Angelo", ritenendo del tutto condivisibile in merito la sentenza del Tribunale di Livorno.

Non vi è quindi impugnazione nè da parte del P.G. nè da parte delle PP.CC. nei confronti degli altri imputati, essendo gli atti di appello diretti tutti nei confronti del solo Rolla. Per il contenuto delle istanze ex art. 572 c.p.p. presentate dagli avv.ti Bassano, Massa e Chirco si rimanda ai rispettivi atti di appello, resta invece da esporre il contenuto dell'istanza ex art. 572 c.p.p. presentata dagli avv.ti Filastò e Giunti nell'interesse delle PP.CC. Lazzerini e D'Antonio, osservando fin d'ora che, come si desume anche da quanto prima rilevato a proposito delle deduzioni di alcune PP.CC. contro Spartano Checcacci e Cedro, l'appello del P.G. non è contraddittorio perchè il richiamo operato deve intendersi limitato alle sole parti delle istanze delle PP.CC. compatibili con quanto esplicitamente dedotto dallo stesso P.G. (ciò in particolare, ma non soltanto, in riferimento alla presenza della nebbia).

ISTANZA EX ART. 572 C.P.P. DELLE PP.CC. LAZZERINI E D'ANTONIO.  
Il percorso logico seguito dal Tribunale di Livorno è fondato su una premessa indimostrata: la decisione di alcune delle parti di interpretare i dati disponibili in modo da accreditare una verità diversa da quella effettiva. La sentenza del Tribunale si fonda sulla perizia redatta da un collegio di quattro esperti, che hanno contraddetto anche alcuni risultati di altre perizie di consulenti stessi del primo giudice.  
In particolare, in merito al c.d. video D'Alesio, trattasi di documento che, a parere dello stesso perito chiamato ad interpretarlo dal Tribunale, avrebbe dovuto determinare quest'ultimo a prendere delle conclusioni completamente opposte a quelle recepite nella sentenza. Infatti la relazione peritale è arrivata alla conclusione che il mare era perfettamente visibile tra l'os-

servatore e il luogo della collisione (identica conclusione cui era pervenuto il collegio peritale, anch'esso nominato dal Tribunale, per l'esame delle condizioni climatiche), che vi era la presenza di un oggetto omogeneo <<allungato e solido>> (la nave Agip Abruzzo) e che le <<fiamme e l'esplosione appaiono sempre dietro l'oggetto evidenziato>>. Secondo il Tribunale quell'oggetto solido che non subisce alcuna alterazione nel proprio perimetro altro non è che il banco di nebbia che, a mo' di murata alta cento metri e lunga trecento, si frappone immobile, per alcuni minuti tra l'osservatore e il teatro della collisione. Questa ricostruzione - uno dei cardini su cui si fonda la sentenza - è inaccettabile per la percezione immediata che si ricava dall'esame visivo. L'unica cosa certa che non è mai stata da nessuno messa in discussione è che la collisione si sia verificata nella parte poppiera destra dell'Agip Abruzzo. Ebbene, combinando questo dato di fatto con la chiara immagine del video D'Alesio, che mostra anche a parere del perito del Tribunale la fiancata sinistra della petroliera (perchè si dice il fuoco sta dietro), non si può che concludere che la collisione si sia verificata esattamente dalla parte opposta rispetto alla ricostruzione accolta dal Tribunale. Appare evidente l'incongruenza con la prospettazione contenuta in sentenza che si basa su due punti fermi: una rotta normale e di natura rettilinea che avrebbe condotto direttamente la Moby Prince a collidere con l'Agip Abruzzo e la presenza di nebbia, quale unica spiegazione della pur sconsiderata condotta di navigazione dell'equipaggio del traghetto. Ed infatti se la rotta dovesse essere considerata rettilinea, delle due l'una: o la petroliera era orientata in maniera diversa rispetto a quella sostenuta dal Tribunale (con la prua al largo) ovvero la rotta non era rettilinea e la ricostruzione è priva di ogni pregio.

In merito alla esplosione verificatasi a bordo del traghetto. Nei locali delle eliche di prua del Moby Prince, il dott. Massari, consulente del P.M., al termine del proprio esame chimico, rileva la presenza di ben otto componenti (Semtex H, T4, TNT ecc.) che rappresentano una carta d'identità circa la matrice dolosa che sta alla base dell'esplosione. Secondo il Tribunale invece il consulente del P.M. avrebbe scambiato per esplosivo tracce residue di altre sostanze. Il P.M. ha ignorato la situazione. Le PP.CC. hanno accreditato l'esplosione l'una ad un fatto doloso e l'altra ad un fatto di natura "fisica", causata dalla saturazione gassosa dell'ambiente esplosivo. Per l'importanza di escludere o meno l'esplosione antecedente alla collisione meritava un tentativo di ulteriore elaborazione peritale. La possibilità di tale approfondimento ex art. 603 c.p.p., unitamente alla ripetizione degli esami chimici su reperti ancora agli atti, è consentita in relazione alla vicenda del camion che saltò in aria nella stiva. Essendo accettato da tutti che l'esplosione causò una sorta di ruga sul pavimento del garage ove era posteggiato il camion, accertare se l'impronta del gancio di traino del camion stesso fu

ivi stampata quando la ruga era già presente ad esplosione avvenuta antecedentemente alla collisione o meno permetterebbe di chiarire i dubbi relativi. Omesse le osservazioni in tema di sopravvivenza (che esulano dall'oggetto dell'appello), l'istanza prosegue in tema di nebbia come segue. La nebbia (vi erano motivi per escluderne e per accertarne la presenza, anche se i motivi per accertarne la presenza erano di natura testimoniale e non sempre congruenti per tempi e luoghi di osservazione mentre quelli per escluderne la presenza avevano almeno una base documentale quale il video D'Alesio) è stato il necessario complemento alla ricostruzione della vicenda fornita dal Tribunale di Livorno. Senza nebbia rimaneva solamente la pazzia della plancia di governo del traghetto, a cui fortunatamente nessuno poteva arrivare. Nell'istanza si coglie una ripetuta osservazione di natura metodologica: l'invito a non forzare le risultanze per arrivare ad una ricostruzione del fatto che abbia la pretesa di spiegare tutti gli aspetti della vicenda.

#### ATTI DI APPELLO DELLE PARTI CIVILI

Le PP.CC. Loris Rispoli, Pasquale Rispoli, Renata Pellegrini, Umberto Granatelli, Ivanna Porta, Enzo Farnesi, Luca Farnesi, Elsa Donati, Maddalena Ruggeri, Maria Bommarito, Gaetano Bommarito, Silvana Bommarito, Rosaria Bommarito, Salvatore Bommarito, Adolfo Granatelli e Lorenza Pierleoni proponevano impugnazione nei confronti di Rolla Valentino e deducevano quanto segue. Nella sentenza è mancata qualsiasi valutazione sulla commisurazione della condotta tenuta dal Rolla con le contestazioni articolate nel capo di imputazione. Il Tribunale ha saltato l'esame delle norme della convenzione di Londra del 1978 e delle raccolte mandazioni allegate, scegliendo la via della valutazione della condotta del Rolla alla stregua di profili di diligenza generica. Inoltre il primo giudice ha svalutato il dato certo dell'ora del sopraggiungere della nebbia, ripetutamente indicata, oltre che dallo stesso Rolla, dal marinaio D'Acqui e confermata da numerosi riscontri testimoniali. Quell'indicazione oraria comportava un intervallo di circa dieci minuti tra il rilevamento della nebbia e la collisione, un tempo sicuramente sufficiente per porre in essere le condotte prescritte dalle norme che disciplinano la tenuta di una guardia. Il Tribunale ha dato rilievo alle deposizioni dei testi Carovano, Vitiello, Pappalardo e Frasca, membri degli equipaggi dei pescherecci, e ha ritenuto non attendibili le testimonianze dei due guardiamarina, Thermes e Olivieri, che la mattina dopo la collisione avevano steso un rapporto al comando dell'Accademia Navale. La sera del 10 aprile i due guardiamarina osservarono un fenomeno di nebulosità formarsi intorno all'Agip Abruzzo in un tempo che ebbero a stimare in almeno dieci minuti prima della collisione,

fenomeno che ebbe una graduale progressione sino a condurre alla sparizione dell'Agip Abruzzo alla loro vista non meno di quattro o cinque minuti prima di avvistare i bagliori del fuoco. Il Tribunale giunge a negare credibilità alle stesse dichiarazioni autoaccusatorie del Rolla pur convergenti con le indicazioni temporali dei due guardiamarina. Secondo il Tribunale intorno alle 22.15 Rolla colloca l'osservazione di semplici fili di nebbia, ma l'imputato in realtà non parla mai nè di fili nè di sfilazze. Il Tribunale muove dall'assunto secondo cui il Rolla non avrebbe avuto ragione di preoccuparsi dell'avvicinarsi della nebbia nè di segnalare il pericolo di una progressiva riduzione di visibilità finchè l'Agip Abruzzo non fosse stato interamente inviluppato nella corte nebbiosa sì da sparire alla vista. Il primo giudice ha ommesso di valutare le condotte a cui il Rolla era normativamente tenuto e ha trascurato di considerare circostanziati riferimenti testimoniali secondo cui la nebbia alle 22.15 aveva assunto ben altra evidenza delle semplici "sfilazze" che il Tribunale immagina essere state avvistate dal Rolla.

Le norme internazionali sulla tenuta di una guardia su nave all'ancora in acque portuali sono la convenzione adottata a Londra il 5 luglio 1978 (STCW), cui lo Stato Italiano ha aderito con la legge 21.11.1985 n. 739, e il Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (COLREG), ratificato dallo Stato con legge 27.12.77 n. 1085. Dal quadro di rimandi normativi operati dalle norme della STCW si desume che l'ufficiale che monta una guardia in porto in una nave "in ancoraggio aperto", cioè in rada, deve attenersi a tutte le regole di prudenza dettate per la tenuta di una guardia in navigazione. In particolare l'ufficiale di guardia "nell'impiegare il radar ... deve tener presente la necessità di osservare in qualunque momento le disposizioni sull'uso del radar ... per prevenire la collisione in mare" (Regola II/I, comma 7 lettere a e b) e "deve inoltre mantenere un appropriato servizio di vedetta allo scopo di valutare appieno la situazione ed il rischio di collisione. Alla lettera g) dell'art. 27, dell'annesso n. 1 vi è una norma chiave per apprezzare i doveri incumbenti sul Rolla: "se la visibilità peggiora, l'ufficiale di guardia deve avvisare il comandante ed osservare le regole per evitare gli abbordi in mare". Le regole da osservare per evitare gli abbordi in mare sono quelle dell'omonimo Regolamento internazionale (COLREG). La regola 2 delle "Generalità" chiarisce che nessuna delle regole precettive della convenzione "può esonerare ... il comandante o l'equipaggio dall' ... attenersi a tutte le precauzioni richieste dall'ordinaria esperienza dei naviganti o dalle speciali circostanze del caso". La regola 5 della parte B precisa che ogni nave deve "mantenere sempre un appropriato servizio di vedetta visivo ed auditivo, utilizzando tutti i mezzi a disposizione adatti alle circostanze e alle condizioni del momento in modo da consentire una completa valutazione della situazione e del rischio di abbordaggio". La successiva regola 7 puntualizza che "se esiste a bordo un apparato radar in funzione esso deve essere usato in modo appropriato ricorrendo all'esplosione a lunga portata al fine di ottenere quanto prima indica-



zioni sul rischio di abbordaggio"; "tale rischio può sussistere ... quando la nave che si avvicina è a distanza molto breve". Nella parte D della COLREG si collocano poi le regole sui segnali: la regola 35 lett. f) descrive i segnali sonori che una nave all'ancora deve emettere "in condizioni di visibilità ridotta" ovvero "il suono della campana per circa 5 secondi ad intervalli non superiori al minuto", cui deve aggiungersi nelle navi di lunghezza superiore a 100 metri "il suono del gong nella parte poppiera della nave". Inoltre la nave all'ancora "può in aggiunta emettere tre suoni in successione, precisamente uno breve, uno prolungato e uno breve, per segnalare ad una nave che si avvicina il rischio di abbordaggio". Correlata alla regola 35, la regola 19 prescrive che una nave che transiti in zona di visibilità limitata e che "oda apparentemente a proravia del suo traverso il segnale di nebbia di un'altra nave, deve ridurre al minimo la velocità ... e se necessario fermare le macchine ed in ogni caso navigare con estrema precauzione fin quando il rischio di abbordaggio sia passato". Quanto all'intensità sonora di tali segnali, secondo la tabella dell'allegato III della COLREG, il fischio di una nave di lunghezza pari o superiore a duecento metri (e l'Agip Abruzzo era lunga circa 300 metri) deve avere "un raggio di udibilità di 2 miglia nautiche", pari a circa 3500 metri. Si tratta del raggio di udibilità sull'asse frontale prua-poppa, ma si precisa che comunque in qualsiasi direzione "il raggio di udibilità deve essere almeno la metà del raggio di udibilità sull'asse frontale". Nella concreta fattispecie considerato l'angolo d'incidenza della rotta del Moby Prince rispetto all'asse prua-poppa, il raggio di udibilità del fischio dell'Agip Abruzzo avrebbe dovuto essere non inferiore a 1,5 miglia nautiche, cioè oltre 2500 metri.

Perciò il Rolla aveva un obbligo qualificato di tenere una efficiente vedetta allo scopo di valutare il rischio di collisione. A tal fine avrebbe dovuto utilizzare tutti i mezzi a sua disposizione ivi compreso il radar. Al momento in cui l'imputato si avvide del sopraggiungere della nebbia, sia pure rilevando i primi fenomeni di foschia, avrebbe dovuto immediatamente avvertire il comandante e predisporre l'accensione del radar per poterne fare uso ove la visibilità fosse peggiorata. Se, in base alle dichiarazioni Rolla e D'Acqui, collochiamo alle 22.15 il sopraggiungere della nebbia, dovremmo presumere che non oltre le 22.19 (considerati i tempi di reazione ed i tempi di riscaldamento) il radar avrebbe dovuto essere in funzione ed il comandante dell'Agip presente in plancia. A quell'ora il Rolla avrebbe avuto a disposizione ed in piena efficienza ogni utile ausilio strumentale per organizzare un efficiente servizio di vedetta con utilizzo del radar. Alle 22.19 o 22.20 - ovvero cinque o sei minuti prima della collisione - il Moby Prince si trovava a metà del percorso che distanziava l'uscita del porto dal punto di fonda dell'Agip Abruzzo, ovvero a circa 3000 metri dall'Agip Abruzzo. Un'osservazione appena diligente avrebbe consentito al Rolla di accertare che il Moby Prince stava navigando con una rotta che lo avrebbe

condotto comunque a transitare a distanza assai ravvicinata dall'Agip Abruzzo e ciò proprio mentre andava ispessendosi la coltre di nebbia e venendo meno la visibilità.

Il Rolla avrebbe dovuto adottare "tutte le precauzioni richieste dall'ordinaria esperienza dei naviganti o dalle speciali circostanze del caso". Avrebbe dovuto ritenere sussistente il rischio di una collisione per il fatto che il Moby Prince venga a trovarsi ormai ad una distanza "molto breve"; senz'altro avrebbe dovuto emettere il segnale di nebbia, e ciò comunque almeno due-tre minuti prima della collisione quando il Rolla aveva constatato che la visibilità della nave era venuta meno e che il Moby Prince era in costante avvicinamento al punto di fonda dell'Agip.

Pertanto tutti gli addebiti contestati al Rolla erano fondati compreso quello di non aver posto in essere ulteriori tentativi di "uso della radio", in base alla regola 2 della COLREG che impone di far ricorso a tutte le precauzioni richieste dall'ordinaria esperienza dei naviganti o dalle speciali circostanze del caso.

La nebbia a banchi che viene dal mare in una notte illune è una cortina non visibile contro l'orizzonte, che può oscurare in pochi istanti anche una nave di grandi dimensioni. Per chi esca dal porto navigando a vista, com'è consuetudine nelle acque portuali, lo scenario che si presenta è quello di una visibilità piena senza la possibilità di percepire la presenza del banco di nebbia e dei natanti che vi siano avvolti. Perciò l'ufficiale di guardia su nave all'ancora che si accorga di essere raggiunto da un banco di nebbia deve far ricorso a tutti i mezzi di segnalazione e di comunicazione per informare le navi in uscita della propria presenza entro un banco di nebbia. E' cautela elementare anche quella di ricercare un contatto sul canale 16 - cosiddetto canale di soccorso - per segnalare alle navi in uscita dal porto la situazione. Se il Rolla avesse azionato la segnalazione sonora o avesse segnalato sul canale 16 la presenza del pericolo alle navi in uscita dal porto, la collisione non si sarebbe verificata perchè il Moby Prince avrebbe sia potuto modificare la rotta ponendo in essere una manovra evasiva (virata) - che avrebbe avuto sicuro successo se iniziata almeno 50 secondi prima dell'impatto - sia ridurre la velocità fino a fermare la nave.

Il Tribunale ha accreditato le affermazioni del CT di parte Rolla, ing. Masoero, secondo cui il fischio sarebbe stato udibile a bordo del Moby Prince non oltre una distanza di 500 metri. Le affermazioni del Masoero sono smentite prima di tutto dal dato normativo, che prescrive che le sirene di una nave delle caratteristiche dell'Agip Abruzzo abbiano un raggio di udibilità di un miglio marino, pari a 1852 metri. Masoero del resto ha presentato calcoli astratti, dichiarando di non conoscere le caratteristiche del fischio dell'Agip Abruzzo. Le sue affermazioni poi sono state contraddette dal CT di parte civile, Vatteroni, secondo cui la sera del 10 aprile 1991 con calma di vento il fischio dell'Agip Abruzzo sarebbe stato udito dalla Moby Prince con il 90 % delle probabilità almeno alla distanza di un miglio (1852 metri), cioè, alla velocità di 19 nodi, 189,47 secondi (3 minuti e 9 secondi) prima della collisione.



Il Tribunale ha dato credito anche all'affermazione dell'altro CT dell'imputato, Pauli, secondo cui il radar "necessita di circa 3 minuti per rilevare una rotta pericolosa" sicchè solo dopo 163 secondi - equivalenti ad una distanza di 1677 metri del Moby Prince dall'Agip Abruzzo - il radar avrebbe potuto allertare il Rolla evidenziandogli la rotta di collisione del traghetto. E' intuitivo - ed emerge dalle stesse dichiarazioni rese dal Pauli in sede di controinterrogatorio - che una cosa è operare il calcolo cinematico per valutare la possibilità di interferenza tra due rotte di navigazione e tutt'altra cosa è valutare da un punto di fonda se un bersaglio che si sta muovendo sia diretto nella direzione dell'osservatore. Il Pauli ha riconosciuto che anche prima si può reputare che un bersaglio stia andando addosso all'operatore, ma ha sostenuto che per impostare una manovra occorre avere "buone probabilità". Nel caso di specie però non si trattava di impostare una manovra ma solo di emettere segnali regolamentari antinebbia e di comunicazioni via radio. Il CT Vatteroni ha fatto rilevare che il radar avrebbe dovuto essere azionato immediatamente alle 22.15, osservando che sarebbe stato sufficiente regolare il dispositivo anticollisione su un cerchio di sicurezza attorno alla nave all'ancora. In tal modo anche a ritenere che la rotta del Moby Prince possa essere stata leggermente rettificata in corso di navigazione, un cerchio tracciato assumendo una distanza di sicurezza dal punto di prua e di poppa dell'Agip Abruzzo avrebbe consentito di rilevare automaticamente una nave in rotta interferente con quel cerchio. Soprattutto, secondo uno dei più famosi manuali di condotta nautica, il Brown's Nautical Almanac 1995, "se le condizioni del tempo ... sono tali che la visibilità può deteriorarsi, il radar deve essere in moto o in stand-by ... questo è particolarmente importante quando c'è pericolo di banchi di nebbia occasionali". Quindi il Rolla, in base sia alle prescrizioni delle convenzioni STCW e COLREG sia ad ordinari criteri di prudenza, avrebbe dovuto azionare il radar e gli altri ausili elettronici nonchè le prescritte segnalazioni sonore e le comunicazioni a mezzo radio dal momento in cui ebbe a rilevare dieci minuti prima della collisione il fenomeno nebbioso.

Quanto all'ora di insorgenza della nebbia, il Tribunale ha fatto fulcro sulle deposizioni testimoniali degli equipaggi dei pescherecci e sulla memoria dell'avvisatore marittimo Romeo Ricci, che colloca l'ultima sua osservazione della rada alle 22.20. Il Tribunale svaluta invece le deposizioni Thermes e Olivieri, le dichiarazioni del Rolla e la testimonianza del Lanza, intento a pescare sul ponte della petroliera quando la nebbia sopraggiunse. I pescatori alle cui dichiarazioni il Tribunale fa riferimento sono Luciano Carovano, Michele Vitiello, Salvatore Pappalardo e Antonio Frasca. La deposizione del Carovano è assolutamente imprecisa sia sui tempi sia sull'oggetto della sua osservazione. Egli dice di aver visto la nebbia coprire l'Agip Abruzzo e che "appena l'ha coperta la nebbia sono arrivate le lingue di fuoco, si vedevano in aria". Il teste ha detto che l'avvistamento delle lingue di fuoco sarebbe avvenuto dopo neanche un minuto, ma poi



ha precisato che potevano essere anche due o cinque minuti e di non ricordare più con precisione. Gli veniva contestato che nell'immediatezza dei fatti aveva dichiarato: "dopo circa cinque-dieci minuti che avevo notato la nebbia avanzare sulla petroliera ho visto delle lingue di fuoco".

Prima della collisione e dell'incendio molti osservatori da terra ebbero la sensazione che al di sopra della coltre che aveva avvolto l'Agip Abruzzo si sviluppavano dei bagliori che per certo non potevano essere le fiamme dell'incendio (tra le altre, le deposizioni di Loredana Bagnoli e Donatella Paterni). Quei bagliori sono stati poi attribuiti dai consulenti del P.M. e dalla quasi totalità dei consulenti di P.C. ai riflessi delle luci di bordo filtrate dalla coltre di nebbia. Pertanto appare chiaro che il Carovano sovrappose nella sua osservazione i due fenomeni, quello del rilevamento dei bagliori e quello della percezione delle fiamme.

Del tutto inutilizzabili sono i riferimenti temporali offerti da Salvatore Pappalardo che parla dell'arrivo della nebbia sul peschereccio Domenico Emma - che si trovava a circa tre miglia dall'Agip Abruzzo - attorno alle ore 22.25, aggiungendo che poco dopo l'arrivo della nebbia sul proprio peschereccio udì lo stridio di lamiere della collisione. Questa indicazione non offre elementi utili perchè è impossibile sapere se la nebbia che sorreggeva a banchi dalla superficie del mare si diffondeva con moto rettilineo lungo la linea di costa.

Lo stesso dicasi per le dichiarazioni del Vitiello, capobarca del Delfino, che riferiva di un banco di nebbia sopraggiunto attorno alle 22.15. Poichè il Delfino si trovava a notevole distanza dall'Agip Abruzzo nessuna indicazione può trarsi sul momento in cui la nebbia investì l'Agip Abruzzo.

Il Frasca è stato sentito per la prima volta il 19.9.96 a cinque anni e mezzo dal fatto e non fa mai riferimento al momento in cui la nebbia giunse sull'Agip Abruzzo, cui non pare aver dedicato una speciale attenzione. La dichiarazione del teste, secondo cui si vedevano le luci dell'Agip Abruzzo "anche un secondo prima" che la nebbia arrivasse sul peschereccio, è inverosimile perchè porterebbe alla conseguenza che la nebbia giunse prima sul Domenico Emma che sull'Agip Abruzzo, ma soprattutto è frutto di un interrogatorio ostinato su circostanze sulle quali il teste aveva già rivelato una memoria labile.

Sulla base di queste testimonianze appaiono apodittiche le conclusioni cui il Tribunale dichiara di pervenire.

Stupisce che il Tribunale dia prevalenza a queste ipotesi rispetto alle stesse dichiarazioni dell'imputato Rolla, confermate dalle dichiarazioni rese nell'immediatezza dei fatti dal marinaio di guardia, Luigi D'Acqui, presente in plancia col Rolla. Questi l'11 aprile 1991 dichiarò: "la visibilità fino alle 22.15 era buona poi improvvisamente, si è alzata una forte nebbia". Il 13 aprile 1991, in sede di inchiesta sommaria svolta dalla Capitanea, il Rolla tornò a dichiarare: "alle 22.15 si è alzata improvvisamente una forte nebbia ... sono sicuro dell'ora perchè appena mi sono reso conto del fenomeno ho guardato ripetitore girobusso-



la ed orologio". Il 22.1.92 al P.M. il Rolla chiarisce: "all'atto dell'evento la visibilità era molto ridotta talchè le luci della città ... si presentavano come un bagliore diffuso". Il 16.4.94, nel corso dell'interrogatorio, il Rolla torna a ribadire che il suo orologio segnava le ore 22.15 al momento in cui la nebbia era calata, pur riaffermando che "l'impatto è avvenuto circa tre minuti dopo che io ho guardato l'orologio. Dico questo sulla base della considerazione che le operazioni che ho compiuto dopo l'arrivo della nebbia non potevano durare più di tre minuti fino al momento dell'impatto". Dalle dichiarazioni del Rolla viene smentito l'assunto del Tribunale secondo cui la nebbia si sarebbe presentata inizialmente in forma di semplici "sfilazze" per divenire apprezzabile solo due-tre minuti prima della collisione. Luigi D'Acqui ha sempre fornito dichiarazioni coincidenti. All'udienza ha confermato le dichiarazioni rese il 30 aprile 1991 quando affermò che "fino alle 22.15 la visibilità era stata buona. Improvvisamente verso quell'ora è scesa una fitta nebbia". Anche il D'Acqui riferisce che guardò il proprio orologio da polso.

Renato Superina, comandante dell'Agip Abruzzo, sentito l'11 aprile 1991, dichiarò: "fino alle 22.15 la visibilità era buona, poi improvvisamente è calata una forte nebbia". Al momento in cui furono rese, le dichiarazioni del Rolla e quelle del Superina erano con ogni verosimiglianza suscettibili di un riscontro documentale certo, costituito dal c.d. giornale di navigazione, in cui tra l'altro si devono annotare le osservazioni meteorologiche e in genere tutti i fatti relativi alla navigazione. E' prassi comune che le annotazioni orarie dei fenomeni riscontrati vengano apposte sul giornale nel momento in cui le stesse avvengono (deposizione Leonardo Chessa). Dopo circa un'ora dalla collisione l'equipaggio abbandonò l'Agip Abruzzo, lasciando a bordo il giornale di navigazione che andò poi perduto tre giorni più tardi quando un'esplosione distrusse la plancia dell'Agip Abruzzo. Pertanto le dichiarazioni del comandante e dell'ufficiale di guardia sono attendibili non solo per essere in loro danno ma anche perchè una dichiarazione non veritiera avrebbe potuto essere contraddetta da annotazioni documentali. Invece Rolla e Superina ignoravano che esistesse una registrazione delle comunicazioni sul canale 16, in base alla quale è stato determinato con certezza l'attimo della collisione, che tutti i consulenti fanno risalire alle ore 22.25.

Le dichiarazioni del Rolla furono veritiere nell'indicazione del momento dell'arrivo della nebbia, mentre non lo furono nell'indicazione del momento della collisione, che si fece risalire a due minuti dopo l'arrivo della nebbia. Superina ha cercato di comprimere il più possibile il tempo tra il momento in cui la nebbia giunse a bordo della sua nave e il momento della collisione, tanto che, una volta giunto a terra, nel giornale generale di bordo annotò in data imprecisata che la nave era stata avvolta "alle ore 22.20 circa da un improvviso banco di nebbia".



Le deposizioni di tutti i marittimi che a bordo dell'Agip Abruzzo hanno avvertito la presenza di nebbia convergono nel fornire un'indicazione oraria coerente con le dichiarazioni di Rolla e D'Acqui.

Prima per puntualità delle indicazioni e durata dell'osservazione è la deposizione di Angelo Lanza. Questi allorchè sopraggiunse la nebbia si trovava a poppa dell'Agip Abruzzo intento a pescare. Il Lanza stima in cinque-sei minuti il tempo che intercorse tra l'arrivo della nebbia e il suo spostamento all'interno della nave, nella saletta equipaggio. In questo tempo il Lanza provvide a riavvolgere il filo (circa trenta metri) e a portarsi dalla poppa alla saletta dell'equipaggio. Egli chiarisce che quando decise di andare via da poppa aveva visto la nebbia che avanzava "e aveva già coperto la metà della nave" e che si trattava di "una bella foschia, nebbia, foschia". Il teste ha poi aggiunto che tra il suo ingresso in saletta e l'urto "saranno passati ... poco, roba di poco, 5-6 minuti, 7 minuti, non lo so ... 10, 6, 5 ...". E' quindi certo che il Lanza impiegò circa 5 minuti dal momento in cui sopraggiunse la nebbia per interrompere le operazioni di pesca e portarsi nella saletta equipaggio e là rimase non meno di cinque minuti ancora prima della collisione. Questa ricostruzione coincide con l'indicazione delle 22.15 come ora di avvistamento della nebbia dalla plancia.

Analoghi sono i riferimenti che possono trarsi dalle deposizioni di Avossa e Scala componenti dell'equipaggio dell'Agip Abruzzo. Avossa l'11 aprile 1991 dichiarò: "vi era molta nebbia ieri sera. Era calata in particolare dopo che il Barcellona aveva segnato il secondo goal". In quell'occasione aveva riferito che il mozzo "Iengo Salvatore, nell'aprire uno degli oblò della saletta equipaggio, ebbe a dirci della presenza di nebbia ... quando il mozzo ha accennato alla nebbia mancavano dieci-quindici minuti alla collisione".

Scala ha dichiarato di essersi affacciato dall'oblò della saletta equipaggio e di aver visto la nebbia, di essersi di nuovo seduto e di aver visto ancora la partita finchè dopo un po' avvenne la collisione. A domanda del P.M. "dopo quanto è avvenuto l'urto rispetto al momento in cui lei si è affacciato all'oblò", Scala risponde: "erano sui dieci minuti". Al momento in cui si era affacciato all'oblò "si vedeva soltanto diciamo la metà della nave". Lo Scala non è più dipendente della Snam sicchè le sue dichiarazioni sono genuine.

Anche Antonio Rum ha confermato che il mozzo era andato ad aprire l'oblò durante la partita ed aveva riferito la presenza di nebbia.

Vittorio Ruggero che aveva parimenti riferito la circostanza, indicando in un intervallo di dieci minuti il tempo intercorso fra l'avvistamento della nebbia e la collisione, ha poi revocato in dubbio l'indicazione temporale quando è stato controinterrogato dal difensore dell'imputato.



Ma la più sicura conferma dei tempi di arrivo della nebbia e di inviluppo dell'Agip Abruzzo viene dalle deposizioni dei due guardiamarina Thermes e Olivieri, che osservarono con continuità il fenomeno a partire da un'ora che entrambi collocano tra le 22.10 e le 22.15.

Qualche divergenza è inevitabile a distanza di quasi sei anni, ma i due ufficiali di complemento redassero nell'immediatezza due rapporti di servizio dal cui contenuto essenziale mai si sono discostati. Ciò che Thermes e Olivieri hanno sempre concordemente dichiarato è che:

a) entrambi furono colpiti, mentre attraversavano il piazzale dell'Accademia Navale da una "nuvola biancastra" che avvolgeva l'Agip Abruzzo, sovrastata da una luce di color rosso arancio all'altezza del castello di poppa. Entrambi riferiscono di essere saliti nella camera di Olivieri e di aver proseguito le osservazioni. I due notavano "che questo fenomeno si era decisamente intensificato quindi la nave era praticamente sparita dall'orizzonte ed in effetti poi, a distanza di pochissimo, la nave scomparve del tutto alla nostra visuale" (Thermes). Nella memoria di Olivieri l'osservazione della nuvola biancastra si è protratta per "una decina di minuti".

b) dopo l'inizio dell'osservazione del fenomeno avvistarono il Moby Prince in uscita dal porto di Livorno, al traverso del loro punto di osservazione, subito dopo aver doppiato la diga della Vegliaia. Secondo Thermes, pur senza certezza, l'avvistamento del traghetto avvenne quando ancora egli si trovava nel piazzale; secondo Olivieri, invece, quando già era iniziata l'osservazione dalla finestra del suo alloggio.

c) Sia Thermes che Olivieri riferiscono che a un certo punto, quasi improvvisamente, l'Agip scomparve alla loro vista. Entrambi collocano la sparizione dell'Agip Abruzzo in un momento prossimo al passaggio del Moby Prince al loro traverso.

d) I due guardiamarina ricostruiscono poi il tempo intercorso tra la fine della loro osservazione dell'Agip Abruzzo e la collisione. Thermes valuta in circa cinque minuti l'intervallo (di cui due minuti necessari per recarsi nella propria stanza e di togliersi la giacca e la cravatta), Olivieri lo stima in "meno di dieci minuti", valutando in cinque minuti il tempo intercorso tra l'uscita di Thermes e il suo rientro.

Le deposizioni Thermes e Olivieri provano perciò che l'avvistamento della nebbia precedette l'avvistamento del Moby Prince in uscita dalla diga della Vegliaia e che tra il momento della definitiva sparizione delle luci dell'Agip Abruzzo ed il momento della collisione intercorse un tempo sicuramente non inferiore a cinque minuti. E' certo infatti che il Moby Prince uscì dall'imboccatura sud del porto attorno alle ore 22.14, il tempo per doppiare la diga della Vegliaia e portarsi al traverso dell'Accademia non può calcolarsi in più di due minuti. Pertanto le deposizioni dei due guardiamarina confermano il riferimento orario fornito da Rolla e da tutto l'equipaggio della petroliera sul momento in cui la nebbia avvolse l'Agip Abruzzo.



Il Tribunale richiama le osservazioni del pilota del porto Federico Sgherri e dell'avvisatore marittimo Romeo Ricci. L'osservazione di Sgherri, secondo cui egli verso le 22.10-22.12 avrebbe osservato la rada ben identificando di fronte a sé le luci delle quattro navi alla fonda, comprese quelle dell'Agip Abruzzo, è inconfondibile dato che è comunque anteriore alle 22.15. Ricci ha dichiarato di essere montato in servizio tra le 20.15 e le 20.30 constatando la presenza di un po' di foschia e colloca la sua ultima osservazione della rada alle 22.20 dichiarando: "la situazione di visibilità ... era addirittura migliorata rispetto al momento in cui ho preso servizio, nel senso che vedevo distintamente tutte le navi comprese anche l'Agip Abruzzo". Il Ricci chiarisce che si vedevano "le luci relative dell'Agip Abruzzo" e precisa che l'orario delle 22.20 non è approssimativo: "è stato rilevato e preso nel momento in cui prendevo contatto con la nave Car Express" in ingresso a quell'ora nel porto. Nel primo interrogatorio il Ricci aveva dichiarato "continuai nel mio lavoro di registrazione ed alle ore 22.27 udii un leggero boato" e il 16 aprile 1991 aveva ripetuto: "alle ore 22.27, e di tale orario sono certo perchè è rimasto memorizzato nel video del computer sul quale stavo operando, ho sentito un sordo boato". Ha poi confermato "di aver preso gli orari in quel modo lì". E' certo che la collisione è avvenuta alle 22.25. Quindi delle osservazioni dell'avvisatore interessa l'intervallo temporale di almeno sette minuti tra la collisione e l'ultimo avvistamento da parte del teste delle luci dell'Agip Abruzzo. Se si considera che il Moby Prince ha doppiato la diga della Vegliaia attorno alle 22.15 (circostanza indicata anche dal pilota Sgherri, alla cui vista il Moby Prince sparisce dopo circa due-tre minuti dal suo sbarco) ed è venuto a trovarsi al traverso dell'accademia Navale intorno alle 22.16-22.17, ben possono coincidere le osservazioni del Ricci e quelle di Olivieri e Thermes. Thermes infatti chiarì che dopo il verificarsi del fenomeno di avvolgimento della petroliera in una nube biancastra vi furono momenti nei quali le luci tornarono ad essere visibili con maggiore nettezza. E' perciò plausibile che il Ricci abbia rivolto la sua ultima episodica osservazione alla rada intorno alle 22.18, in un momento in cui la coltre nebbiosa si era parzialmente rarefatta. Soprattutto si deve tenere conto che il Ricci, a differenza di Thermes e Olivieri, non conduceva un'osservazione sistematica delle navi in rada e in particolare dell'Agip Abruzzo. Il Ricci d'altra parte non ha dato prova di una particolare qualificazione professionale circa la rotta tenuta dal Moby Prince e ha fornito fantasiosi particolari circa quanto da lui osservato dopo la collisione (si sarebbe incendiato "uno specchio di mare di circa quattro chilometri ... nel giro di 15 minuti", mentre è pacifico che il greggio si incendiò in mare in un raggio di non più di 200-300 metri intorno alla petroliera). Perciò le indicazioni che emergono dalle deposizioni Ricci devono assumersi con estrema circospezione e non possono essere invocate per dubitare dell'attendibilità dei testi Thermes e Olivieri o del personale di bordo dell'Agip Abruzzo.



In sintesi le contestazioni formulate nel capo di imputazione a carico del Rolla sono fondate. Sotto il profilo di efficienza causale l'insidia determinata dall'improvvisa sparizione alla vista dell'Agip Abruzzo costituisce un fattore difficilmente avvertibile per chi navigava a vista in acque portuali e perciò furono gravi da parte del Rolla le omissioni contestategli. Da tutte le deposizioni si è appreso che è consuetudine, per le navi in uscita dal porto in condizioni di (apparente) buona visibilità, navigare a vista anziché con visualizzazione radar. Pertanto una petroliera avvolta improvvisamente da un banco di nebbia in acque portuali, costantemente attraversate da navi in ingresso e in uscita diviene fonte di un pericolo qualificato che un ufficiale di guardia non può mancare di apprezzare. Pertanto le appellanti PP.CC. chiedevano l'accoglimento delle conclusioni precisate in primo grado contro il Rolla e il responsabile civile SNAM.

Con atto separato ma di uguale contenuto anche le PP.CC. Romano Marco, Ritondo Rita, Romano Giovan Maria, Romano Giuseppe, Granatelli Adolfo e l'avv. Giovanni Massa in qualità di difensore di Molaro Danilo proponevano appello nei confronti del solo Rolla.

#### MEMORIA DELLA DIFESA ROLLA

I difensori del Rolla con memoria depositata in cancelleria deducevano quanto segue.

L'appello del P.G. è sintetico e meriterebbe una censura di assoluta genericità. L'integrale recepimento delle istanze proposte ex art. 572 dai difensori delle parti civili pone anche il problema della contraddittorietà della motivazione dell'atto di appello soprattutto in relazione alla presenza o meno, la sera del disastro, di un fenomeno nebbioso idoneo a oscurare completamente alla vista l'Agip Abruzzo (al riguardo v. quanto sopra osservato a proposito delle istanze ex art. 572 c.p.p. delle PP.CC.).

A contestare la fondatezza dell'atto di appello è sufficiente la lettura della sentenza impugnata. Le testimonianze non devono essere estrapolate, ma considerate nella loro interezza.

La convenzione stipulata a Londra il 5.7.1978 è stata recepita dall'Italia limitatamente alle norme della Convenzione e all'Annesso, e cioè alle norme pubblicate sulla G.U., non invece per quanto concerne le Risoluzioni alle quali sono unite varie Raccomandazioni. Secondo la P.C. il 2° comma della regola II/7 dell'Annesso alla Convenzione consentirebbe di considerare recepita e vincolante la "Raccomandazione sui principi e guida operativa per ufficiali di coperta responsabili di una guardia in porto", ma tale raccomandazione non fa parte del testo della legge nazionale.

Comunque l'AA non era ormeggiata in porto ma in rada. Tuttavia la P.C., fa proprio leva su questa Raccomandazione che è contenuta nell'Annesso alla risoluzione n. 3 della Conferenza. Tale annesso contiene un ulteriore duplice rinvio: per le navi in ancoraggio aperto si dovrebbe fare riferimento alla Regola II/1 (principi

fondamentali da osservare nella tenuta di una guardia di navigazione) dell'Annesso alla Convenzione, e alla Raccomandazione sulla guida operativa per ufficiali responsabili di una guardia di navigazione. Il riferimento alla regola II/1, che, oltre a disposizioni che non possono che riguardare la nave in navigazione, prevede il servizio di vedetta, non è di alcuna utilità, perchè un servizio di vedetta era stato debitamente istituito a bordo dell'AA. Forse più pertinente, ma non costituente obbligo giuridico, è il riferimento alla Raccomandazione contenuta nell'Annesso alla Risoluzione n. 1, par. 27, che contiene un elenco dei comportamenti da tenere da parte dell'ufficiale di guardia della nave all'ancora. La raccomandazione sub g), che costituisce il fulcro delle tesi dell'accusa privata, raccomanda, nei casi di peggioramento della visibilità, di avvisare il comandante e osservare le regole applicabili per evitare gli abbordi in mare. L'avviso al comandante avrebbe comportato solo perdita di tempo prezioso. Il rinvio alle Regole per evitare gli abbordi in mare è solo a quelle "applicabili". La previsione di azionare i segnali acustici non costituisce un dovere assoluto, ma un dovere correlato alla situazione contingente. La situazione contingente si rapporta a due circostanze di fatto: l'accertato avvicinarsi di una nave e il rischio di collisione.

Il rischio di collisione poteva essere apprezzato solo dopo che il traghetto, doppiato il Cape Breton, alle 22.22-22.23, aveva accostato, assumendo la rotta diretta per Olbia. Questo momento, secondo la ricostruzione della rotta accettata anche dai CC.TT. di P.C., si colloca a circa due minuti dall'impatto.

Non esisteva alcun obbligo di segnalare la nebbia alle navi in avvicinamento, occorreva se mai che esistesse un rischio di abbordaggio. Non si può perciò sostenere che all'insorgere del fenomeno nebbia il Rolla avrebbe dovuto immediatamente attivare segnalazioni diverse dalla campana e dal gong.

Circa l'effettiva udibilità della sirena in particolari condizioni meteorologiche si rimanda alla relazione tecnica del CT Masoero. Le osservazioni del CT Masoero sono confermate dal fatto che i soccorritori non riuscivano a sentire la sirena a breve distanza.

La regola 7 lett. b) prevede l'esplorazione radar a lunga portata, che, nell'ambito di una breve distanza come quella in esame, non avrebbe fornito dati sufficientemente discriminati.

Non vi era tempo sufficiente perchè il radar elaborasse i dati cinematici di un bersaglio in rotta di collisione.

Il tempo minimo per l'acquisizione del bersaglio da parte del radar, pari a 163 secondi, era superiore a quello necessario per il traghetto a coprire, alla velocità di 10 metri al secondo, la distanza intercorrente tra il Cape Breton (punto di accostata del traghetto per assumere la rotta di collisione) e l'Agip Abruzzo, pari a 0,7 miglia (cioè 1300 metri circa). La rilevazione al radar dei dati cinematici relativi alla rotta del traghetto prima del momento dell'accostata si sarebbe completamente azzerata al

momento della variazione di rotta, con la necessità quindi di riacquisire il bersaglio e i relativi dati cinematici nel tempo minimo di 163 secondi.

Quanto alle deposizioni testimoniali, quello che rileva sono le sequenze temporali fornite dai testi sulla base della successione delle loro azioni.

Anche delle dichiarazioni dell'imputato è stato fatto un utilizzo improprio, enucleando solo il riferimento temporale, mentre l'indicazione oraria del Rolla non va disgiunta dalle indicazioni sui comportamenti tenuti dopo l'accertamento del fenomeno. Secondo il Rolla in sostanza vi fu concomitanza tra la perdita di visibilità e la collisione. Dunque il riferimento orario perde utile significato ai fini del giudizio. Le testimonianze dei testi come Thermes e Olivieri vanno valutate non diversamente. Tra l'altro i detti testi hanno collocato l'ora della collisione alle 22.30. Per entrambi, comunque, vi è un'immediata successione fra oscuramento della petroliera e collisione. Non diversamente dovranno apprezzarsi gli altri testi indicati dagli appellanti: Lanza, Avossa, D'Acqui e Superina.

La difesa concludeva chiedendo la conferma dell'assoluzione del Rolla e allegava copia di parte della relazione del CT Pauli e della deposizione del teste Pecchioni già comandante del Moby Prince.

#### DIBATTIMENTO DI SECONDO GRADO

Al dibattimento di secondo grado, nella contumacia del Rolla, dopo la relazione della causa, il P.G., i difensori delle PP.CC. e i difensori dell'imputato concludevano come da verbale.

## P A R T E   S E C O N D A

#### QUESTIONI DI NULLITÀ

Quanto alle questioni di nullità sollevate dall'Avv. Bernot, si deve rilevare che il decreto di archiviazione è ricorribile in cassazione in caso di nullità per violazione del contraddittorio, allorchè sia stata violata la disposizione dell'art. 408 comma 2 c.p.p. (Cass. pen., II, 9.1.1998, n. 120, Beggini e altro). Peraltro nel caso di specie non vi era alcuna violazione dell'art. 155 c.p.p., poichè la notificazione per pubblici annunci è ammessa non solo quando vi sia l'impossibilità di identificare le persone offese, ma anche quando per il numero dei destinatari la notificazione nelle forme ordinarie risulti semplicemente difficile.

Le deduzioni in punto di diversità del fatto non sono fondate per le ragioni che saranno esposte esaminando il merito della causa.

LA NEBBIA SULL'AGIP ABRUZZO



Poichè il luogo della collisione coincide ovviamente con quello in cui si trovava la nave cisterna, è opportuno, nell'esame delle varie dichiarazioni relative alla presenza della nebbia sulla petroliera con riguardo al momento in cui il traghetto andò a collidere contro di essa (e al periodo di tempo immediatamente precedente), iniziare proprio da quelle di coloro che si trovavano a bordo dell'Agip Abruzzo.

Le dichiarazioni di Rolla e degli altri membri dell'equipaggio dell'Agip Abruzzo.

Nel corso del dibattimento di primo grado, caratterizzato da un'istruttoria particolarmente ampia, sono stati sentiti numerosi marittimi della petroliera: Abbagnano Gaetano, Acampora Antonio, Avossa Aniello, Cannarella Antonino, Chiesa Leonardo, D'Acqui Luigi, D'Agostino Corrado, Di Nichilo Luigi, Esposito Ciro, Iengo Salvatore, Lanza Angelo, Magliulo Pietro, Maresca Cristoforo, Mauro Marcello, Messina Venerando, Mezzina Sergio, Modugno Cosimo, Pavanetto Elio, Pompilio Marco, Pomposo Rosario, Recanatini Imperio, Romano Marco, Ruggero Vittorio, Rum Antonio, Scala Palmerino, Sorrentino Ciro, Superina Renato, Tobia Mario, Tonini Andrea e l'imputato Rolla.

Particolarmente significative sono le dichiarazioni di quest'ultimo, del comandante Superina, di D'Acqui e di Lanza, che, insieme a quelle di Ruggero, Cannarella, Sorrentino, Mauro, Avossa e Recanatini, sono quelle prese in considerazione nella sentenza impugnata in relazione al problema in esame.

Rolla Valentino (le dichiarazioni del Rolla sono state acquisite all'udienza del 5.6.1996). Il Rolla era terzo ufficiale di coperta dell'Agip Abruzzo. Il 10.4.1991 era di turno sul ponte dalle 20.00 alle 24.00.

<<Eravamo arrivati il giorno 9 alle h. 22.30 e stavamo attendendo di poter ormeggiare in porto il 12 mattina. La visibilità fino alle 22.15 era buona; poi, improvvisamente, si è alzata una forte nebbia. Le nostre luci erano tutte regolarmente accese, compresi i fanali "di fonda" ... Dopo che si è alzata improvvisamente la nebbia, io ho inserito, come prevedono le norme, il radar in posizione di stand by per farlo riscaldare, operazione che richiede circa 3-4 minuti. Poichè la nebbia era fitta mi sono spostato sull'aletta di dritta, per vedere se vi fosse qualche spiraglio di visibilità. Dopo circa una decina di secondi dal mio spostamento ho visto improvvisamente spuntare dei fari dalla nebbia a circa una trentina di metri di distanza dalla nave, leggermente a proravia dalla sovrastruttura. Ho capito che era una nave che ci stava venendo addosso; la nave dal canto suo proseguiva la sua corsa urtando violentemente la fiancata di dritta della nave. Sono corso a dare l'allarme generale con i segnali sonori, come previsto in questi casi. Preciso che nel momento in cui ho sentito l'urto molto violento ho dato contestualmente l'allarme ed altrettanto contestualmente si sono alzate le fiamme sulla nostra petroliera accompagnate dal fumo ... Nel frattempo è arrivato sul ponte il comandante Superina e abbiamo incominciato ad approntare



tutti gli accorgimenti necessari per domare le fiamme ... Immediatamente dopo l'urto il Comandante ha chiamato mi sembra la Capitaneria di Porto>>.

Queste le prime dichiarazioni dell'ufficiale di guardia della nave cisterna, rese al P.M. il giorno successivo a quello della tragedia e poi sempre confermate, anche in veste di indagato alla presenza del difensore il 16 aprile 1994.

A soli due giorni di distanza, il 13 aprile, il Rolla, sentito nella Capitaneria di Porto dal capitano di fregata Lorenzo Checacci, nel corso dell'inchiesta sommaria, ribadisce l'ora di discesa della nebbia:

<<alle 22,15 si è improvvisamente alzata una fitta nebbia ... sono sicuro dell'ora perchè appena mi sono reso conto del fenomeno ho guardato ripetitore girobussola ed orologio. Il fenomeno è stato così improvviso che, sul momento, ho pensato si trattasse di fumo. Ho subito mandato il marinaio che era di guardia con me sul ponte a guardare fuori dall'aletta di sinistra mentre io mi sono spostato verso quella di dritta, ma, prima di uscire, mi sono spostato sul radar per metterlo in grado di funzionare nel minor tempo possibile. Sono poi uscito sull'aletta di dritta e, arrivato quasi all'estremità della stessa, ho guardato verso Livorno per vedere se i punti di riferimento della costa erano ancora visibili. In quello stesso istante mi sono reso conto che il lato dritto della sovrastruttura della nave era illuminato da due proiettori sicuramente non appartenenti all'Agip Abruzzo. Immediatamente dopo ho avvertito un urto violento seguito da una fiammata a proravia della plancia. Un istante dopo prendeva fuoco anche il capo di banda dell'aletta su cui mi trovavo. Non ho avvertito alcun segnale acustico proveniente dall'esterno della nave nè prima nè dopo la collisione. Altrettanto posso dire per eventuali segnali radio: i VHF erano sintonizzati sui canali 16, 12 e 9. Sono corso in plancia e mi sono attaccato all'allarme generale ... L'allarme è manuale, sono n. 7 suoni brevi seguiti da uno lungo. Ho eseguito i sette brevi ed ho lasciato inserito l'interruttore per quello lungo. Era appena iniziato il suono lungo quando il comandante è entrato in plancia. Messo al corrente rapidissimamente dell'accaduto ... il comandante si è messo al VHF per chiedere soccorso. Resomi conto che il comandante aveva assunto la direzione delle operazioni, sono stato autorizzato a scendere in cabina per indossare la cintura di salvataggio. Dopo un minuto al massimo ero in coperta a poppa ed insieme all'equipaggio abbiamo approntato tutti i mezzi antincendio>>.

Gli elementi nuovi emersi il 13.4.91 sono la presenza del marinaio di guardia, di cui non si parlava il giorno seguente alla tragedia, e l'assenza del Rolla dal ponte pochissimo tempo dopo la collisione. Si tratta per vero di dichiarazioni più diffuse delle precedenti, che comunque vanno valutate anche in relazione alle altre successive dello stesso Rolla.

Il 30.4.1991, sentito nuovamente dal P.M., il Rolla conferma le precedenti dichiarazioni.



Di fronte alla commissione di inchiesta formale, in data 9.9.1991, il Rolla ribadisce quanto precedentemente dichiarato, con qualche variazione:

<<ho notato qualcosa che di primo acchito mi è sembrato fumo, ho inviato il marinaio sull'aletta sinistra per controllare ed io mi sono spostato sulla parte destra per controllare le luci di Livorno. Avendo verificato che queste erano affievolite, ho controllato l'ora (ricordo all'incirca le 22.15), ho controllato la bussola e ho messo in stand by il radar>>. Aggiunge poi: <<sono intercorsi un paio di minuti tra l'attimo in cui ho constatato il fumo e [quello in cui] ho avvertito l'impatto ... confermo che l'ora da me controllata al mio orologio segnava le 22.15 e che l'urto venne da me avvertito circa 2 minuti dopo>>.

Il 21.1.1992 sempre al P.M. l'ufficiale dichiara:

<<preciso che nel momento in cui è scesa la nebbia il mio orologio segnava le ore 22.15. Non so se al momento ci fosse ancora in corso la partita. Ribadisco comunque che la nebbia è calata circa due minuti prima dell'impatto. Prima del calare della nebbia non ho visto peraltro la nave che si dirigeva verso di noi; preciso però che non guardavo continuamente verso quella direzione perchè andavo avanti e indietro sul ponte. Invece vedevo le navi da fonda. Io calcolo il tempo di due minuti sulla base delle operazioni che io ho compiuto in quel periodo e che abitualmente prendono quel tempo, peraltro devo dire che non ho guardato l'orologio al momento dell'urto>>.

L'8 febbraio 1993 il Rolla precisa che prima dell'incidente le luci non si erano mai spente e aggiunge un particolare: verificatasi la collisione, appena dopo essersi rialzato perchè l'urto lo aveva fatto cadere, aveva azionato l'allarme e subito dopo aveva ordinato al marinaio che era con lui sul ponte, D'Acqui, di <<andarsi a cambiare>> per collaborare nell'opera di spengimento delle fiamme che si erano immediatamente sviluppate dopo l'urto. Interrogato dal P.M. come indagato in data 16.4.1994 Rolla conferma tutte le precedenti dichiarazioni e precisa:

<<intendo anche ribadire che, se è vero che il mio orologio segnalava le 22.15 al momento che la nebbia è calata, tuttavia l'impatto è avvenuto circa tre minuti dopo che io avevo guardato l'orologio. Dico questo sulla base della considerazione che le operazioni che ho compiuto dopo l'arrivo della nebbia non potevano durare più di tre minuti fino al momento dell'impatto ... ritengo di non aver avuto il tempo materiale per inserire i segnali acustici e quindi di non avere nessuna responsabilità neppure parziale nella causazione del sinistro>>.

Le dichiarazioni del Rolla sono state riportate per esteso, anche se non per intero, per confrontarle tra loro e con le altre risultanze processuali. Vi è una posposizione di tempi nelle dichiarazioni rese in sede di inchiesta formale rispetto a quelle precedenti: il controllo dell'orologio e l'accensione del radar sarebbero avvenuti dopo il controllo delle luci della città. Sul punto è bene tornare dopo l'esame delle deposizioni D'Acqui. Fin d'ora si può notare che sembra poco probabile che il Rolla, prima di accendere il radar, si sia spostato sull'aletta, come avrebbe

dovuto fare per controllare le luci della città dato che le forti luci della petroliera disturbavano l'osservazione. Una volta sull'aletta la successione incalzante degli avvenimenti, così come riferiti, avrebbe probabilmente impedito all'ufficiale di guardia di pensare al radar.

Si evidenziano alcune contraddizioni: non si capisce il punto esatto in cui si trovava il terzo ufficiale al momento della collisione se sull'aletta di plancia di destra o in plancia nei pressi del luogo in cui si trovava l'allarme, cioè nei pressi del timone. Secondo quanto asserito il 13.4.91 sembra che l'ufficiale di guardia si trovasse sull'aletta (<<prendevo fuoco il capo di banda dell'aletta su cui mi trovavo>>), tanto che vedeva il capo di banda dell'aletta prendere fuoco. Nel corso della formale dice all'inizio di trovarsi in plancia (come luogo generico) poi ribadisce di essere stato sull'aletta e di aver visto le fiamme sul capo di banda della sua aletta.

Il 21.1.92 asserisce <<di aver percepito ... un violento colpo al momento dell'urto, tale da farmi perdere l'equilibrio>>.

L'8.2.1993 dichiara: nel momento in cui ho visto avvicinarsi i fanaloni ho realizzato immediatamente che c'era un natante, una nave che ci stava venendo addosso. Mi sono spostato dall'aletta di dritta verso la plancia ed in quel momento ho sentito l'urto che mi ha fatto cadere. Mi sono rialzato e mi sono portato all'interruttore dell'allarme generale posto sulla consolle leggermente a sinistra del timone ed ho azionato l'allarme generale>>.

Queste dichiarazioni però non sono del tutto coerenti con quanto riferito da D'Acqui.

D'Acqui Luigi. (ud. 31.1.1996, pp. 91-138) Il marinaio, che secondo le sue dichiarazioni era di guardia insieme a Rolla, al dibattimento è apparso reticente, tanto che il Tribunale ha inviato il verbale contenente la sua deposizione al P.M.. Comunque, il particolare che D'Acqui, dopo un iniziale <<non mi ricordo a che ora è scesa la nebbia>> e dopo che il P.M. gli aveva contestato le sue dichiarazioni in data 30.4.91 (p. 96), ha confermato più volte è quello secondo cui la nebbia era arrivata alle 22.15 e egli era a conoscenza dell'ora perchè aveva guardato il suo orologio da polso (<<è scesa la nebbia, una volta che è scesa la nebbia ho visto l'orologio ed erano le 22,15>>, p. 123).

Sarebbe stato il marinaio, che era in plancia, ad avvisare il Rolla che si trovava nei pressi, in sala nautica (p. 97). A quel punto il terzo ufficiale avrebbe messo il radar in posizione di stand-by, mentre il marinaio si sarebbe recato sul lato dritto: <<mentre eravamo entrambi in plancia abbiamo sentito un urto violento. Preciso che a quel momento il terzo ufficiale si trovava vicino al radar, mentre invece io stavo per uscire per recarmi sull'aletta di dritta>> (p. 98). Dopo, il D'Acqui sarebbe andato nella propria cabina a prendere <<il salvagente e il cappello>> e poi <<a fare le manichette>>, cioè a cooperare al servizio antincendio.



In sostanza, nonostante quanto sopra osservato, il teste ha confermato le sue precedenti dichiarazioni che gli sono state rilette. D'Acqui ha precisato che lui e il Rolla erano usciti: «siamo andati fuori ... abbiamo visto che era nebbia e siamo rientrati dentro» (p. 120).

In tal modo si allungano i tempi delle azioni compiute da Rolla, anche se non viene meno la differenza rilevata nelle dichiarazioni del terzo ufficiale nè vi è piena coincidenza tra le dichiarazioni del marinaio e quelle dell'ufficiale.

Considerate le circostanze particolarmente gravi e sconvolgenti, le differenze e le incongruenze rilevate non sono tuttavia tali da far ritenere la falsità di quanto dichiarato. Il particolare drammatico della luce dei fari della nave investitrice che usciva dalla nebbia, illuminando la fiancata della petroliera - particolare confermato dalla presenza e dalla ubicazione dei "cappelloni" sul traghetto - conferisce credibilità alla versione del Rolla.

Alcune perplessità, invece, proprio per la loro uniformità, potrebbero suscitare le parti delle due dichiarazioni relative alla calata della nebbia: sul punto non solo le due versioni sono identiche, ma anche le parole usate dal Rolla e dal D'Acqui lo sono tra di loro e con quelle di Superina.

Superina Renato Le dichiarazioni di Superina sono state acquisite all'udienza del 31.1.96 (scatola 2, filza 1, atti acquisiti all'ud. cit.). All'udienza del 26.9.97 il comandante dell'Agip Abruzzo si è avvalso della facoltà di non rispondere.

Il giorno successivo alla tragedia il comandante della petroliera dichiara tra l'altro:

«Eravamo arrivati il 9 alle 22.30 e stavamo attendendo di poter entrare nel porto, cosa che si sarebbe dovuta verificare domani 12/4 alle ore 8. Fino a circa alle 22.15 la visibilità era buona; poi improvvisamente è calata una forte nebbia. Le nostre luci in coperta erano tutte accese; inoltre erano accesi i fari regolamentari di fonda. La posizione in cui si trovava la nave era stata scelta da me ed era stata comunicata ai piloti al momento dell'arrivo. Poco prima dell'urto io stavo guardando la televisione dalla saletta Ufficiali. Ad un certo punto ho sentito un urto violentissimo tipo terremoto ed attraverso il finestrino dell'oblò della saletta ho visto un bagliore enorme ... Quando ho sentito l'urto sono subito salito sul ponte da dove peraltro non si vedeva nulla a causa soprattutto della nebbia e in parte anche del fumo. Ovviamente nel frattempo avevo provveduto a dare l'allarme di incendio grave a bordo, anzi lo aveva fatto il terzo ufficiale Rolla. Il terzo ufficiale mi ha riferito che poichè era sul ponte ha visto improvvisamente il traghetto sbucare dalla nebbia e percorrere gli ultimi 50 metri circa venendo addosso alla nave. ... Ripeto che la nebbia era molto forte ... Subito dopo l'urto, verso le 22,25, ho chiamato la Capitaneria di Porto ... la nebbia era così intensa che i rimorchiatori per trovarci hanno chiesto che sparassimo dei razzi.



vato dalla difesa), ha detto di aver guardato l'orologio e il dato da lui indicato è confermato dall'ora indicata dal D'Acqui, pure controllata su un orologio e per di più su un orologio diverso, cosicchè è difficile presupporre che tutti e due gli orologi andassero avanti e inoltre entrambi proprio di due minuti. I due-tre minuti indicati da Rolla in base alle operazioni compiute prima della collisione, invece, sono una ricostruzione a posteriori, perchè l'imputato ha esplicitamente dichiarato che non guardò nuovamente l'orologio e quindi possono essere considerati un dato molto più approssimativo.

Perciò se dobbiamo credere alle dichiarazioni dei due non vi possono essere dubbi sul fatto che la nebbia sia scesa alle 22,15.

Se qualche perplessità in ordine alle dichiarazioni di D'Acqui può essere suscitata non tanto dal fatto di aver guardato l'orologio, che può essere in gesto ricorrente e abituale, quanto da quello di ricordare l'ora, va considerato che la collisione avvenuta poco dopo potrebbe aver fermato il ricordo al riguardo. Quanto al Rolla, poi, egli doveva segnare in un registro (Chiesa, ud. 16.9.96, p. 69: ogni guardia deve scrivere le condizioni meteo-marine) e riferire al comandante (che anzi avrebbe dovuto essere subito avvertito) l'ora di calata della nebbia e quindi il fatto di guardare l'orologio e di fissare nella memoria l'ora relativa era un adempimento dovuto. Questa spiegazione, valevole anche per il marinaio se egli era consapevole dell'adempimento in questione, certamente è tale da spiegare il preciso ricordo dell'ufficiale di guardia.

Inoltre si tratta di dichiarazioni (quelle di Rolla e di Superina, perchè di d'Acqui non si parlava subito dopo il fatto) rese il giorno successivo alla tragedia quando ancora non si sapeva quali altri dati sarebbero risultati dagli accertamenti e quindi i dichiaranti potevano supporre che l'ora di discesa della nebbia potesse risultare con certezza aliunde (non solo dai registri delle altre navi alla fonda e dalle dichiarazioni dei relativi equipaggi, ma da quelli dei pescherecci, di altre navi in arrivo o in partenza e anche da punti di osservazione situati a terra in base a rilevazioni più o meno ufficiali) e perciò essere indotti a dire il vero al riguardo, mentre l'ora della collisione, trattandosi di un fatto che poteva essere stato avvertito in un ambito più circoscritto, poteva essere indicato in modo più favorevole ai dichiaranti, tanto più che non veniva ancorato a un preciso controllo dell'orologio.

Perciò, se non vi è stato un accordo per dichiarare un'ora non corrispondente al vero, sembra ben difficile porre in discussione il dato orario relativo all'arrivo della nebbia; se, invece, l'accordo vi è stato, è più verosimile che sia avvenuto per ritardare che non per anticipare l'arrivo della nebbia. Secondo la stessa sentenza impugnata, come del resto è evidente, i possibili responsabili avevano compreso fin dall'inizio che era meglio per loro restringere al massimo il periodo di tempo tra l'arrivo della nebbia e l'urto.



La presenza e l'ora di discesa della nebbia vanno peraltro considerate anche in base alle dichiarazioni degli altri membri dell'equipaggio della nave cisterna.

Lanza Angelo (ud. 16.9.96, pp. 85 - 93). Era meccanico di bordo sull'Agip Abruzzo, intento a pescare con la lenza (senza canna) a poppa estrema della petroliera. Non riusciva a pescare niente, poi ha visto arrivare la "foschia", un po' di umidità, ed è andato via (p. 90). Si trattava di nebbia («c'era una bella foschia, nebbia, foschia») p. 89): quando l'ha vista il teste non vedeva più la prua della nave (p. 91). Ha avvolto il filo, ma non l'ha portato in cabina nè in saletta di ricreazione, dove poi si è recato: «c'è una riposteria e li mettiamo là per tenerceli lì pronti, o li lasciamo addirittura anche a poppa»). Ha impiegato 5-6 minuti per andare in saletta di ricreazione, si è messo a sedere a guardare la televisione. «Ero da poco seduto e si è sentito un movimento e poi si sono viste delle fiamme dagli oblò» (p. 85). Tra l'ingresso in saletta e l'urto «saranno passati ... poco, roba di poco, 5 - 6 minuti, 7 minuti, non lo so ... 10, 6, 5». Si tratta di dati necessariamente non precisi, tenuto conto anche della distanza di tempo. Il teste valuta in 5-10 minuti il tempo complessivo da quando ha lasciato la poppa all'urto (p. 88). Tenuto conto delle precisazioni del Lanza si può ricavare, con sufficiente approssimazione, un tempo complessivo tra l'arrivo della nebbia e la collisione di circa 10 minuti: cinque-sei minuti per finire di avvolgere il filo, lasciarlo in deposito e recarsi da poppa nella saletta di ricreazione, quattro-cinque minuti almeno tra l'ingresso in saletta e la collisione segnalata da un "piccolo movimento" e uno "scroscio". In proposito si deve effettuare un'osservazione, utile anche per valutare altre dichiarazioni. I tempi relativi alle attività compiute da Lanza (o più precisamente quelli relativi alla prima parte di tali attività) sono i tempi necessari per compiere le attività stesse, anche se in relazione a una persona che non ha motivo di affrettarsi. Diverso è invece il caso dei tempi cui ha fatto riferimento Rolla (o anche altri testi, come Thermes e Olivieri): chi fa la guardia deve far passare il tempo, le azioni compiute possono essere situate in un periodo più lungo di cui non si ha ricordo perchè non si è fatto niente di rilevante o perchè si sono compiute altre azioni che si sono dimenticate; perciò alle azioni che vengono ricordate può corrispondere un periodo di tempo anche notevolmente maggiore a quello strettamente necessario per compierle. Naturalmente l'osservazione vale anche per le dichiarazioni di Lanza: alle attività da lui riferite potrebbe corrispondere anche un periodo di tempo maggiore a dieci minuti. La differenza consiste nel fatto che nel caso del Lanza ciò che rileva sono i tempi necessari e quindi minimi (anche se in relazione a un soggetto che non ha fretta). La stima del periodo complessivo (pari a circa 10 minuti) presenta un carattere di sufficiente certezza perchè al minimo tra quelli indicati dal teste per la permanenza nella saletta della TV (4-5 minuti rispetto a 5-7 minuti riferiti).

Altri membri dell'equipaggio dell'Agip Abruzzo

Oltre a quelle di Lanza occorre tenere conto delle dichiarazioni degli altri testi che si trovavano a bordo della petroliera. Complessivamente i marittimi dell'Agip Abruzzo esaminati nel corso del dibattimento di primo grado sono stati trenta, compresi Rolla, Superina e D'Acqui.

Abbagnano (ud. 19.2.96, pp. 121-126) e Tobia (ud. 21.2.96, pp. 112-114) non hanno parlato della nebbia perchè a loro non sono state rivolte domande in proposito.

Le restanti ventotto persone che erano a bordo dell'Agip Abruzzo hanno invece trattato dell'argomento. Si tratta di un campione certamente rappresentativo. Le deposizioni in questione sono della massima rilevanza in ordine al problema in esame perchè trattandosi (come si dirà meglio in seguito) di nebbia a banchi gli unici testi veramente in loco erano quelli a bordo della petroliera. Inoltre i testi in questione non sono certo sospetti di essere prevenuti a sfavore dell'imputato, semmai può essere vero il contrario. Tra l'altro molti soggetti erano ancora dipendenti della SNAM o di società del gruppo ENI quando sono stati esaminati al dibattimento.

Dei 28 a cui sono state rivolte domande sulla nebbia, 20 ne ricordavano con certezza la presenza: Acampora (21.2.96, p. 47), Avossa (ud. 21.2.96, p. 21), D'Acqui (v. sopra), D'Agostino (21.2.96, p. 115), De Nichilo (ud. 8.5.96, p. 25), Esposito (dich. lette all'ud. 13.5.96, p. 9), Lanza (v. sopra), Magliulo (ud. 8.5.96 p. 9), Mauro (21.2.96, pp. 4-12), Messina (ud. 21.2.96, p. 85), Modugno (ud. 21.2.96, pp. 100-102), Pavanetto (ud. 19.2.96, p. 141), Pomposo (ud. 21.2.96, p. 82: nebbia e fumo mischiati), Rolla (v. sopra), Romano (ud. 21.2.96, p. 106: nebbia e fumo mischiati), Ruggero (ud. 26.1.96, p. 44), Rum Antonio (ud. 21.2.96, p. 52: nebbia e fumo mischiati), Scala (ud. 21.2.96, p. 56), Sorrentino (ud. 19.2.96, p. 119: foschia a tratti) e Superina (v. sopra).

Coloro che hanno ricordato la nebbia mista al fumo hanno solo aggiunto una precisazione ovvia: il fumo certamente era presente sulla petroliera subito dopo la collisione, momento a cui si riferiscono molte delle deposizioni.

Ciò che più importa è che nessuno ha negato la presenza della nebbia: Chiesa ha detto di non aver guardato (ud. 16.9.96, p. 67), Iengo ha parlato di fumo o nebbia (ud. 12.4.96 p. 1, ma nel corso delle prime dichiarazioni in data 9.5.91, che gli sono state contestate, aveva parlato di fitta nebbia, p. 5), Maresca ha descritto il fenomeno, parlando di "bagliore" (ud. 19.2.96 p. 101), Mezzina ha detto di non sapere (ud. 16.9.96 p. 81), Pompilio di non essersi reso conto (ud. 19.2.96 p. 74; peraltro anche lui ha descritto il fenomeno, notato dall'oblò subito dopo lo "scossone", come "bagliore"), Tonini di non ricordare (ud. 19.2.96 p. 129, peraltro gli è stato chiesto solo se ricordava di aver visto la nebbia nel pomeriggio, quando era di guardia dalle 16 alle 20). Cannarella, che pure al dibattimento (ud. 15.4.96, pp. 4 e 7) ha detto due volte di non aver visto la nebbia, in realtà già prima della collisione (quando il fumo ancora non poteva esserci secondo le sue stesse dichiarazioni) aveva avvertito

dalla saletta, in cui si trovava con il comandante e altri a guardare la televisione, <<scarsa visibilità>> (pp. 7 e 8); è lo stesso teste a precisare (p. 10) che c'era la paura e perciò non stava a guardare come era il tempo (<<c'era più la paura che mica guardare come era il tempo o qualche altra cosa>>). Anche Recanatini (ud. 12.4.96, p. 111) ha detto di non aver fatto analisi (ud. 12.4.96, p. 111, v. anche p. 122: non so). In conclusione i pochi soggetti che non hanno parlato con certezza della nebbia non ne hanno affatto escluso la presenza: si tratta di persone che non vi hanno fatto caso perchè presi dal compito che dovevano svolgere (Chiesa, ud. cit. p. 67: <<avevo da fare>>), tanto che non si è accorto neppure dell'accensione dei motori della nave), perchè sottoposti a shock o semplicemente perchè non hanno fatto caso al problema e, almeno nel ricordo, non sanno distinguere tra il fumo sicuramente presente e la nebbia. Tra l'altro, come risulta dalle deposizioni di Melis, di Cannavina, di Thermes, di Olivieri e dello stesso Rolla, la nebbia quella sera aveva un aspetto simile al fumo.

Perciò il primo dato assolutamente certo è la presenza della nebbia sulla petroliera poco prima della tragedia e subito dopo.

Quanto al momento della calata della nebbia, oltre alle deposizioni già esaminate (Rolla, D'Acqui, Superina e Lanza), sono rilevanti quelle di Avossa, Ruggero e Scala. Il primo (ud. 21.2.96, p. 21) ha sostenuto che la nebbia era calata <<molto prima>> dell'impatto. Il 26.4.91 come risulta dalle dichiarazioni rilette al dibattimento (ud. cit. p. 22) aveva detto che al momento in cui il mozzo, Iengo, accennò alla presenza della nebbia mancavano 10-15 minuti alla collisione. Queste dichiarazioni trovano un riscontro nelle dichiarazioni di Iengo, rese il giorno successivo alla tragedia e contestategli al dibattimento (ud. 12.4.96, pp. 4-5), secondo cui <<prima dell'urto vi era un po' di foschia>>. Anche il nostromo dell'AA, Ruggero al dibattimento ha parlato di circa dieci minuti, ma poi, a contestazione, si è riportato a quanto aveva detto in precedenza (12.4.91), quando aveva affermato che il piccolo di camera <<qualche minuto prima dell'incidente>> si era accorto della presenza della nebbia. Il piccolo di camera sull'AA era Scala Palmerino. Questi, a sua volta, ha asserito che l'urto era avvenuto <<sui dieci minuti>> da quando aveva visto la nebbia (ud. 21.2.96 pp. 57 e 62; il teste ha precisato che il banco <<ha coperto proprio la nave di nebbia>>).

Si tratta quindi di due persone, il mozzo Iengo e il piccolo di camera Scala, che hanno visto la nebbia ben prima della collisione e che ne hanno parlato con gli altri presenti in saletta a guardare la televisione e in particolare con il nostromo Ruggero. In proposito è ovvio che il momento in cui è stato aperto l'oblò (o quello in cui qualcuno dei testi ha guardato fuori dall'oblò) della saletta in cui parte dell'equipaggio stava a vedere la partita di calcio alla televisione non coincide necessariamente con quello della discesa della nebbia, ma si può riferire anche a un momento successivo. La frase di Superina riportata da Cannarella: "si sta mettendo un po' di foschia" o "si sta avvicinando della nebbia" (ud. 15.4.96 pp. 7-8) - frase che sarebbe stata detta





<<4 al massimo 5 minuti prima di aver sentito la botta>> (ma il teste precisa subito: <<è approssimativo sempre questo tempo>> - se vera (dal momento che il comandante era seduto a guardare la partita e il vetro dell'oblò secondo Cannarella era appannato e quindi non consentiva un'osservazione precisa), è certamente discorsiva e non può valere a individuare il momento in cui la nebbia iniziava ad avvolgere la petroliera. La lettura delle deposizioni dei membri dell'equipaggio della petroliera fornisce altri utili particolari. D'Agostino chiarisce il modo di presentarsi della nebbia: era a banchi, la terra si vedeva a zone ... c'era un via vai di nebbia, cioè la terra si vedeva e non si vedeva (ud. cit., p. 115). Anche De Nichilo (ud. cit. p. 9) e Sorrentino (ud. 19.2.96, p. 119, dichiarazioni rese il 10.5.91 e rilette al dibattimento) confermano che la nebbia era a banchi.

Mauro ha aggiunto che i banchi di nebbia si erano visti anche di pomeriggio (durante tutta la giornata, ud. cit. p. 4; li vedevo a volte da lontano a volte da vicino, erano a tratti, non era sempre nello stesso posto, p. 12). Anche altri hanno riferito di banchi di nebbia visti nel corso del pomeriggio: Romano (ud. 21.2.96, p. 110) e Modugno.

Quest'ultimo, che aveva fatto il turno di guardia dalle 12 alle 16 (ud. cit. p. 101: a volte i banchi erano sopra la petroliera a volte anche un po' distanti), ne aveva parlato con il secondo ufficiale che faceva la guardia con lui, Pavanetto, perchè era strana la presenza di nebbia a quell'ora del pomeriggio. Il teste ha precisato che era stato posto in funzione il radar. Pavanetto ha confermato la presenza dei banchi e ha aggiunto di averne parlato con il comandante (erano banchi <<alquanto imprevedibili, direi quasi strani>>, ud. cit. pp. 143-144). Queste deposizioni trovano riscontro e conferma in quelle di Pompilio (ud. 19.2.96, p. 94) secondo cui, durante la cena, il comandante Superina gli aveva detto che nel pomeriggio c'era stato un banco di nebbia <<che ci aveva tagliato la prora>>.

Le indicazioni sia pure approssimative di Avossa e Scala e soprattutto quelle più circostanziate di Lanza convincono che l'ora di discesa della nebbia indicata da Rolla, D'Acqui e Superina se non è posticipata certamente non è anticipata. E' noto, infatti, che la collisione avvenne alle 22.25 e quindi i dieci minuti prima della collisione coincidono con le 22.15 circa.

#### Le deposizioni dei marittimi dei pescherecci

I testi esaminati sono Carovano Luciano, Frasca Antonio, Pappalardo Salvatore, Vitiello Michele, Vittiello Silverio. Vitiello Michele, capobarca del motopeschereccio "Delfino", si trovava con la sua imbarcazione tra Livorno e la Gorgona. Verso le 22,15 notava la presenza della nebbia, che progressivamente andava ad aumentare (ud. 22.1.96 p. 35). Riferiva la circostanza tramite "baracchino" al peschereccio "Mauro I" che navigava più a sud e al "Domenico Emma" che navigava ancora più a sud. Poco dopo via radio udiva sull'apparato VHF la richiesta di soccorso da parte dell'Agip Abruzzo che lamentava di essere stata investita da una bettolina.

Al momento delle dichiarazioni il Vitiello non ricordava più niente e si è limitato a confermare le dichiarazioni a suo tempo rese.

Carovano Luciano, motorista del "Mauro I", ha confermato la chiamata da parte del "Delfino". Il Carovano (ud. 22.1.96 p. 40) ha dichiarato che pochi minuti dopo la comunicazione, circa dieci, ha visto coprire l'Agip Abruzzo dalla nebbia. Al dibattimento ha in un primo momento dichiarato che subito dopo ha visto le lingue di fuoco ("appena l'ha coperta la nebbia sono arrivate le lingue di fuoco"). Peraltro il teste si è subito corretto (p. 43: «può essere anche cinque minuti, due minuti, ora precisi ... precisi non mi ricordo»)) e ha dichiarato che la prima dichiarazione era senz'altro più precisa (p. 49: se si prende il foglio dove ho reso la prima dichiarazione penso di essere più preciso su quel foglio. Non mi ricordo con precisione. D.: Quindi conferma sostanzialmente quello? R.: Sì, senz'altro.)). Nelle prime dichiarazioni, come risulta dalla contestazione (p. 50), il teste aveva detto: «dopo circa 5 - 10 minuti che avevo notato la nebbia avanzare sulla petroliera ho visto delle lingue di fuoco che fuoriuscivano alte sulla coltre di nebbia»).

Anche il Carovano ha dichiarato al dibattimento (p. 52) di non ricordare più bene, di fare riferimento alle precedenti dichiarazioni e che all'epoca non aveva guardato l'orologio.

Pappalardo Salvatore, capobarca sul "Domenico Emma", confermava in sostanza quanto detto dal Vitiello: quando, alle 22,15 circa, era stata ricevuta la comunicazione dal "Delfino" circa la presenza di nebbia le navi erano ancora visibili. Il Domenico Emma si trovava a circa tre miglia a sud dell'Agip Abruzzo. Dopo 10 minuti, un quarto d'ora dalla comunicazione era arrivata la nebbia (pp. 86-87 e 94). Poco dopo, («5 minuti, 10 minuti ... dalla nebbia che ci è arrivata addosso» p. 95), l'equipaggio aveva sentito uno struscio di lamiere e si era visto un bagliore. Poi, sul radar, che era acceso, il teste aveva visto due navi «che si aprivano». Quando era arrivata la nebbia un marinaio, Frasca Antonio, era in una lancia in mare ed era stato ripreso a bordo. Anche il Pappalardo ha dichiarato di non ricordare più con precisione, di confermare quanto aveva detto in precedenza (pp. 83 e 85) e di non aver guardato l'orologio all'epoca (p. 96).

Frasca Antonio. Faceva parte dell'equipaggio del "Domenico Emma". Il peschereccio era partito da Livorno verso le 21.00. Verso le 22.00 era a circa 5 miglia dal porto, a circa 3 miglia fuori da Antignano («al di fuori s'intende andà a libeccio, sud-sudovest»), p. 43) e a circa un miglio e mezzo dalla petroliera, che era più a ponente. Il teste scende in una lancia per la pesca al pesce azzurro con una lampada da 8.000 watt. Quando è sulla lancia arriva al peschereccio il preavviso della nebbia da parte del "Mauro I". La nebbia arriva da sud circa 10-15 minuti dopo il preavviso. Prende prima l'Agip Abruzzo, che aveva la prua «fuori, a libeccio ... a sud-ovest, verso la Gorgona per capirci», e poi il teste e il peschereccio che era nei pressi della lancia. Non sente il rumore della collisione (p. 46: «domandai anche al capitano mio e a bordo non sentirono nulla nemmeno loro»). La

nebbia era così fitta che, nonostante la lampada da 8.000 watt e la vicinanza, il peschereccio aveva difficoltà a riprendere a bordo il Frasca (p. 48).  
Il teste è stato sentito per la prima volta dopo oltre cinque anni dalla tragedia. I suoi ricordi non erano precisi: confonde il "Delfino" con il "Mauro I" (si tratta peraltro di uno sbaglio non grave anche perché la sua indicazione è de relato: Frasca era già nella lancia quando al peschereccio arrivò il preavviso della nebbia). Ha, sempre de relato, un ricordo diverso da Pappalardo in ordine al rumore di struscio di lamiere, che però neanche il capobarca dice di avere udito personalmente. Afferma che la nebbia prese prima la petroliera del peschereccio, ma avrebbe dovuto prendere prima il secondo perché proveniva da sud (p. 48: «veniva di fuori»); p. 49: «la direzione .. era da sud») e il peschereccio era più a sud dell'Agip Abruzzo. E' peraltro possibile che la dichiarazione del teste non sia incoerente se si considera che egli indica la Gorgona (forse facendo riferimento a Livorno) come posta a sud ovest, mentre rispetto a dove si trovava il "Domenico Emma" era quasi a ovest, e si tiene presente che l'Agip Abruzzo era a ponente rispetto alla sua posizione: «noi eravamo leggermente di levante, in terra»). Non sembra, anche per il tempo trascorso, che si possa fare molto affidamento sulle indicazioni orarie del teste, che più volte mostra di considerare imprecise le proprie indicazioni. Frasca, tra l'altro, confonde ripetutamente l'arrivo della nebbia con l'arrivo del preavviso di nebbia, di cui peraltro poteva essere a conoscenza solo de relato: «P.M.: ... quando va sulla lancia ... c'è già la nebbia o pure no? TESTE: No, quando vado lì no, non ce n'era nebbia, lo ricordo benissimo. Dopo circa dieci minuti venne come un banco grande» (p. 42); «dopo 10 minuti - un quarto d'ora che ci avvertì lui venne questo banco di nebbia, allora mi presero a bordo e si andò verso il porto» (p. 44); PRES.: ... Tra il preavviso del Mauro I e l'arrivo su di voi di questo banco fittissimo di nebbia ... TESTE: Circa 10-15 minuti, 15 minuti non di più. PRES.: Prima credo che abbia fatto capire sui 10 minuti. L'ordine di grandezza è questo? TESTE: Perché a me quando mi buttarono in mare questo Mauro I disse: "C'è la nebbia, però noi non ci si aveva. Mi buttarono in mare, girarono 10 minuti intorno a me così e venne questo banco di nebbia forte forte e ... ora io l'orologio, sa, però roba di ... poco, poco tempo.- Faccia il conto, lui era a 2 miglia fuori da noi, il tempo di 2 miglia e la nebbia ... Lui ce l'aveva già e noi non ci si aveva. Il discorso è quello lì, è roba di minuti, roba di 10 minuti - un quarto d'ora; PRES.: Verso che ora l'ha avvisato il Mauro I dell'arrivo della nebbia ...? TESTE: ... Dunque le 10 ... sarà stato alle 10 e un quarto su per giù. A me alle 10 mi mollarono in mare con questa scialuppa, dopo dieci minuti - un quarto d'ora venne questa nebbia. Su per giù io penso che a orario non si vada oltre. PRES.: Quindi vi ha preavvisato intorno alle 22.15? TESTE: Sì, 22.15-22.20, ora su per giù l'orario, sa ...» p. 54). Il dato senz'altro più importante da lui riferito è quello relativo alla eccezionalità del fenomeno nebbioso («è stata grossa e improvvisa»), p. 47), che



al teste è rimasto ben impresso nella memoria anche perchè ebbe difficoltà a tornare a bordo del peschereccio, nonostante la presenza della lampada che teneva accesa e la vicinanza della lancia al "Domenico Emma": «è da 40 anni che faccio [il pescatore in mare] ... ma così come questa volta! a me mi è rimasta impressa, io non ho mai visto una cosa del genere! ... proprio una cosa impressionante. A me non mi è mai successo ... Così fitti [i banchi di nebbia] mai, mai, mai! A me mai ...» (p. 48).

Vittiello Silverio (ud. 20.12.95, pp. 98-102), era all'epoca un rappresentante sindacale del settore marittimo e pesca. Non era presente al fatto, ma pochi giorni dopo la collisione aveva inviato una lettera ad alcune autorità in cui si informava che alcune barche di pescatori si trovavano nei pressi della zona in cui era avvenuto l'incidente. Il teste ha riferito quanto da lui udito dai pescatori nei giorni successivi all'incidente: sulle distanze dei motopescherecci dal luogo della collisione i pareri erano un po' discordanti, chi diceva un paio di miglia, chi diceva 800 metri. Nella lettera da lui inviata era scritto 200 metri, ma si trattava di un errore per 2000 metri. Altra circostanza riferita de relato dal teste è che l'incidente era dovuto alla nebbia: «c'era la nebbia, è successo questo».

#### Le deposizioni dei componenti degli equipaggi delle altre navi in rada

Le dichiarazioni dei componenti l'equipaggio delle navi nel porto o in rada (Brown Michael, comandante del Cape Breton, Cannavina Vito, comandante dell'Agip Napoli, Cassini Bruno, comandante della M/N Adige, Castiglione Giacomo, allievo di coperta dell'Agip Napoli, Lizzotte Maurice, ufficiale in 2° sul Cape Breton, Melis Mario, primo ufficiale di coperta sull'Agip Napoli, Petruzzella Giacinto, responsabile della nave Aldo in partenza per Genova alle 22,30, Ramaciotti Leone, comandante della M/N Capo Bianco ormeggiata a Livorno al molo Elba sud, (ud. 20.12.95, pp. 79-80), Theodossiou Michail, comandante della Gallant II, (S.I.T. in data 9.5.1991 acquisita all'udienza 22.1.96) non offrono elementi di particolare rilievo in ordine al fenomeno che interessò specificamente la petroliera. I testi infatti non effettuarono precise osservazioni. Occorre tenere presente la singolarità del fenomeno nebbioso che riguardava prima della tragedia solo l'Agip Abruzzo e per il resto faceva apparire normale la situazione della rada. Le dichiarazioni che avrebbero potuto essere più importanti sono quelle del comandante del Cape Breton, la nave alla fonda più prossima all'Agip Abruzzo. Tuttavia Brown non era di guardia e, nonostante qualche contraddizione, il comandante ha finito per riconoscere che l'ufficiale di guardia, Lizzotte, lo avvertì della presenza della nebbia quando già si vedevano le fiamme sulla petroliera. Tanto Brown che Lizzotte non hanno visto il traghetto, che pure deve essere passato non troppo distante dalla loro nave, e, quel che è più strano, non hanno neppure avvertito il rumore della collisione. Dalla loro deposizione risulta solo la presenza di una fitta nebbia. In particolare Lizzotte, che era di guardia in plancia, a suo dire intento a compilare carte nauti-

che, doveva essere assorto nel suo lavoro, o comunque distratto, perchè ha avvertito la nebbia insieme alle fiamme sopra il banco di nebbia, nel luogo dove si trovava la petroliera («le fiamme erano di poppavia al mio traverso sinistro»), ma non ha sentito il rumore della collisione nè prima nè dopo aver visto le fiamme. «Alcuni minuti prima» aveva fatto un giro ispettivo e la «visibilità era buona». Questa affermazione non è utile ai fini che qui interessano perchè è certo che la nebbia era a banchi: è noto e risulta anche da alcune precise testimonianze che la nebbia, in una notte senza luna e senza linea di orizzonte, non era avvertibile (salvo situazioni particolari) prima che avesse raggiunto il posto in cui si trovava l'osservatore e quindi per Lizotte la visibilità era buona fino a che la nebbia non è arrivata sul Cape Breton. Piuttosto, se si fosse guardato intorno, l'ufficiale di guardia avrebbe dovuto vedere il traghetto tutto illuminato mentre passava vicino alla sua nave: se non l'ha visto significa che non prestava attenzione, che il traghetto era nascosto dalla nebbia (su questa ipotesi vedi però in seguito) o, più probabilmente, che il giro ispettivo era avvenuto diversi minuti prima della collisione e quindi prima che il Moby Prince passasse vicino alla nave americana.

Theodossiou era il comandante della Gallant II, la nave più a nord della Cape Breton, e quella sera era di guardia dalle 20 alle 24. Anche lui conferma la presenza di nebbia (leggera) in direzione dell'Agip Abruzzo, mentre le luci del porto erano visibili. Non vide passare il traghetto. Ritene di aver udito un rumore, ma non vi fece caso perchè ascoltava i rumori delle macchine della sua nave.

Che in direzione dell'Agip Abruzzo, per chi osservava da nord, vi fosse la nebbia risulta anche dalla deposizione di Cannavina, comandante dell'Agip Napoli, che dalla sua nave con il binocolo notava solo bagliori di fiamme molto alte, ma non la sagoma della nave: non si trattava di fumo, come in un primo tempo il teste aveva supposto, ma di nebbia, che arrivò fino a coprire l'Agip Napoli. Il radar era acceso, secondo Cannavina perchè egli stava facendo scuola all'allievo di coperta, Castiglione Giacomo. La precisazione è sospetta non solo per l'evidente interesse del teste, dipendente SNAM, a fare una simile affermazione (la prima preoccupazione del Cannavina appena si rese conto della tragedia fu di usare il telefono satellitare per informare la sede di Milano di quanto era accaduto), ma anche perchè Castiglione ha dichiarato che «le consegne erano state lasciate con il radar acceso». Poichè, secondo le sue stesse ammissioni, Cannavina non era in coperta da circa le 22 (a suo dire per prendere un caffè), si deve ritenere che il radar fosse acceso non perchè il comandante stava facendo scuola all'allievo, ma perchè quelle erano le consegne per chi era di guardia. Il primo ufficiale di coperta dell'Agip Napoli, Melis Mario, al momento della collisione dormiva. Anch'egli conferma che quello che sembrava fumo era in realtà nebbia, perchè lasciava bagnati (ud. 18.9.96, p. 49). Il teste descrive bene quel tipo di nebbia: «cammina sull'acqua indipendentemente dalla direzione del vento ... quello che noi possiamo

vedere normalmente nei fiumi, che lei il fiume non lo vede, vede le sponde libere, oppure gli alberi; c'è una zona di nebbia e poi a distanza di pochi metri è tutto libero» (ud. cit. p. 51). Questo aspetto della nebbia è ulteriormente confermato da Cassini Bruno, comandante della m/n Adige, partita da Livorno per Savona circa dieci minuti prima del Moby Prince: «al momento che siamo arrivati all'altezza della Meloria c'era una visibilità meravigliosa, magnifica; subito dopo sulla sinistra non si vedeva più niente» (ud. 16.9.96, p. 21). A destra «si vedevano ancora benissimo le luci di Tirrenia ... subito dopo, questione proprio di un minuto o due, anche a dritta non si è più visto niente» (ud. cit. pp. 24-25). Solo a 4 miglia da Savona il comandante riuscì a vedere di nuovo la prua della sua nave. Cassini ha aggiunto che la nebbia sull'orizzonte non si vede specialmente se la notte è chiara (p. 33).

Petruzzella, anche lui diretto verso nord (uscito dal porto verso le 22.30 con direzione Genova, ud. 26.1.96 p. 17), conferma nella sostanza (nel frattempo la nebbia si era avvicinata al porto, che però fino all'uscita non era interessato dalla nebbia) quanto osservato oltre mezz'ora prima da Cassini (la nebbia «sembrava un muro ... non avrei immaginato di trovare questa nebbia») p. 22). De Lucchi Giovanni, primo ufficiale sul traghetto per Olbia "Golfo degli Ulivi", attesta la presenza di nebbia anche a sud dell'Agip Abruzzo, prima della collisione (ud. 20.9.96, pp.6): la sua nave era partita verso le 21 del giorno della tragedia, a 6,5 - 7 miglia dall'imboccatura del porto il comandante già stava emettendo i segnali regolamentari di nebbia. Inizialmente questa era a banchi, poi divenne fitta fitta, «più fitta di così non penso che ...» (p. 7).

Muzio, che era l'altro pilota in servizio quella sera oltre a Sgherri, ha rilevato l'anomalia del fenomeno nebbioso: «normalmente a Livorno la nebbia viene più dalla parte nord della città ... quella sera lì invece evidentemente veniva da sud (ud. 16.9.96 pp. 17-18). Come risulta dalla testimonianza Cassini in realtà c'era nebbia anche a nord, ma indubbiamente verso il porto, in cui non vi erano problemi di visibilità, avanzò dalla posizione in cui si trovava l'Agip Abruzzo: «perchè poi la nebbia fuori c'era stranamente ... [dopo l'incidente] è venuta avanti la nebbia, ha occupato tutto l'avamposto e poi anche oltre, [è venuta] da sud-sudovest».

#### Le dichiarazioni di Sgherri e di Ricci.

Sgherri Federico (ud. 20.12.95, pp. 7-78) è il pilota che ha guidato il traghetto all'interno del porto. Ha dichiarato di essere salito sul Moby Prince alcuni minuti prima delle 22 e di esserne sceso alle 22,10-22,12, quando è salito su una pilotina condotta da Cavallini Renzo. Vi era una nave, l'Atlantic Horizon, su cui si trovava il pilota Giuseppe Muzio, che aspettava di entrare. «La sera era particolarmente bella: calma, praticamente senza vento, molto chiara». Dal suo punto di osservazione («al traverso della prima boa verde del canale di uscita dal porto, che si trova ... all'inizio del molo di protezione del nuovo bacino

di carenaggio>>)), Sgherri vedeva i fanali della Meloria, praticamente tutta la zona costiera fino al Boccale era perfettamente visibile, oltre alle navi alla fonda: <<nella direzione sud ... l'Agip Napoli sulla sinistra, il Gallant e l'Agip Abruzzo il primo leggermente sulla destra e il secondo leggermente sulla sinistra, più o meno allineati>> (p. 18). Vi era anche il Cape Breton. Secondo il teste il comandante del traghetto aveva visto le navi alla fonda.

Va osservato che le dichiarazioni di Sgherri non sono esenti da sospetto. Secondo il CT Del Bene il comportamento del pilota è stato concausa del sinistro (relaz. principale p. 27, scat. 2 alleg. all'udienza del 30.5.96). Sgherri, comunque, doveva difendersi dall'accusa di non avere svolto il suo compito fino al punto stabilito dai provvedimenti concernenti il pilotaggio nel porto di Livorno, di non aver indicato al comandante del Moby Prince la rotta da seguire nella rada e in particolare di non averlo avvertito circa la presenza delle navi che si trovavano in prossimità della (o esattamente sulla) rotta che il traghetto doveva seguire. L'Agip Abruzzo era arrivata nella rada di Livorno e aveva gettato l'ancora circa due ore dopo che il Moby Prince era entrato nel porto di Livorno il giorno precedente a quello della tragedia. Quindi il comandante del traghetto, Chessa, non aveva potuto prendere nota della presenza e della posizione della petroliera.

Il compito del pilota, secondo le stesse dichiarazioni di Sgherri, consiste <<nel suggerire la rotta al Comandante della nave nelle manovre di entrata e uscita>> (ud. 20.12.95 p. 7). Il pilota conosceva anche la situazione della rada. Esisteva una lavagna in cui i piloti annotavano approssimativamente il punto di fonda e il nome della nave (p. 9). Il suggerimento della rotta secondo lo stesso Sgherri (p. 52) era <<sicuramente nei limiti stabiliti dal decreto di obbligatorieta del pilotaggio e del regolamento locale di pilotaggio>>. Il pilota (art. 9 del provvedimento) era obbligato ad accompagnare la nave in uscita <<almeno>> a un miglio dall'uscita dal porto e comunque per la stessa distanza ad informarlo circa la presenza di ostacoli. E' vero che l'Agip Abruzzo si trovava oltre un miglio dall'uscita del porto. In proposito però, occorre ricordare che entro le tre miglia le acque sono considerate parte integrante del porto (Manganiello, nostromo del porto, ud. 10.5.96, p. 46; Ricci, ud. 22.1.96, p. 92; Pechioni, ud. 13.12.95, pp. 15 e 41: port limits). Comunque, se il pilota avesse informato il comandante della nave in uscita circa la presenza delle navi in rada, avrebbe fatto menzione di tutte quelle che interessavano la sua rotta.

Un altro punto che rende non disinteressata, almeno in alcune parti, la testimonianza di Sgherri, è quello relativo al punto di fonda delle navi in rada: egli aveva interesse a dire che il pilota non aveva indicato per l'Agip Abruzzo un punto di fonda che si trovava sulla rotta del traghetto per Olbia, almeno sotto il profilo della colpa generica, a prescindere dalla eventuale violazione di specifiche disposizioni dell'Autorità portuale. E infatti il teste ha negato di aver indicato il punto di fonda

dell'Agip Abruzzo (p. 45; sul punto il comandante dell'Agip Abruzzo concorda con Sgherri, ma Rolla asserisce che il punto di fonda era stato scelto concordemente dal pilota - che questi fosse Sgherri o un suo collega fa poca differenza - e da Superina). Perciò non si può fare pieno affidamento su Sgherri, almeno nelle parti della sua deposizione che potevano riguardare la sua posizione o quella di un altro pilota. Egli aveva un preciso e diretto interesse a dire che l'Agip Abruzzo era perfettamente visibile alle 22,12 e che il comandante Chessa l'aveva vista: in tal modo rendeva improduttiva di effetti a sè negativi la circostanza di non aver riferito al Chessa la presenza e il punto di fonda della grossa nave cisterna. Questa circostanza risulta chiaramente dalle stesse dichiarazioni dello Sgherri: <<P.M.: la situazione in rada, per quanto è a sua conoscenza, quella sera era conosciuta anche dal comandante Chessa? TESTE: Non lo so. P.M.: Della posizione in rada delle navi quella sera con il Comandante Chessa Lei non ha parlato? TESTE: No, non ho parlato, nel senso che il Comandante ha visto che navi c'erano alla fonda, ha detto: "Quante navi sono alla fonda">> (ud. cit. pp. 20 e s.). Che si tratti di dichiarazioni autodifensive risulta chiaramente da quanto il teste ha aggiunto subito dopo: egli e Chessa parlavano delle navi in movimento in quanto <<al di fuori del porto ... il responsabile completo è il comandante>> (p. 21, il pilota poi ha esplicitamente riconosciuto di non aver dato indicazioni: <<P.M.: Lei non ha dato indicazioni? TESTE: non ho dato indicazioni>>). In proposito, comunque si deve precisare che proprio perchè non avevano parlato delle navi alla fonda non vi è alcuna garanzia che il Chessa avesse visto anche l'Agip Abruzzo, che era la nave più lontana, in presenza di altre navi più vicine quasi allineate con la petroliera. In proposito Sgherri ha precisato che l'osservazione del Chessa sul fatto che c'erano diverse navi in rada non era relativa alla direzione sud, ma a <<tutta la rada, perchè [di navi alla fonda] ce n'erano anche altre nella zona nord>> (p. 44). Inoltre quanto affermato dal pilota circa la possibilità di vedere le navi in rada va rapportato al fatto che egli sapeva quali navi erano effettivamente in rada e ne conosceva anche, sia pure approssimativamente, le posizioni. Egli certamente non effettuò un'osservazione attenta e precisa: dette un'occhiata e, conoscendo già la situazione, pose in relazione quanto vide con quanto sapeva (p. 19 e s.: <<non è che l'ho ispezionata [la rada], l'ho vista ... se io ho avuto la sensazione e la percezione è perchè sapevo che navi erano >>); il teste sembra parlare solo della conoscenza del nome della nave, ma il significato del rilievo va esteso: anche se la nave non era perfettamente visibile, ad esempio perchè coperta da un'altra o perchè interessata da un banco di nebbia, per chi sapeva che c'era era più facile intuirne la presenza, in proposito è condivisibile un'osservazione di Pechioni, ud. 13.12.95 p. 40: <<i fanali li vede perchè sa che ci sono, ma non è che li vede, perchè ci sono le luci della passeggiata e ci sono i proiettori>>). Ben diversa era la situazione di Chessa che con tutta probabilità non sapeva della presenza dell'Agip Abruzzo.





Le dichiarazioni di Cavallini Renzo, guida della pilotina che aveva accompagnato Sgherri, sono in linea con quanto prima osservato. Dopo aver risposto affermativamente alla domanda se vedesse le navi ancorate verso sud, alla richiesta se riuscisse a vedere anche l'Agip Abruzzo, non si è sentito di affermarlo («ce n'erano tante, ora sa ...»), ud. 16.9.96, p. 58). In effetti, anche a prescindere dalla possibile dimenticanza dovuta al tempo trascorso, la certezza, in ordine a un particolare che al momento in cui il teste guardò la rada non rivestiva per lui alcuna importanza, sarebbe strana.

Ricci Romeo (ud. 22.1.96 pp. 56-119; ud. 18.9.96, pp. 57-96) era operatore dell'avvisatore marittimo del porto di Livorno. Quando era montato in servizio, alle 20,30 del giorno dell'incidente, c'era un po' di foschia, la visibilità era sulle 3 - 4 miglia marine. Dalla torre dell'avvisatore si vedevano tutte le navi alla fonda in rada, di cui approssimativamente il teste conosceva già la posizione. Alle 22,14 l'operatore rilevò l'uscita dal porto del traghetto: si trovava «fra il fanale rosso e il fanale verde dell'imboccatura del porto». La visibilità era discreta (p. 61). Alle 22,20 era in arrivo la Car Express, che si trovava a tre miglia dall'imboccatura in direzione della Gorgona. Il Ricci, a suo dire, osservò la rada. La situazione della visibilità, sempre secondo l'operatore, era come alle 22,14, addirittura migliorata rispetto alle 20,30: si vedevano distintamente a occhio nudo tutte le navi, compresa l'Agip Abruzzo. Il teste si è detto sicuro dell'orario perchè controllava l'orologio (p. 60). Il traghetto aveva una rotta per 220 - 225°. Egli l'osservò «grosso modo per un minuto circa» (p. 112). Poi il Ricci scrisse nel registro l'arrivo della Car Express, lo "passò" nel computer e sentì una specie di boato, «come un rumore di chiusura di stive» e insieme a quello, sul canale 16, una chiamata di soccorso, che dopo si era rivelata dell'Agip Abruzzo: «Capitaneria, Capitaneria, presto, veniteci a salvare. Prendiamo fuoco» (p. 64). Poi chiamò la capitaneria per informarla che a circa due miglia a sud vi era una nave in fiamme (l'Agip Abruzzo). Erano le 22.27 (p. 67).

L'attendibilità delle dichiarazioni del teste deve essere vagliata iniziando da quella intrinseca. Il Ricci avrebbe guardato la rada alle 22,20 «solo» perchè la Car Express era in concorrenza con un'altra nave per arrivare prima e "vincere" l'ormeggio: era in corso «una specie di gara». Ma l'altra nave «era il Valencia Bridge, previsto per l'arrivo il giorno successivo» (p. 63). Dunque il Ricci, stando alle sue dichiarazioni, non aveva alcun motivo di osservare la rada attentamente con il binocolo (non si è trattato certo, secondo le sue dichiarazioni, di un'occhiata casuale) e in particolare verso sud dove si trovava l'Agip Abruzzo: la Car Express veniva quasi da ovest.

I ricordi del teste in ordine alle posizioni delle navi in rada (p. 86) non corrispondono a quelle ricostruite, sia pure approssimativamente, sulla carta nautica acquisita all'udienza del 22.1.96 (v. la carta in questione allegata alla sentenza sub "A"; la nave collocata dal Ricci in posizione più vicina a quella ricostruita sulla carta è l'Agip Abruzzo, che il teste pone nella



zona di interdizione all'ancoraggio, p. 93; il Ricci ha riconosciuto che le sue indicazioni al riguardo erano molto approssimative, p. 87 in alto e 106).

Risulta che il teste - contrariamente alle sue dichiarazioni - chiamò la Capitaneria prima che l'Agip Abruzzo comunicasse alle 22.27.24 che una nave le era venuta addosso (pp. 94-95). Secondo la trascrizione della registrazione effettuata dalla stazione IPL di Livorno, Ricci chiamò la Capitaneria alle 22.26.33. In precedenza risultano a partire dalle 22.26.09 alcune chiamate alla Capitaneria provenienti dall'Agip Abruzzo - o ad essa attribuite nella trascrizione - ma senza che risulti alcun messaggio. In proposito la spiegazione non può essere quella fornita dal teste, cioè una sfasatura tra l'ora risultante al teste e quella risultante alla stazione IPL, perchè i dati sono tutti desumibili dalla registrazione IPL e quindi la sequenza cronologica non può essere posta in discussione; d'altra parte mentre le risultanze IPL sono dati obiettivi, l'ora che il teste ha riferito di aver visto è un ricordo soggettivo, anche se in parte ancorato alle sue annotazioni sui registri.

In merito è stata rilevata anche un'altra difficoltà nelle dichiarazioni dell'operatore dell'avvisatore marittimo (ud. 18.9.96, pp. 79-82): in un passo il Ricci, che stava lavorando al computer e quindi non era intento all'osservazione della rada, afferma che la sua attenzione venne richiamata dalla richiesta di soccorso dell'AA (circostanza smentita da quanto sopra) per poi concludere, invece, che era stato il rumore da lui udito a colpirlo: «quello che mi ha fatto vedere la finestra è stato il boato» (p.82), ma poco prima aveva detto che si era trattato di un rumore di stiva: «quel tipo di rumori li sentiamo spesso per cui, anche ora a distanza di anni, non lo so se quello è associato al sinistro oppure no» (p. 80). Si tratta di un'inesattezza non grave, del tipo che spesso è dato riscontrare nelle testimonianze. Più serie, invece, perchè se non altro dimostrano che le affermazioni del teste vanno prese con cautela, sono quelle che seguono.

Secondo le prime dichiarazioni del Ricci, alle 22.20, il traghetto non aveva ancora iniziato a dirigersi verso sud ma procedeva per 220-225°, era in un tratto di mare libero, non aveva ancora superato alcuna nave (p. 112: «non mi sembra che avesse superato navi a quell'ora»). Poi, alle ripetute obiezioni del Presidente (pp. 112-114), il Ricci finisce per dire che le navi «più vicine al porto le aveva praticamente superate» (p. 114) e aggiunge «aveva superato praticamente la Efim, [la] Port di Lyon e l'Esperus, quelle navi che erano nella zona di ponente; per quanto riguarda invece le navi nella zona sud, era più o meno in linea con l'Agip Napoli e il Gallant II» (si veda in proposito la posizione del traghetto indicata dal teste con un asterisco e l'ora 22.20 sulla carta allegata sub "A"). Quando è stato nuovamente sentito nel settembre del 1996, poi, il traghetto, secondo lui, era a «circa un miglio e mezzo dall'imboccatura» (ud. 18.9.96, p. 69), rispetto alla strada già percorsa dall'imboccatura del porto, era «un po' più vicino all'Agip Abruzzo», ma l'asterisco

da lui segnato sulla carta all'udienza del 22.1.96 era invece assai più prossimo alla imboccatura del porto che al punto di fonda dell'Agip Abruzzo indicato sulla carta.

Un altro equivoco, in cui era incorso il teste e che si è chiarito solo dopo ripetuti interventi del Presidente, è quello relativo alla rotta del traghetto in relazione alle "tacche" esistenti sulla finestra dell'avvisatore (ud. 18.6.96, pp. 58-66): da ultimo il teste ha finito per sostenere che le tacche servivano solo per fare il punto nave e che non c'entravano niente con la rotta tenuta dal traghetto (p. 66). In proposito il teste ha anche riconosciuto che poichè conduceva la sua osservazione con il binocolo non poteva vedere contemporaneamente la nave e le "tacche" (p. 84).

Il Ricci aveva affermato che l'osservazione del traghetto era durata per circa un minuto (p. 112), ma poi, a domanda del P.M., ha detto di aver verificato la rotta del Moby Prince in un unico momento (p. 118; la circostanza è congruente con l'indicazione del punto della nave sulla carta mediante l'asterisco: è chiaro che se l'osservazione è continuata per circa un minuto, anche in modo discontinuo, nel frattempo il Moby Prince si è spostato). All'udienza del 18.9.96 (pp. 67-71) in merito non vi è chiarezza, ma da ultimo il Ricci sembra tornare alle sue prime dichiarazioni asserendo che "grosso modo" fino alle 22.21 non c'era rotta collidente del MP rispetto all'Agip Abruzzo, affermazione che ovviamente implica che fino alle 22.21 circa il teste abbia osservato il traghetto e anche la petroliera, che a tale ora quindi avrebbe dovuto essere ancora visibile. Se queste dichiarazioni fossero attendibili, la plancia del traghetto da una distanza ben più ravvicinata rispetto alla torretta dell'avvisatore (ma approssimativamente nella stessa direzione verso sud-sudovest), avrebbe avuto fino a circa quattro minuti prima della collisione la possibilità di osservare la petroliera, che era illuminata come una intera città e che poi all'improvviso sarebbe stata dimenticata. Le dichiarazioni del Ricci, poi, contrastano in modo insanabile con quelle di Lanza, Avossa e Scala: alle 22.20 certamente la nebbia era già calata sulla petroliera.


Anche il rilievo svolto nell'appello delle PP.CC. è fondato: il Ricci (ud. 18.9.96, p. 71) ha dichiarato. «vedevo ... il mare prendere fuoco e venire verso l'imboccatura del porto. Nel giro di circa 15 minuti questa vampata di fuoco è arrivata a circa mezzo miglio dall'imboccatura e questa vampata era seguita da un muro, cioè praticamente si vedeva il fumo ... il mare come se prendeva fuoco»; poi ha confermato di aver visto il fuoco percorrere due miglia e mezzo «nel giro di poco, di pochissimo» (p. 95). Si tratta di affermazioni notevolmente distanti dalla realtà.

E' comunque certo che gli orari riferiti dal teste non sono esatti. Infatti nelle prime dichiarazioni come risulta dalla contestazione del P.M. (p. 119) egli disse: «continuai nel mio lavoro di registrazione ed alle ore 22.27 udii un leggero boato» e il 16.4.91 disse: «alle ore 22.27, e di tale orario ne sono certo perchè è rimasto memorizzato nel video del computer sul quale



stavo operando, ho sentito un sordo boato)). Al riguardo al dibattimento ha precisato: «mi ricordo di aver preso gli orari in quel modo lì)). Poichè la collisione è sicuramente avvenuta alle 22.25 circa, si deve ritenere che l'orario riferito dal teste sia sfalsato di circa due minuti. Quindi le osservazioni del teste relative alle 22.20 potrebbero essere riferite alle 22.18; peraltro l'ora in cui secondo il Ricci il traghetto era all'imboccatura del porto, cioè le 22.14, corrisponde a quella risultante aliunde. Questo rilievo e le altre incongruenze del teste sopra evidenziate fanno ritenere assai dubbia, nonostante l'apparente sicurezza, l'attendibilità del Ricci e poco credibile, in particolare, che egli, sia pure alle 22.18, possa aver visto l'Agip Abruzzo, che non aveva nessuna ragione particolare di osservare e che sapeva trovarsi approssimativamente nella posizione da lui indicata.

Va poi considerato che il Ricci era in stretto rapporto con le autorità portuali (sulla posizione dell'avvisatore marittimo rispetto alla Capitaneria v. le dichiarazioni dello stesso Ricci a pp. 91-93: si tratta «di una ditta privata che opera con regolare concessione data dalla Capitaneria di Porto») e in continua relazione di collaborazione con questa). Alcuni esponenti della Capitaneria di Porto sono stati imputati in questo processo; inoltre, quando il teste rese le sue prime dichiarazioni, si poteva prospettare nei confronti delle autorità portuali e dell'avvisatore una responsabilità per aver lasciato l'Agip Abruzzo alla fonda proprio sulla rotta del traghetto per Olbia (sul punto v. in seguito e, fin d'ora, Pecchioni, ud. 13.12.95 p. 28; le citazioni delle pagine relative alle dichiarazioni del Pecchioni riguardano la trascrizione non ufficiale allegata alla memoria della difesa del Rolla; si deve qui fare una precisazione di carattere generale: in atti vi sono due versioni della trascrizione di tutti i verbali del dibattimento, le pagine delle due versioni spesso non corrispondono). L'avvisatore, cioè, aveva, almeno di fatto, delle funzioni che potevano renderne ipotizzabile una responsabilità diretta (v. Pecchioni, ud. 13.12.95 p. 54: «all'avvisatore marittimo avrei detto: "guardi intervenga, faccio [faccia] spostare quella nave"»)). Il teste sul punto ha dichiarato: «non spettava assolutamente a noi vigilare sulla posizione di fonda delle navi» (p. 94); la rotta verso il largo seguita dal traghetto secondo il Ricci gli fece «pensare che il Moby Prince avesse visto l'Agip e le navi alla fonda e avesse preso quella rotta ... per evitare l'Agip Abruzzo e gli altri ... comunque tengo a precisare che per quanto riguarda la rotta delle navi non è che noi dobbiamo prendere i rilievi» (p. 116). Si tratta di dichiarazioni che corrispondevano all'interesse di chi le faceva: è certo che l'avvisatore conosceva la posizione delle navi e aveva un compito che, quanto meno, rendeva logico e conseguenziale l'intervento - o almeno provocare l'intervento delle competenti autorità portuali - su una nave che andasse a mettersi alla fonda in un luogo errato o pericoloso (v. Pecchioni ud. cit. pp. 22 e



28: <<le navi in arrivo ricevono istruzioni dall'avvisatore marittimo e dai piloti, i quali dicono dove devono tenersi e non devono intralciare>>).

Ricci fa anche affermazioni sfavorevoli a se stesso ai piloti e alle autorità portuali, ad esempio riferisce la circostanza che l'AA sarebbe stata alla fonda nella zona di interdizione, ma queste affermazioni, analogamente all'ammissione di Sgherri di non aver informato Chessa della presenza della petroliera, sono neutralizzate dal fatto che l'AA sarebbe stata ben visibile.

Il Ricci in conclusione è scarsamente attendibile con particolare riguardo alle dichiarazioni che possono ridondare in danno dell'ambiente portuale livornese (Capitaneria, piloti e lo stesso avvisatore).

Le deposizioni degli osservatori da terra.

I principali osservatori da terra sono Thermes e Olivieri, Teodori Maurizio e la moglie Bagnoli Loredana, Paterni Donatella e Bergonzi Antonio, Fazzari Mario che con De Luca Antonio e Ricci Stefano pescava presso i Tre Ponti.

Thermes e Olivieri

Paolo Thermes e Roger Olivieri erano due guardiamarina di complemento che abitavano nei locali dell'Accademia Navale. Le loro osservazioni iniziarono poco dopo le 22 perchè Thermes aveva atteso quell'ora per fare una telefonata.

I due uscirono sul piazzale prospiciente il mare vicino al porticciolo di S. Leopoldo per prendere dalla macchina dell'Olivieri, parcheggiata nei pressi, un asse da stiro che dovevano portare nei loro alloggi e notarono una nuvola biancastra che avvolgeva l'ultima nave alla fonda verso sud nella rada, mentre le altre erano pienamente visibili. I due furono colpiti dalla stranezza del fenomeno e continuarono la loro osservazione anche dopo essere saliti nella camera dell'Olivieri. A un certo momento la nave scomparve completamente alla vista e rimase visibile solo un bagliore, cioè una luce di intensità variabile di colore rossastro (rosso-arancio). Nessuno vedendola avrebbe pensato che lì vi era una petroliera. I due notarono anche il traghetto che doppiava la testata della Vegliaia e si dirigeva a velocità sostenuta e con rotta costante verso sud. Poi Thermes fece ritorno nella sua camera. Olivieri si affacciò ancora alla finestra, poi prese un libro perchè doveva preparare un esame. Poco dopo Thermes udì un tremore di vetri e Olivieri si precipitò nella sua camera dicendo: <<è scoppiata la petroliera>>. Nel luogo in cui i due sapevano che vi era l'Agip Abruzzo si notavano fiamme e fumo.

Il punto saliente delle deposizioni dei due guardiamarina, oltre alla presenza della nebbia, indiscutibile, anche se manifestatasi in maniera inusuale, è quello relativo al momento in cui si verificò l'oscuramento dell'Agip Abruzzo in relazione all'uscita del traghetto dalla diga della Vegliaia.

In proposito Thermes afferma di aver visto il traghetto uscire dal porto quando egli si trovava ancora nel piazzale (ud. 29.1.96 p. 27) o immediatamente dopo essere salito nella camera dell'Olivieri (ud. cit. pp. 46 s.). Secondo il brano della deposizione

letto dall'avv. Bassano per la contestazione (c. 46), il traghetto era stato notato <<subito dopo>> che della petroliera erano rimasti visibili solo i bagliori rossastri. Al dibattimento il ricordo del teste è diverso: il Moby Prince sarebbe stato visto prima che scomparisse del tutto l'Agip Abruzzo (p. 61). Ma in proposito occorre ricordare che al momento delle dichiarazioni dibattimentali era trascorso molto tempo dal fatto e che, in riferimento ad altri punti, quando vi è stato contrasto tra i suoi ricordi e le dichiarazioni rese in prossimità del fatto, il teste correttamente ha dato la preferenza alle sue prime dichiarazioni (ud. cit. p. 45: <<se è quello che c'è scritto nella mia dichiarazione resa ad aprile a distanza di pochi giorni, direi di considerarlo prevalente sulla mia dichiarazione di oggi>>). Ciò è corretto anche in base alla circostanza che il teste, il giorno successivo al fatto, in seguito ad un ordine ricevuto dal comandante dell'Accademia, aveva scritto una relazione su quanto aveva visto e l'aveva poi trasfusa in un rapporto informativo in data 12.4.91 consegnato alla Procura e alla Capitaneria di Porto (ud. cit. pp. 50, 63, 65 e 66), quindi era stato sentito a pochissimi giorni di distanza dall'accaduto. Il teste ha anche precisato (p. 49) di non aver guardato l'ora, quindi ciò che conta non sono tanto i riferimenti orari, necessariamente approssimativi secondo le stesse esplicite affermazioni del teste (p. 49 cit.), quanto i ricordi più vicini all'incidente circa la successione dei fatti. Orbene, secondo le più attendibili prime dichiarazioni, quando il traghetto è uscito dal porto, si era già verificato l'oscuramento completo e comunque anche secondo quelle dibattimentali, il fenomeno dovuto alla nebbia (che nella sentenza di primo grado è definito imponente) era certamente già iniziato. Sul punto le originarie dichiarazioni trovano conferma nella deposizione dell'Olivieri. Anche questi in data 18.2.93, aveva dichiarato di aver visto il traghetto che stava uscendo dalla diga della Vegliaia e si dirigeva verso sud e che <<contestualmente tutte le luci della petroliera poste a sud sparivano improvvisamente alla nostra vista>> (ud. 29.1.96 p. 101, le dichiarazioni sono state lette a contestazione e acquisite nei termini riportati, p. 116). Anche per Olivieri il ricordo al momento della deposizione dibattimentale era diverso, ma, per le stesse ragioni già esposte, devono essere preferite le dichiarazioni più antiche. In ogni caso quello che è certo al di là di ogni dubbio è che per i due aspiranti guardiamarina lo strano fenomeno, che aveva richiamato la loro attenzione già quando si trovavano nel piazzale, e che consisteva in una nuvola biancastra che avvolgeva l'Agip Abruzzo mentre le altre navi alla fonda nella rada erano ancora pienamente visibili, era precedente all'uscita del traghetto dalla diga della Vegliaia. Sul punto anche al dibattimento l'Olivieri è stato del tutto chiaro: il traghetto è uscito dal porto quando era già in corso l'osservazione del fenomeno che interessava la petroliera (ud. cit. p. 79).

Teodori e Bagnoli

Teodori (ud. 24.1.96, pp. 39-52) pescava in compagnia della moglie, Loredana Bagnoli, agli scogli dell'Accademia Navale, nel luogo chiamato "Lazzaretto". Al suo arrivo, verso le 20.10 - 20.15 la visibilità era ottima. Verso le 22.00 c'era una leggera foschia, che faceva un alone intorno alle lampade delle navi. Il teste pescava e prestava un'attenzione discontinua alle navi in rada. Seguiva il galleggiante, vide il traghetto con la coda dell'occhio fino all'altezza della seconda nave. La visibilità era ancora buona. Quando stavano per andare via, la moglie richiamò l'attenzione del Teodori sul fatto che la petroliera non si vedeva più: dove c'era l'Agip Abruzzo si vedeva del fumo. «Mia moglie diceva che era pieno di nebbia, io mi giro e dico: "questa non è nebbia è fumo". Contemporaneamente sentivo il rumore come di ferraglia e dei bagliori intorno a questa nave. Nello stesso momento dissi: "è scoppiata la petroliera"» (p. 43). Bagnoli (ud. 24.1.96, pp. 52-59): vede le navi illuminate e il traghetto. Lo segue fino alla seconda nave, poi distoglie la sua attenzione. Dal verbale in data 14.9.91, che le viene riletto, risulta che dopo circa dieci minuti, si accorge che la grossa petroliera non era più visibile: «nel punto in cui era ancorata notavo solamente un bagliore di colore rosso arancio». Poi sente il rumore e l'esplosione.

#### Paterni e Bergonzi

La Paterni (ud. 24.1.96, pp. 60-71) è a passeggio con il Bergonzi nei pressi della località "Tre Ponti", sta andando verso Antignano sul lungomare. La sua attenzione viene attirata dalla grossa sagoma della petroliera tutta illuminata. Nota due "lamelline di fuoco" che si muovevano, che uscivano dai fumaioli della nave e assomigliavano alle fiammelle della Stanic (una raffineria nei pressi di Livorno). Dopo poco («alcuni secondi, minuti, 2 o 3 minuti, forse non ci siamo arrivati») p. 68) tutta la luce scompariva, tanto da far pensare a un corto circuito. La nave non si vedeva più. Dopo qualche minuto dal black-out («7- 8 minuti»), p. 67) sono incominciati i boati con un fungo di fuoco e di fumo che usciva dalla nave cisterna. Bergonzi (ud. 24.1.96, pp. 72-84) sostanzialmente concorda con quanto riferito dalla Paterni (secondo lui, tra l'osservazione delle fiammelle e il black-out intercorsero circa tre minuti, p. 75).

#### Fazzari Mario, Ricci Stefano, De Luca Antonio

I tre erano a pesca insieme alla Rotonda presso i "Tre Ponti". A Fazzari (ud. 24.1.96, pp. 4-32) vengono rilette (pp. 6 e 25) le prime dichiarazioni in data 17.4.1991: «verso le ore 22.15 notavamo in lontananza le luci di un traghetto e dietro lo stesso quello [quelle] di una serie di navi alla fonda, all'estrema sinistra vi era una grossa cisterna. Dopo circa 10 minuti, alzato nuovamente lo sguardo, notavo un chiarore rossastro all'altezza più o meno di ove era ormeggiata la nave cisterna. Non distinguevo più le luci della predetta nave, il fenomeno mi ricordava la luna bassa sull'orizzonte. Preciso che il



bagliore era come coperto con una nube non molto estesa. Tra-  
scorsi pochi minuti udivamo una forte deflagrazione seguita da un  
altro boato di minore intensità>>.

Il teste conferma le dichiarazioni rese in precedenza e precisa  
che in qualità di impiegato di prefettura ha assistito all'iden-  
tificazione dei cadaveri e che da parte sua <<non è stato un  
qualcosa da poter ricordare>>. Si possono così spiegare le diffe-  
renze tra le dichiarazioni dibattimentali e quelle senz'altro più  
precise rese pochi giorni dopo il fatto, differenze dovute presu-  
mibilmente a processi di rimozione.

De Luca (ud. 24.1.96, pp. 27-32) si rifa a quanto dichiarato il  
20.4.91:

<<nel punto dove era ormeggiata la nave più a sud, un alone ros-  
sastro, circondato da una nube densa che io ho ritenuto fumo. Il  
fenomeno ricordava il tramonto del sole. Contemporaneamente o  
poco dopo udivo un boato e subito dopo vedevo alzarsi fiamme al-  
tissime da quel punto. Successivamente un altro boato di minor  
intensità, non escludo che fosse stata un eco>>.  
Ricci (24.1.96, pp. 33-38), come i due compagni di pesca ha l'im-  
pressione di non aver visto nebbia, ma solo fumo. I bagliori, che  
suscitavano diverse interpretazioni, furono scorti prima di vede-  
re le fiamme (p. 38), un paio di minuti prima. Il teste al dibat-  
timento non ricorda più il rumore (<<un forte boato>>) di cui  
aveva parlato in data 29.4.91, ma conferma le sue prime dichiara-  
zioni.

#### Altri osservatori da terra

Gli osservatori da terra si possono dividere in due gruppi:  
quelli sopra indicati, le cui osservazioni iniziarono prima della  
collisione, e quelli che invece osservarono la scena solo dopo.  
Il momento dell'impatto può essere individuato in base al rumore  
e alla presenza delle fiamme e del fumo a forma di fungo e comun-  
que delle fiamme viste in modo più o meno distinto al di sopra  
della coltre scura. Al secondo gruppo appartengono Agostinis e  
Foghini, Masetti e Di Paco, Bini Marcella e Campi Giulia, i D'A-  
lesio, Del Nista Daniele, Lulli Franco, Mammini Stefano e Venturi  
Umberto.

#### Agostinis Roberto e Foghini Ugo

Sono due tenenti di vascello in servizio rispettivamente presso  
la Capitaneria di Porto di Trieste e quella di Venezia, erano a  
Livorno a fare un corso (Agostinis, ud. 26.1.96, p. 31). Si tro-  
vavano in automobile nei pressi della Terrazza Mascagni, furono  
attratti dalle fiamme sprigionatesi al momento della collisione:  
si vedeva chiaramente un alone color arancione e, sopra l'alone,  
le fiamme. Entrambi, per la loro esperienza di ufficiali di mari-  
na, capirono che si trattava di un banco di nebbia (Agostinis, p.  
29: <<qui è un banco di nebbia>>). Particolarmente precise sono  
le dichiarazioni di Foghini: <<si vedevano delle fiamme come  
ovattate, comunque avvolte in un ambiente ovattato ... da una  
certa altezza in poi si vedeva abbastanza nitido. Le vampate met-  
tevano in risalto una sorta di atmosfera grigiastra che stava in-  
torno alle fiamme ... Si vedevano nitidamente le stelle in cielo,  
c'era una nave che stava alla fonda più o meno nella direzione



dove stavano le fiamme, molto più vicina e si vedeva nitidamente ... Una cosa di cui sono sicuro è che cercai di individuare la linea dell'orizzonte e non riuscii a vederla ... mi è già capitato di trovarmi in mare in situazioni del genere in cui c'è un'apparente limpidezza dell'atmosfera, forse anche ingannevole, perchè uno comincia a vedere che le stelle si vedono nitidamente e quindi dice: "non c'è nebbia". Si vedevano chiaramente le luci del Porto molto distinte, non offuscate, si vedeva una nave che stava alla fonda prima di queste fiamme che si vedevano molto offuscate, per cui uno dice: "strano, molto strano, no?!" Allora la supposizione che ho fatto dopo io è che effettivamente ci fosse un banco di nebbia. Questo però dopo, quando l'ho vista arrivare sul Porto di Livorno» (pp. 35-37).

Massetti Luciano e Di Paco Paola

Massetti (ud. 26.1.96, pp. 82-93) e la moglie Di Paco (26.1.96, pp. 94-103) si trovavano in automobile tra l'Accademia e i Bagni Fiume. Hanno reso la prima deposizione a due anni di distanza dal fatto. Nel loro ricordo lo specchio di mare tra la riva e la massa scura avvolta dal fumo nero con le fiamme era ben visibile e limpido.

Campi Giulia e Bini Marcella

La Campi (ud. 26.1.96, pp. 76-80) ha visto una sagoma nera con le fiamme che si vedevano al di sopra. Secondo la Bini (ud. 26.1.96, pp. 69-75) «era una serata meravigliosa, si vedevano tutte le navi in rada accese e si vedeva come unica ... questo punto strano ... poi si capì che era la sagoma della nave avvolta da una nube».

I D'Alesio (Antonio, Francesco e Nello), Del Nista, Lulli, Mammini - tutti abitanti ad Antignano o nelle vicinanze - Neri (che abitava davanti ai Bagni Roma) e Venturi (che abitava in via Molo Mediceo) aggiungono pochi altri particolari degni di fede. Tutti hanno riferito che la visibilità subito dopo la collisione era buona: lo specchio di mare tra l'osservatore e le fiamme non era nascosto dalla nebbia.

#### Altri testi

Degli altri testi alcuni, come Bonomi Susanna (ud. 5.6.96, pp. 1-4), niente hanno visto, altri sono inattendibili, come Vernace. Questi (ud. 26.1.96, pp. 104-118) era marinaio di leva, in servizio di guardia in una garitta sul lato sud dell'Accademia navale. Ha asserito di aver visto uscire dal porto il traghetto "illuminatissimo", ma al P.M., il 27.4.93, aveva detto di non aver mai visto il traghetto nè prima della collisione nè dopo lo sviupparsi dell'incendio; ha poi ammesso di non avere molta memoria (p. 10). Altri, pure non trascurabili, niente di sostanzialmente nuovo aggiungono a quello che già risulta abbondantemente riferito nelle deposizioni sopra esaminate. Tra gli altri vi sono gli ormeggiatori (Mattei Walter, Valli Mauro), i soccorritori (Cavero Flaminio, Dessì Mauro, Faiella Giancarlo, Galli Umberto, Gimelli Franco, Leonardo Giuseppe, Lera Ivo, Manganiello Felice, Mazzoni Sergio, Pippan Roberto, Rum Biagio, Sorrenti Giovanni, Veneruso



Giovanni, Ucciardiello Antonio) e i testi a bordo del volo Roma-Pisa (Bertolini Ezio Maria, Bernini Giovanni, Cinini Roberto, Pivato Enrico).

Quanto ai soccorritori si possono ricordare le dichiarazioni di Ucciardiello e di Manganiello. Il primo (tenente di vascello, ud. 10.5.96 pp. 120-140) era a bordo della M/vedetta 250: la visibilità all'uscita del porto era molto bassa (di 10-15 metri), «dovuta probabilmente a nebbia» (p. 124). Anche secondo Manganiello (nostromo del porto, ud. 10.5.96, pp. 38-67), che si trovava su uno dei rimorchiatori Tito Neri, nell'avamposto c'era nebbia e fumo «non si vedeva nulla assolutamente» (p. 40, v. anche p. 43: «a me è sembrata nebbia nell'avamposto»).

Quanto al volo Roma-Pisa, il comandante Bertolini (ud. 29.1.1996, pp. 117-124) spiega che dall'aereo la presenza di nebbia sulla superficie del mare si apprezza difficilmente e comunque in modo diverso rispetto al suolo (p. 123): per lui la visibilità (verso le 22.30) era buona.

#### Valutazione complessiva delle deposizioni testimoniali

Tenuto conto di quanto sopra osservato in relazione alle singole deposizioni si possono stabilire i criteri alla cui luce esaminare gli elementi risultanti dalle carte processuali, aggiungendo alcune osservazioni a quelle già svolte in relazione alle singole deposizioni. Vanno poi confrontate tra di loro le dichiarazioni dei vari soggetti, per giungere infine a una valutazione complessiva.

La considerazione delle responsabilità come potevano prospettarsi subito dopo l'immane disastro è necessaria perchè costituisce un elemento importante, anche se non l'unico, per valutare le dichiarazioni rese dai vari soggetti fin dall'11 aprile 1991.

E' bene precisare che per stabilire il valore delle dichiarazioni in questione occorre tenere conto dell'interesse dei testi considerato ex ante e in via ipotetica, a prescindere dalle responsabilità che poi sono state effettivamente contestate dal P.M.. Va anzi tenuto conto, ai fini della valutazione di alcune dichiarazioni non solo delle responsabilità penali ipotizzabili ma anche dell'interesse morale a rendere le dichiarazioni stesse.

Un altro elemento, anche se di minore importanza, da tenere presente è costituito dai vincoli di vario genere che potevano legare i dichiaranti ai soggetti di cui si poteva prospettare una responsabilità nel sinistro.

Ciò premesso, è chiaro che le dichiarazioni tanto più sono preziose quanto più sono state rese in epoca vicina al fatto e ciò non solo per un ovvio criterio generale, tanto più che il dibattito si è svolto ad anni di distanza dalla tragedia, ma anche per la peculiarità del caso concreto che, comprensibilmente ha suscitato un grande interesse con l'intervento massiccio dei mass media e la conseguente prospettazione di numerose ipotesi. In conseguenza, per ciascun dichiarante, i processi rielaborativi e



modificativi dei ricordi, che sempre sono presenti per motivi interni al soggetto, hanno con grande probabilità subito l'influenza di fattori esterni perturbatori.

Quando si esamina la presenza della nebbia nelle testimonianze dei vari soggetti che ne hanno parlato, non si deve dimenticare la singolarità del fenomeno che si verificò quella sera: in un primo momento la nebbia riguardava solo la petroliera, non risulta che interessasse alcuna altra zona rilevante ai fini del processo. Anche successivamente la nebbia era in certi luoghi e in altri no. Così dal video D'Alesio risulta che non vi era nebbia tra l'osservatore e la cortina di fumo. La nebbia prima della collisione non era visibile per chi guardava da Livorno verso l'Agip Abruzzo anche perchè la notte era illune, non vi erano luci della costa da scorgere in quella direzione, ma solo il mare aperto, e la linea dell'orizzonte non si vedeva (Foghini). Solo chi, come Thermes e Olivieri e pochi altri osservatori, avesse guardato con attenzione la petroliera mentre la nebbia la stava avvolgendo avrebbe potuto rendersi conto del fenomeno. Prima la nebbia non c'era, dopo non era più avvertibile come non lo era quanto essa nascondeva. Per gli altri quindi la nebbia non c'era. Un'altra considerazione si impone. Prima della tragedia non vi era alcuna particolare ragione di osservare il Moby Prince, che era uno dei tanti traghetti, che tutti i giorni solcano la rada di Livorno. Infatti pochi testimoni hanno notato il traghetto prima della collisione. Per l'Agip Abruzzo, va tenuto conto che la petroliera era di dimensioni notevoli e altrettanto notevolmente illuminata: la nave attirava l'attenzione, ma, specialmente per chi l'avava già vista e sapeva che c'era, la considerazione non è molto diversa. Ricci, ad esempio, non ha fatto caso alla nave cisterna alle 22,14 e non vi è ragione perchè prestasse speciale attenzione al Moby Prince e all'Agip Abruzzo alle 22,20.

Secondo il Tribunale i testi più attendibili sono i membri degli equipaggi dei pescherecci perchè si tratta di persone esperte della rada di Livorno, abituate ai fenomeni meteomarinari e di assoluta terzietà. In proposito va osservato che, come risulta anche dalla deposizione del teste Vittiello Silverio, i "pescatori" hanno fornito già nei giorni immediatamente successivi all'incidente dati discordanti sulle distanze delle rispettive imbarcazioni dal luogo della collisione. Quanto alla terzietà, poi, non si tratta di viaggiatori di passaggio, estranei all'ambiente livornese, ma di persone che, oltre ad avere per il loro mestiere rapporti di conoscenza con coloro che operano nell'ambiente del porto, avevano (e hanno) bisogno di essere in buoni rapporti in particolare con le autorità portuali. Inoltre essi non erano intervenuti a prestare aiuto, nonostante le richieste dell'Agip Abruzzo, e neppure si erano sentiti in dovere (in particolare il Carovano, che si trovava più vicino) di segnalare la posizione della petroliera quando i soccorritori la stavano cercando (v. le contestazioni del Presidente, ud. 22.1.96 p. 54). Le loro deposizioni risentono di queste circostanze e comunque non sono precise: quando ad esempio il Pappalardo dice che si trovava a circa tre miglia dall'Agip Abruzzo c'è da domandarsi come potesse vede-



re le luci delle navi in rada (<<tutte le navi>>, ud. cit. p. 86), in particolare di quelle più vicine alla diga della Vegliaia che erano a diversi chilometri di distanza più a nord. Il "Domenico Emma", considerato che l'Agip Abruzzo era 2,7 miglia a sud dell'imboccatura del porto, si sarebbe trovato a circa 10 chilometri a sud dalla diga della Vegliaia abbastanza vicino al luogo in cui De Lucchi ha segnalato la presenza di nebbia già in ora precedente.

Anche in ordine ai tempi, le dichiarazioni dei "pescatori" hanno margini di incertezza abbastanza ampi e comunque tutti hanno precisato di non aver guardato l'orologio.

Frasca è scarsamente attendibile: è stato sentito per la prima volta nel settembre 1996, a distanza di oltre cinque anni dal fatto, e riferisce particolari che poteva conoscere solo de relato dal momento che si trovava non sul peschereccio, ma in mare su una lancia. E' chiaro che si è formato un'opinione in base a quanto ha sentito dire e alla ricostruzione da lui fatta insieme agli altri pescatori.

Tra i "pescatori" il più preciso è Carovano, il cui peschereccio era più vicino (circa un miglio dall'Agip Abruzzo) e che ha detto di aver visto la nebbia coprire l'Agip Abruzzo (pp. 42 e 47). Le sue dichiarazioni non contrastano necessariamente con quelle di Olivieri e Thermes perchè non vi è certezza circa l'esattezza del riferimento orario relativo al momento iniziale dell'osservazione (se cioè la comunicazione del Delfino sia stata fatta veramente alle 22.15). Al riguardo la circostanza che ben tre testimoni riferiscano la stessa ora non costituisce una conferma dell'esattezza di essa perchè dalla deposizione di Vittiello Silverio risulta con certezza che i pescatori subito dopo il fatto parlarono tra di loro e con altri (tra cui lo stesso Vittiello): è quindi da ritenere che abbiano stabilito anche l'ora in cui era avvenuta la comunicazione. In proposito va notato che le deposizioni più antiche dei testi Carovano e Pappalardo coincidono anche negli altri riferimenti temporali: dopo 10-15 minuti dalla comunicazione arriva la nebbia, dopo 5-10 minuti dall'arrivo della nebbia avviene la collisione. Inoltre è certo che i riferimenti temporali forniti non possono essere esatti: anche a considerare le dichiarazioni del Carovano (e del Pappalardo) nel modo più favorevole, i tempi non coincidono con quelli effettivi: se veramente la comunicazione dal Delfino fosse avvenuta alle 22.15, la nebbia fosse arrivata anche solo dopo dieci minuti e la collisione si fosse verificata anche solo dopo 5 minuti dall'arrivo della nebbia, la collisione sarebbe avvenuta alle 22.30 e non alle 22.25 come nella realtà. Quindi il momento della comunicazione da parte del Delfino deve essere con tutta probabilità anticipato, anche perchè da altre fonti (la Car Express, che proveniva da ovest, aveva doppiato la Gorgona e doveva arrivare nel porto alle 22.30, Sgherri, p. 65; la nave aveva avvistato la nebbia un miglio a nord della Gorgona; nel giornale nautico con riferimento alle ore 20.00, cioè alle 22.00 ora locale, è scritto: <<fog, calm sea>>) risulta la presenza di nebbia già prima delle 22.15 in un luogo vicino a quello dove si trovava il Delfino e non è logico pensare

che il Vitiello Michele abbia indugiato a dare la comunicazione relativa alla presenza di nebbia, perchè tale comunicazione ha valore solo se tempestiva. In proposito va ricordato che il Del-fino era uscito dal porto di Livorno per la battuta di pesca <<verso le ore 21>> e si era diretto <<verso le secche di mezzo canale della Meloria>> (ud. 22.1.96 p. 35), quindi si trovava sul posto da cui venne inviata la comunicazione ben prima delle 22.15.

Se si anticipa di dieci minuti l'ora della comunicazione sulla presenza di nebbia da parte del Vitiello, i tempi diventano compatibili con quelli desumibili dalle deposizioni dei due guardiamarina in relazione all'arrivo della nebbia sull'Agip Abruzzo alle 22,15 (cioè contemporaneamente all'uscita dal porto del traghetto) e alla collisione dopo dieci minuti (alle 22,25). In ogni caso tra le dichiarazioni dei "pescatori" e quelle di Thermes e di Olivieri non vi è dubbio che vanno preferite quelle dei secondi. Costoro erano sotto tutti gli aspetti più qualificati: allievi ufficiali di marina e entrambi da tempo abituati al mare (Thermes p. 31: <<vado in barca a vela da prima ancora di cominciare le scuole elementari probabilmente. Sono sempre andato per mare>>; Olivieri: p. 86: <<faccio regate da eliche a livello agonistico da quando avevo 14 anni, ho fatto anche diverse navigazioni, anche se nel Mediterraneo, sufficientemente lunghe ... regatavamo anche per la Marina Militare in quel periodo>>), esperti anch'essi della rada di Livorno, in quanto addetti alla sezione velica e istruttori di vela degli allievi dell'Accademia Navale, certamente meno influenzabili perchè più estranei all'ambiente, in quanto ufficiali di complemento. Inoltre i due, come risulta dalle loro dichiarazioni, intrinsecamente più attendibili perchè assai più dettagliate di quelle dei "pescatori", condussero un'osservazione più attenta dello strano fenomeno che li aveva colpiti; le loro dichiarazioni sono legate non tanto a indicazioni orarie (pur presenti e sicuramente anch'esse imprecise, come del resto risulta dalle loro stesse dichiarazioni) quanto a una "consecutio" di eventi (in particolare l'uscita dal porto del traghetto rispetto alla presenza della nuvola che avvolgeva l'Agip Abruzzo) e, soprattutto, fin dal giorno successivo al fatto, fissarono i loro ricordi per scritto e così li fermarono, sottraendoli, almeno in buona parte, a processi rielaborativi e aggiuntivi. Risulta, in particolare, che Thermes prima delle dichiarazioni ha attinto alla relazione scritta. Oltretutto i due guardiamarina non sapevano che la relazione in questione non sarebbe stata acquisita al dibattimento perchè considerata analoga a un rapporto (ud. 29.1.96 p. 67) e quindi quando hanno reso le loro dichiarazioni, anche volendo, avrebbero avuto difficoltà a discostarsi da quanto risultava per scritto. Le piccole differenze riscontrabili tra le deposizioni dei due ufficiali sono una garanzia di autenticità. Da quanto sopra esposto risulta che nel complesso le testimonianze dei due guardiamarina - attendibili anche perchè, più che interpretare il fenomeno, hanno riportato i fatti come li hanno visti separandoli dai loro commenti e non mancando di riferire le



loro perplessità - trovano conferma in tutti i punti più importanti. In particolare sono le dichiarazioni dei soggetti che si trovavano a bordo della petroliera e degli osservatori da terra la cui attenzione fu richiamata dall'Agip Abruzzo prima della collisione a confermare nella sostanza le testimonianze di Thermes e Olivieri. Ad esempio le "lamelline" di cui parla la Paterni corrispondono ai bagliori visti dai due guardiamarina prima dell'impatto.

Ciò non significa affatto che quanto detto dai "pescatori" non corrisponda in parte al vero, ma solo che in caso di contrasto sono preferibili le affermazioni dei due guardiamarina. Passando alla valutazione complessiva delle risultanze, si possono ricostruire con sufficiente certezza i punti seguenti.

Sulla petroliera vi era un banco di nebbia (deposizioni dei marittimi della petroliera, dei pescatori, dei marinai delle altre navi, ecc.) che lasciava pienamente visibile le altre navi alla fonda in rada, tanto che queste erano ancora visibili per un certo tempo dopo la collisione. Sempre subito dopo la collisione non vi era nebbia nel tratto di mare tra alcuni degli osservatori e il luogo in cui si trovava la nave cisterna.

Certamente la nebbia quella notte era strana per diversi aspetti: la serata era "meravigliosa", l'atmosfera sembrava limpida, era possibile vedere le stelle e interi tratti di mare, ma nel luogo in cui vi era il banco la nebbia era molto fitta (era un "muro", Cassini, *ud. cit.* p. 21), la sua provenienza rispetto al porto di Livorno era diversa dal solito (Muzio, pp. 17-18), sembrava fumo tanto da far dubitare che si trattasse di nebbia anche a esperti marinai come Foghini o come Melis: entrambi in un primo tempo erano rimasti perplessi. Per tutti questi motivi e per gli altri già indicati (notte priva di luna, mancanza della costa a fare da sfondo alla petroliera, impossibilità di percepire la linea dell'orizzonte) sicuramente le condizioni meteorologiche erano assai ingannevoli.

Il banco aveva la forma di una nuvola che coprì tutta l'Agip Abruzzo (Scala, *loc. cit.* supra: «il banco ha proprio coperto la nave di nebbia»). Nel luogo in cui si trovava la petroliera rimasero visibili solo dei bagliori. Peraltro a seconda del punto di osservazione la nebbia lasciava intravedere più o meno le luci della petroliera. La presenza dei bagliori, prima del rumore della collisione e/o dell'osservazione delle fiamme sopra la cortina di fumo, è attestata da molti osservatori, anche da coloro che come Fazzari e i suoi amici non hanno percepito il fenomeno come dovuto alla nebbia. A un certo punto i bagliori erano difficilmente percepibili tanto che si è parlato di un completo black out (i bagliori di cui parla Stefano Ricci in relazione a due minuti prima delle fiamme, se il riferimento temporale è esatto, devono essere le luci della petroliera filtrate dalla nebbia): certamente, per chi non avesse osservato con attenzione in precedenza il luogo in cui si trovava la petroliera, era difficile capire che lì vi era una grossa nave.

Vanno qui richiamate le osservazioni sopra svolte in relazione alle dichiarazioni di alcuni appartenenti all'equipaggio della petroliera (Lanza, Avossa, Ruggero e Scala) e dello stesso imputato. In base a queste risultanze e agli elementi desumibili dalle deposizioni di Thermes e Olivieri si deve concludere che la nebbia presentava già una notevole consistenza intorno alla petroliera non dopo le 22,15. In proposito va ricordato che secondo i due guardiamarina lo "strano" fenomeno che interessava la petroliera era precedente all'uscita del traghetto dall'imboccatura del porto e quindi era anteriore (o non successivo) alle 22.14 - 22.15. E' anche da ricordare che alle 22.15, secondo Rolla, non erano presenti solo fili di nebbia: l'imputato ha affermato più volte che a quell'ora è calata improvvisamente una forte nebbia; in proposito Rolla ha ripetuto i termini "improvvisamente", "forte", "fitta". Sotto il profilo orario, le deposizioni degli altri osservatori da terra sono più generiche di quelle dei membri dell'equipaggio della nave cisterna e dei due guardiamarina, ma è significativo che se si sommano i due periodi a cui fa riferimento la Paterni (2 o 3 minuti dall'osservazione delle "lamelline" al black out e 7-8 minuti dal black out ai boati) si arriva a un periodo di circa 10 minuti, corrispondente a quello desumibile con certezza dalle dichiarazioni sopra richiamate.

La sentenza impugnata (p. 131) osserva che il traghetto è uscito dal porto alle 22,14 e che in tale momento l'Agip Abruzzo non poteva essere così intensamente riguardato dallo strano fenomeno descritto (dai due guardiamarina), che sarebbe certo stato rilevato dalla plancia del Moby Prince, dal pilota e dall'avvisatore marittimo. Quanto ai responsabili del traghetto, il problema è proprio quello di stabilire se essi potevano o meno scorgere la petroliera, quanto alle deposizioni del Ricci (Sgherri, infatti, parla di un momento precedente, anche se la sua affermazione al riguardo è sospetta per i motivi già esposti), le sue dichiarazioni sul punto sono scarsamente affidabili per le ragioni sopra indicate.

Si deve fare una considerazione finale: le deposizioni che parlano della nebbia sono troppe e troppo circostanziate (pur a voler ignorare i risultati delle indagini peritali in proposito, da cui risulta che la stazione metereologica di Pisa riportava un andamento della visibilità che era diminuito nel tempo ad iniziare dalle 18 UTC del 10/4 fino alle 00 UTC dell'11/4 e che le osservazioni della stazione del Monte Calamita nell'Isola d'Elba erano simili; queste risultanze danno il quadro generale della zona, ma non possono dire niente di specifico in ordine alla situazione della rada di Livorno, date le caratteristiche della nebbia di avvezione) anche solo per affacciare l'ipotesi che i testi possano dire tutti il falso. Tra l'altro, anche a restringere il campo solo ai marittimi dell'Agip Abruzzo, alcuni hanno reso anche dichiarazioni contrarie all'interesse della SNAM (v., ad esempio, D'Agostino sul riconoscimento del traghetto come tale dopo una decina di minuti dalla collisione, ud. cit. pp. 123-125).



La deposizione di Bertrand, unico superstite del Moby Prince, è assai utile nel senso di confermare che una delle cause dell'incidente - quella riferitagli dal timoniere - fu la presenza della nebbia e di escludere fattori eccezionali da lui non avvertiti.

#### RICOSTRUZIONE DEL FATTO

Il Moby Prince, aveva mollato gli ormeggi poco dopo le 22. Nonostante che avesse incrociato una nave in entrata, la Atlantic Horizon, era sostanzialmente in orario all'uscita (anche se alle 22,12 avrebbe potuto essere già "alla via" con rotta sud, D'Ambrosio, comandante del traghetto nel 1990, ud. 19.12.95, p. 6). E' poco probabile che, anche a prescindere dal fenomeno nebbioso, quando si trovava ancora all'interno della Vegliaia, Chessa abbia potuto vedere l'Agip Abruzzo, sia per la distanza, sia perchè la sua attenzione era attratta da problemi più urgenti e vicini e in particolare dall'incrocio con la nave in entrata (vedi Muzio Giuseppe, pilota sull'Atlantic Horizon, ud. 16.9.96, pp. 7, 10, 13-14: il Moby Prince ha tenuto la sua sinistra io sulla mia sinistra ... io mi sono tenuto sulla mia sinistra sotto il fanale rosso e lui sotto il fanale verde; secondo Sgherri, ud. cit. p. 13, l'incrocio costituiva un problema tanto da consigliargli di scendere dopo il punto solito: «in questo caso particolare, essendo un pericolo, gli ho detto che preferivo scendere all'imboccatura del porto, quando questa nave sarebbe stata libera completamente»), sia, infine, perchè 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.

Il comandante del traghetto non aveva visto la grossa nave cisterna la sera prima quando era arrivato da Olbia alle 18,22 (Sommaria, c. 307), perchè l'Agip Abruzzo era giunta in rada alcune ore dopo, alle 22.25 (Sommaria, cc. 307-308). E' probabile che, secondo il solito, almeno uno dei radar fosse in funzione, anche se Mazzoli Fabrizio ha riferito che uno dei radar del MP aveva dei problemi. Secondo Sgherri, qualche minuto prima delle 22, Chessa «stava settando il radar», che sembrava funzionante (pp. 12, 31 e 70). «Che l'antenna giri non vuole dire che il radar è in moto ... può essere sullo stand by» (Pecchioni, ud. cit. p. 38). Nel caso del Moby Prince, e in particolare di Chessa, però, vi era l'abitudine di tenere i radar in funzione (D'Ambrosio, ud. cit. p. 9; Pecchioni, ud. cit. p. 15 e, per l'abitudine di adoperare i radar da parte di Chessa, pp. 38-39), anche se, per ostacoli entro le 5 miglia, era preferibile accertare la posizione con gli occhi. Il radar era disponibile: «in caso di nebbia uno ci dava un'occhiata per vedere che cosa succede» (D'Ambrosio, ud. cit. loc. cit.). Purtroppo la notte del disastro la presenza dei banchi di nebbia non era facilmente avvertibile dall'uscita sud del porto ed è quindi possibile che,



pur se in funzione, il radar non sia stato utilizzato, anche perchè si trovava in posizione arretrata rispetto a quella dove era il comandante.

Sul ponte subito dopo la partenza vi erano, oltre a Chessa, il primo ufficiale e un altro ufficiale (Sgherri, p. 13: «quando siamo stati lì per entrare in avamposto sono venuti sul ponte gli ufficiali che erano al posto di manovra: il primo ufficiale di sicuro e un altro ufficiale, credo fosse il secondo ufficiale perchè onestamente non lo conoscevo»); il pilota, p. 71, ha poi detto: «(in plancia) quando sono sceso [dal traghettolo] c'era il comandante, il primo ufficiale, il timoniere ... non ricordo se l'altro ufficiale ... era ancora sul ponte o stava per andare via o è andato via proprio al momento; questo non me lo ricordo»). Quando il mozzo Bertrand si reca in plancia a portare i panini al personale di guardia trova il comandante, il primo ufficiale di coperta, Sciacca, e il timoniere, oltre al pilota e al giovanotto di coperta che accompagnava quest'ultimo (Bertrand, ud. 31.1.96, pp. 15-16). E' da ritenere che in plancia vi fossero tre persone anche dopo l'uscita dal porto: il comandante, il terzo ufficiale e il timoniere; infatti i corpi di Chessa e del terzo ufficiale, Picone, sono stati ritrovati in prossimità della scaletta che scendeva dal ponte di comando e il timoniere, Aniello Padula, era presente in precedenza e ha riferito al mozzo Bertrand la causa del disastro dopo la collisione.

Il traghettolo esce dal porto, tenendo una velocità non superiore a 9 nodi (di solito variava tra 6 e mezzo e 8 per D'Ambrosio, ud. cit. pp. 24 e 36; secondo Pecchioni, ud. cit. p. 42, la velocità nel momento in cui scendeva il pilota era inferiore a 7 nodi; la velocità del traghettolo riferita da Sgherri, p. 75, pari a circa 10 nodi, sembra eccessiva anche in relazione al fatto che il traghettolo aveva appena incrociato l'Atlantic Horizon).

Sul brogliaccio dell'Avvisatore Marittimo (allegato all'Inchiesta Sommaria, vol. 2, p. 310) sono registrate le 22.14 come "ora partenza" (cioè di uscita dalla diga della Vegliaia) del Moby Prince.

A questo punto il Moby Prince trasmette la comunicazione circa i "dati di partenza": il numero dei passeggeri, delle auto ecc. (Sgherri, p. 40; Pecchioni p. 31; Tomasin, ud. cit., p. 156; con tutta probabilità è la chiamata delle 22.14.33, 22.14.46 fatta da Moby Prince a Compamare, Trascrizione p. 7; secondo Pecchioni, p. 31, il contatto con la Capitaneria si faceva subito dopo usciti dalla Vegliaia; nel caso di specie il controllo dei passeggeri e delle auto poteva farsi «in un attimo», perchè i passeggeri erano relativamente pochi, p. 32; si può quindi ritenere che l'ora della chiamata corrisponda all'incirca a quella dell'uscita del traghettolo dalla diga della Vegliaia e confermi quella risultante dal brogliaccio dell'Avvisatore).

Subito dopo viene dato il F.I.M. (finito in macchina), caratterizzato dalla sbuffata di fumo di cui parla Sgherri e che indica la messa a regime dei motori. Sono le 22,15 circa. E' l'ultima annotazione del Giornale di Macchina del Moby Prince (alleg. 15 alla relaz. dei CC.TT. del P.M.). Il confronto con le annotazioni

dei viaggi precedenti (a far data dal 26 marzo 1991) in partenza da Livorno alla stessa ora dimostra che il traghetto era in orario:

	viaggio n.	P.I.M. ore	F.I.M. ore
27 marzo 1991	5	22,05	22,20
28 marzo 1991	6	22,00	22,15
29 marzo 1991	7	22,10	22,30
30 marzo 1991	8	22,10	22,25
7 aprile 1991	16	22,00	22,15
8 aprile 1991	17	22,00	22,15
10 aprile 1991	19	22,00	22,15

Uscito dal porto, il traghetto doveva prendere la rotta per Olbia. La rotta consueta nel primo tratto era quella verso Punta Polveraia (Isola d'Elba), cioè era per 195-197° (Sgherri, p. 21), per 192° secondo D'Ambrosio (ud. cit. p. 23), per 193° secondo Pecchioni (ud. cit. pp. 13 e 21).

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.

La posizione delle navi, con le approssimazioni dovute al diverso modo di rilevazione e ad altre possibili considerazioni (cerchio di fonda, differenza tra posizione dell'ancora e punto della nave ecc.), nonché con le incertezze riguardanti l'attendibilità di alcune fonti dei dati, era la seguente (si veda anche la carta allegata sub "B" alla sentenza):

	miglia	Lat.	Long.
Agip Napoli	0,9 a sud della testata ovest della Vegliaia	43 31 2 N	10 16 7 E
Gallant 2		43 30 5 "	10 16 3 "
Cape Breton		43 29 76 "	10 15 52 "
Agip Abruzzo			

In proposito si osserva quanto segue. La posizione dell'Agip Napoli è stata fornita da Cannavina (cfr. carta nautica a c. 183 della Sommara). Quella della Gallant 2 è stata individuata secondo le dichiarazioni del comandante Theodosiou in data 15.4.1991 (c. 245 Inchiesta Sommara). Il punto nave della Cape Breton risulta dalla comunicazione dell'Agenzia Fanciulli (Sommara, c. 247). Per l'Agip Abruzzo è stata indicata la posizione dell'ancora sostanzialmente coincidente con le rilevazioni della Nave Libra in data 12.4.91 (43°29.60' 10°15.90') e dell'Accademia Navale in data 16.4.91 (43°29.30' 10°16.00', Sommara estratto carta nautica a c. 452).

Secondo Superina (in sede di inchiesta formale) l'Agip Abruzzo era allineata con la Gallant e la Cape Breton, <<allineamento non preciso, ma a occhio>>.

L'Agip Abruzzo secondo la rilevazione effettuata da Sgherri dopo l'incidente si trovava a 2,83 miglia dal fanale verde della Vegliaia (ud. 20.12.95 p. 10). Secondo la cartina firmata dal comandante Cannavina il punto di fonda dell'Agip Abruzzo rilevato a mezzo radar dall'Agip Napoli alle ore 23.00 del 10.4.91 era più a nord: circa 2,35 miglia dal fanale verde per 71° (Inchiesta Som-

maria, p. 183). Secondo Rolla era in una posizione intermedia: <<l'unità era alla fonda a miglia 2,7 dalla testata ovest della diga della Vegliaia>> (dichiar. 13.4.1991; nello stesso senso Superina, 11.4.1991 al P.M. e successivamente in sede di inchiesta sommaria). E' questa la posizione che può approssimativamente essere presa per buona, non senza rilevare la difformità delle risultanze processuali (tra l'altro quasi tutte successive al sinistro e al tentativo di Superina di spostare la petroliera, tentativo che non risulta se e quanto sia riuscito; agli atti, tranne le dichiarazioni di Rolla e Superina, non vi sono risultanze precise relative alla posizione dell'AA prima della collisione; come ha già rilevato il Tribunale, 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") e l'interesse dei predetti dichiaranti a situare la cisterna fuori dalla zona di interdizione, che giustificano qualche dubbio al riguardo (v. a p. 28 dell'inchiesta formale uno specchietto con altre indicazioni sul punto di fonda della petroliera, alcune delle quali all'interno del cono in cui erano vietati l'ancoraggio e la pesca; secondo l'operatore dell'Avvisatore, Ricci, l'AA si trovava all'interno della zona di interdizione; in proposito vedi nel plico 11 la carta nautica con leggenda applicata: da questa carta risulta che l'AA sarebbe stato all'interno della zona di interdizione, oltre che secondo la testimonianza dell'avvisatore, anche secondo il punto nave comunicato alle ore 22.50 sul canale 16 dal comandante Superina, 45° dal faro verde della Vegliaia per 2 miglia e mezzo, e secondo il perito Fabbrocotti, punti FB1 e FB2; sui dati risultanti dalla Trascrizione della registrazione della stazione IPL, vedi sopra).

La posizione indicata da Rolla è preferibile rispetto a quella fornita da Cannavina (pari a metri 4352 dal fanale verde della Vegliaia), che avrebbe il vantaggio di comportare una velocità del MP più conforme a quella prudenziale e di corrispondere maggiormente alle distanze dell'AA dalla Cape Breton e dalla Gallant 2 indicate dai rispettivi comandanti (Brown ha indicato la distanza tra la Cape Breton e l'AA in poco più di mezzo miglio, circa un chilometro; secondo Theodossiou, s.i.t. 9.5.91 acquisite all'ud. 22.1.96, la distanza tra la Gallant 2 e la petroliera era di 0.800 miglia pari a circa 1500 metri), perchè è conforme a quella rilevata in modo affidabile nei giorni successivi al disastro, mentre non è provato uno spostamento della petroliera (al riguardo v. anche quanto sarà osservato in seguito in relazione al nesso di causalità, ma fin d'ora si deve notare che l'indicazione di Brown, e anche quella di Theodossiou, è smentita da quanto risulta dalla Trascrizione della registrazione IPL cit. p. 15, ore 22.44.03: <<qui la Breton, siamo a circa un miglio nord est dall'imbarcazione "agrippa" (fonetico), quell'imbarcazione è in fiamme, c'è un incendio su quell'imbarcazione?>>)). In proposito dal video D'Alesio si può desumere che poco dopo la collisione la nave cisterna era ferma, almeno per la breve durata del filmato; un successivo allontanamento dalla posizione avuta al momento della tragedia non trova riscontri negli atti processuali.



In base ai punti nave sopra indicati le distanze erano le seguenti:

	miglia	metri
testata della diga della Vegliaia - Gallant 2	1,1	2.000
" " " Cape Breton	1,9	3.500
" " " Agip Abruzzo	2,7	5.000
Gallant 2 - Agip Abruzzo		3.000
Cape Breton - Agip Abruzzo		1.500

D'Ambrosio ha descritto bene il comportamento del comandante del traghetto in uscita dalla diga della Vegliaia: «sarò sui 9, diciamo 7-8 miglia all'ora; guardo, se sulla mia rotta ideale non c'è niente, io dico al timoniere: "vieni a sinistra, grado per grado" - perchè si uscirà con 270-260° - "vieni a sinistra, piano, piano", e io guardo, prima che lui arrivi alla mia rotta di 210°, io so già cosa c'è sulla mia sinistra; se vedo che ci sono delle navi, gli dico: "fermati a 220°, 230° e via così"; se, invece, a 220-230° vedo che non c'era niente, continuo a venire a sinistra perchè ormai ho capito che a sinistra non c'è niente».

Quella sera, secondo Sgherri, il traghetto fa una virata partendo da un punto prossimo alla testata ovest della diga foranea (ud. cit. p. 57: «rispetto alla cartina l'accostata è stata molto più prossima alla punta della Vegliaia ... posso stimare ... massimo 100 metri»), v. anche p. 75; l'indicazione corrisponde a quanto dice Muzio, il quale ha precisato di non aver osservato il percorso successivo del traghetto e di aver solo supposto in base a quello che avveniva di solito che poi il MP avesse preso la rotta ordinaria). Secondo Ricci procede per 220-225°. Questa indicazione è attendibile - a condizione di riferirla alla parte iniziale della rotta del MP e di intenderla in senso corrispondente alla consueta rotta del traghetto in uscita dalla Vegliaia (ovviamente l'accostata in uscita variava in relazione alla posizione delle navi all'ancora sulla sinistra) - perchè trova riscontro in quello che avrebbe dovuto essere il comportamento del comandante in presenza degli ostacoli esistenti, secondo le ripetute affermazioni di D'Ambrosio (ud. 19.12.95, pp. 4, 23-24, 37, 46-48). Anche Pecchioni (ud. cit., pp. 10-103) ha riferito che in uscita dalla Vegliaia, prima di prendere la rotta definitiva per Olbia (quella da lui seguita era per 193°, pp. 13 e 21), si «andava a 270° per allargarci, per evitare la zona delle navi contenenti merci pericolose - di fronte all'Accademia c'è ormeggio per navi che scaricano merci pericolose, tutte con fanalino rosso, le petroliere comprese - si allargava e poi c'era questo corridoio ... che seguivamo in uscita e in arrivo», era «un corridoio libero» (p.13). In quel momento per ragioni tecniche non si poteva raggiungere la massima velocità.

La distanza di sicurezza dalle navi all'ancora per Pecchioni (p. 22) era di mezzo miglio, 700-800 metri. Il teste ha precisato, però, che a Livorno non c'era bisogno «di fare lo slalom, perchè c'è il corridoio» (p. 22; sul punto vedi anche in seguito).

Le navi alla fonda verso nord (Hesperus e Efdin Junior, più a nord Port de Lion e ancora più a nord, addirittura di fronte al Calambrone, Cape Flattery) erano distanti e non interferivano minimamente con la rotta del MP, che era diretto verso sud.

E' ragionevole ritenere che Chessa, avendo presumibilmente a dritta libertà di movimento, abbia impostato una manovra che, in relazione agli ostacoli che vedeva, gli consentisse di passare a distanza di sicurezza da ciascuna delle navi alla fonda (questa distanza era di 400 metri per D'Ambrosio, ud. cit. p. 12 s.: «su 4 - 500 m. è il minimo, il minimo proprio ragionevole; poi la prudenza dice 900 m.»). Il comandante del traghetto può essersi fidato della propria bravura ed essere passato più vicino, come risulta facessero altre navi (Lizzotte, ufficiale in seconda del Cape Breton, ha riferito in data 7.5.91 che, nei giorni precedenti al sinistro, aveva visto delle navi traghetto passare a 100-150 metri dalla sua nave; si tratta però di un'indicazione generica anche perchè non specifica se ciò avvenisse anche di notte e non indica la velocità dei traghetti in questione: è evidente che di giorno e a bassa velocità si può passare più vicino ad una nave ferma), ma non fino al punto di programmare una rotta che lo portasse a velocità abbastanza sostenuta a 80-90 metri (o addirittura a una distanza minore) da un'altra nave, anche se ferma (Pecchioni, p. 30) o di passare in mezzo alle navi (Pecchioni, p. 37). Non necessariamente la rotta così impostata doveva essere rigidamente rettilinea, poteva trattarsi di una rotta leggermente curva che avrebbe consentito al traghetto di assumere alla fine la rotta consueta per Punta Polveraia (D'Ambrosio, p. 52: «lasciati gli ostacoli ... uno viene a sinistra ... fino alla sua rotta finale di 192-198°»).

Quel che è certo e che risulta con evidenza dalla fotocopia estratta dalla carta nautica "Litorale di Livorno" (pag. 450 dell'Inchiesta Sommaria, allegato sub "B" alla presente sentenza; l'estratto è in scala 1:30.000 come l'originale; un centimetro corrisponde a 300 metri), era agevole in uscita dal porto in prossimità del fanale verde della Vegliaia, allargandosi un po' verso ovest e tenendo una rotta quasi rettilinea, lasciare alla propria sinistra tutte le navi alla fonda nella zona riservata alle merci pericolose e prendere poi la rotta consueta per Punta Polveraia. La carta in questione presenta alcune imprecisioni, ma non tali da alterare la sostanza dell'osservazione ora compiuta. Il traghetto procedeva verso sud con rotta costante a velocità sostenuta (Thermes, ud. cit. p. 46 e p. 53: pensai «che si fosse messo per 190 circa, cioè in direzione per Olbia ... come normalmente fanno più o meno tutti i traghetti»).

I testi che hanno visto il traghetto hanno concordemente asserito che procedeva a velocità spedita con rotta sud.

Il Moby Prince non raggiungeva più la velocità massima di 22 nodi, che era quella prevista per la nave nuova: «la nave aveva 20 anni ... poi aveva qualche problemino in macchina» (Pecchioni, ud. cit. p. 20), perciò la velocità di crociera era mediamente di circa 18 e mezzo - 19 nodi (Pecchioni ud. cit. p. 21: «dicevamo 20 nodi, ma non ci arrivavamo»); la velocità massima era di 18 e mezzo - 19 nodi per D'Ambrosio (ud. 19.12.95, pp. 7 e 36) di 19-20 nodi per Pecchioni.



In base alle testimonianze dei due comandanti del Moby Prince è corretto ritenere che la velocità di crociera del Moby Prince non superasse i 19,5 nodi.

Per arrivare a questa velocità il traghetto dall'uscita della diga impiegava circa 11 minuti (da 10 a 12 minuti, D'Ambrosio, ud. cit. p. 7; anche secondo Pecchioni, ud. 13.12.95 p. 14, per raggiungere la massima velocità occorrevano 11 minuti dalla Vegliaia.).

In base alla gravità dei danni conseguenti alla collisione (l'entità dei danni oltre che dai numerosi rilievi fotografici in atti risulta dalle relazioni dei CC.TT.) è ragionevole ritenere che al momento dell'impatto il traghetto avesse raggiunto o fosse prossimo alla velocità di crociera (anche da quanto riferito da Bertrand circa gli effetti dell'urto risulta che la velocità era elevata). Il dato trova conferma nell'ora della collisione desumibile dal lancio della richiesta di soccorso (in base alle risultanze della Trascrizione della registrazione effettuata dalla stazione IPL di Livorno, la collisione deve essere collocata alle 22.25 circa).

I CC TT del P.M., ingg. Pietro Baglietto, Ernesto Gristina, Gaspare Puleo e Pier Giorgio Vezzani, hanno calcolato i tempi e le distanze percorse dal M.P. (pp. 170 - 175 della relazione), partendo dalle ore 22.15 (F.I.M.) e ponendo il punto di inizio del percorso al traverso della testata della Vegliaia (più verso ovest rispetto a quanto sostenuto da Sgherri e Muzio). Posta la velocità iniziale pari a 5,38 nodi circa, la velocità massima da raggiungere pari a 20 nodi, il tempo di inizio pari alle 22.15, il tempo finale pari alle 22.25 (e quindi il tempo trascorso pari a 10 minuti primi), il tempo necessario a raggiungere la velocità massima (T<sub>0</sub>) pari a 7,5 minuti (450 secondi), il percorso è esattamente 5016 metri (p. 174), corrispondente alla distanza da percorrere, pari a 5.000 metri (2,7 mg).

Dalla relazione dei CC.TT. del P.M. (pp. 128-130) si ricava la seguente tabella:

ore	luogo	miglia percorse
22,15	traverso della Vegliaia	
22,20	" del Gallant 2	1,1
22,22	" " Cape Breton	1,9
22,25	impatto con l'Agip Abruzzo	2,7

I calcoli dei CC.TT. del P.M., e ancor più quelli eseguiti in sede di inchiesta sommaria (riportati sulla carta a p. 450 della relazione di inchiesta sommaria, che costituisce l'allegato "B" della presente sentenza), sono suscettibili di alcune modifiche in esito all'istruttoria dibattimentale di primo grado.

Pur con le incertezze ineliminabili in base alle risultanze processuali, i dati più probabili da porre a base del calcolo sono i seguenti: il traghetto era al traverso della Vegliaia (probabilmente più vicino alla testata ovest di quello che hanno calcolato i CC.TT. del P.M.) alle 22.14, la collisione avvenne alle 22,25 circa dopo un percorso di 2,7 miglia (o di poco maggiore dato che la rotta se era curvilinea lo era in modo appena percettibile.

Per compiere il percorso dall'uscita del porto all'impatto, pari a 5.000 metri circa, il MP ha impiegato 11 minuti circa, passando dalla velocità iniziale inferiore (o tutt'al più pari) a 9 nodi (ma probabilmente più elevata di quella indicata dai CC.TT. del P.M.) a quella finale di circa 19,5 nodi.

Il tempo necessario per passare dalla velocità iniziale a quella di crociera è stato probabilmente maggiore di quello calcolato dai CC.TT del P.M..

Il rilievo che in 11 minuti (dalle 22.14 alle 22.25) il traghetto ha percorso almeno 5000 metri conferma che la velocità era sostenuta.

In realtà non è necessario, per la ragione che sarà precisata in seguito in sede di esame del nesso di causalità, ricostruire la tabella delle velocità e delle posizioni del traghetto nel tratto dalla Vegliaia all'impatto, tabella che peraltro sarebbe necessariamente approssimativa.

L'Agip Abruzzo poteva essere superato con facilità di prua (D'Ambrosio, ud. cit. p. 48: «a 18 miglia non mi vado a mettere la prua sotto costa; a 18 miglia io me ne vado a dritta e lascio la petroliera a sinistra»). E' quindi assai probabile che la plancia del Moby Prince non vedesse l'ostacolo.

In prossimità della collisione sul traghetto sono stati accesi i due cappelloni «orientati verso il posto di manovra a prua», la cui luce «fuoriesce dalla prua con una distanza di 3-400 m.» (D'Ambrosio, pp. 45-46). Era incongruo accenderli per ovviare alla nebbia, perchè anzi erano controproducenti ai fini della visibilità (Pecchioni, ud. cit. p. 24). E' possibile che siano stati accesi come segnale, ma ciò presuppone che la plancia non fosse a conoscenza di che cosa aveva davanti alla prua.

Alle ore 22.25.30.26 e poi di nuovo alle 20.25.34 è stato lanciato il May Day (Trascrizione p. 10). Si deve ritenere che la decisione sia stata presa dal comandante Chessa (Pecchioni, ud. cit. p. 34).

Subito prima, alle ore 22.22.20 era in corso una chiamata commerciale da parte del Moby Prince (Trascrizione, p. 9), che era stata passata sul canale 61. E' questo un forte argomento per ritenere che la situazione a bordo fosse del tutto normale.

Non sono state poste in essere manovre di emergenza. Il comandante del traghetto aveva la possibilità di azionare il pulsante di stop ("crash-stop"), che avrebbe consentito di fermare le macchine in tempo brevissimo (D'Ambrosio, ud. cit. p. 38), ma aveva anche la possibilità di effettuare più manovre coordinate, e almeno avrebbe dovuto tentare di usare il timone. Se non lo ha fatto è probabilmente perchè non si è reso conto di cosa aveva davanti, ma ciò contrasta con l'ipotesi della "dimenticanza". Già questa ipotesi è di per sé inconciliabile non solo con la figura morale e professionale del Chessa (su cui v. in seguito), ma prima di tutto con la circostanza che le navi da superare erano solo tre (Gallant, Cape Breton e Agip Abruzzo: l'Agip Napoli non era interessata perchè si trovava più a sinistra della Gallant, le navi a nord nemmeno perchè erano distanti e completamente irrilevanti per la direzione verso sud che il Moby Prince doveva prendere):

non è in alcun modo verosimile che, superate due navi, il comandante si dimenticasse che ve n'era una terza, che egli avrebbe scorto solo pochi minuti prima, e, anche ammettendo questa ipotesi, non è possibile che, trovandosi davanti l'ostacolo, non abbia subito ricordato che aveva davanti la petroliera - e di quelle dimensioni - e non abbia posto in essere una manovra di emergenza. Inoltre, la manovra per superare le navi alla fonda aveva dovuto essere impostata in un momento precedente e quindi nel momento in cui la petroliera non sarebbe ancora sparita alla vista. In aggiunta, per un esperto marinaio come Chessa non doveva essere difficile distinguere dalla sagoma le varie navi: la sagoma e le dimensioni dell'AA non erano certo uguali a quelle del Cape Breton, non si trattava solo di sbagliare a contare (da 1 a 3), ma anche di essere distratti al punto di non fare caso alle caratteristiche della nave superata. Infine in plancia vi erano più persone: in uscita dal porto e in rada, fino a che non era stato messo «il timone in mezzo», cioè finché il timone era a mano in plancia vi erano almeno il comandante e il terzo ufficiale (Pecchioni, ud. cit. p. 16; Tomasin, ud. cit. p. 157; Chessa rimaneva sul ponte fino a quando dava il via ... che voleva dire che non c'erano più navi, nè alla fonda nè in avvicinamento e quindi poteva lasciare il ponte al terzo ufficiale; la circostanza, come già rilevato, anche a prescindere dalle testimonianze, risulta dal luogo in cui i corpi di Chessa e del terzo ufficiale vennero ritrovati). Non è possibile ritenere che entrambi "dimenticassero" e che tutti guardassero solo e sempre verso la nave che veniva man mano superata, senza mai lanciare neppure uno sguardo in direzione della prua della nave. 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 perchè a quel momento l'Agip Abruzzo era già interessata dal fenomeno nebbioso e forse in parte coperta dalle altre navi alla fonda. Il fatto stesso che il traghetto andasse a tutta velocità, probabilmente facendo piccole correzioni di rotta (un grado a destra un grado a sinistra), indica che ormai, a giudizio della plancia, era stato assunta la rotta normale di crociera o almeno si era prossimi ad essa: si spiega così la sorpresa e lo sconcerto nel vedersi davanti un ostacolo imprevisto e il ritardo nell'adottare le misure di emergenza. Queste considerazioni confermano il risultato cui si è pervenuti nella valutazione comparativa delle testimonianze: l'Agip Abruzzo era interessato dal fenomeno riferito da Thermes e Olivieri già alle 22.14.

#### LA FIGURA PROFESSIONALE DI CHESSA

La ricostruzione sopra effettuata trova a sua volta conferma o, quantomeno, è resa maggiormente plausibile dalle seguenti ulteriori considerazioni.

Il difensore di Ciro D'Antonio ha rilevato che non si può presumere la "pazzia" della plancia del traghetto, cioè un comportamento considerato del comandante del Moby Prince. Nel processo





manca purtroppo la versione dei responsabili della nave investigatrice e questa è senz'altro una grave limitazione nell'accertamento della verità. Si deve però cercare di ricostruire un comportamento della plancia del traghetto che, eventualmente non esente da profili di colpa, sia almeno verosimile. Per fare questo occorre soffermarsi sulla figura del comandante: Chessa era universalmente riconosciuto come il migliore ufficiale della flotta Onorato (D'Ambrosio, ud. cit. pp. 16 e 21: «era considerato il miglior comandante come serietà e come severità ... era il più professionista, più serio, più severo e più preparato»); Langella, ud. 19.12.95, p. 61: «professionalmente non c'era di meglio»); v. anche quanto riferito dai figli del Chessa sulla disciplina perfino eccessiva voluta dal padre e sul suo comportamento durante i mondiali di calcio del 1982, Chessa Angelo, ud. 13.12.95 p. 174, e le dichiarazioni della radiotelegrafista Tomasin Ennia, ud. 13.12.95, p. 157: sul lavoro Chessa era «molto pignolo ... molto severo»). I figli avevano certamente interesse a disegnare positivamente la figura morale del padre, ma le loro dichiarazioni sono credibili perchè ne pongono in luce anche i lati negativi (che costituiscono il risvolto di quelli positivi: la pignoleria, il clima severo, quasi pesante, che si respirava a bordo) e soprattutto perchè trovano conferma nelle altre deposizioni assunte, senza una sola voce contraria e senza che vi siano altri elementi che smentiscano le loro affermazioni. Chessa era stato anche il comandante di armamento della NAVARMA e, in quanto tale, il superiore dei comandanti delle singole navi (Pecchioni, ud. cit. p. 55: «il mio superiore era il comandante Chessa»).

La ricostruzione del fatto sopra delineata consente di spiegare come a un comandante ottimo sotto il profilo professionale sia potuto accadere un disastro tanto grave. Certamente nella eziologia della tragedia vi è una forte componente di fatalità: sarebbe stato sufficiente, ad esempio, che il traghetto collidesse contro la petroliera a pochi metri di distanza perchè l'urto non interessasse una cisterna contenente grezzo altamente infiammabile ma un contenitore di zavorra. Passando a esaminare le concause consistite in un comportamento umano colpevole, non si può presumere che esse debbano essere attribuite tutte a una sola parte - proprio quella che non può difendersi - e, comunque, si deve tentare di dare loro una spiegazione convincente. Un elemento che contribuisce alla comprensione della tragedia è certamente la straordinarietà del fenomeno nebbioso presente il 10.4.1991 nella rada di Livorno: la nebbia nelle zone in cui si trovava era quasi impenetrabile (Muzio, ud. 19.6.96 p. 19: «la visibilità era zero, sull'incredibile; io raramente ho visto una visibilità scarsa così»), mentre nei luoghi immediatamente vicini tutto sembrava normale, anzi la serata era «meravigliosa». Gente di mare di provata esperienza, come il pilota Muzio, conoscitore della rada di Livorno (ud. 16.9.96 p. 4: «non c'era niente di particolare che facesse pensare alla nebbia o cose simili»), o come i comandanti delle navi in rada prossime all'Agip Abruzzo, si resero conto dell'esistenza della nebbia solo a posteriori, quando la nebbia

era giunta loro addosso. Quella sera perciò sembra non fosse applicabile quanto sostenuto da D'Ambrosio (ud. cit. p. 18): «se c'è possibilità di nebbia il comandante lo scopre prima che arrivi il banco di nebbia ... se c'è possibilità di banchi me ne accorgo prima e quindi piglio già tutte le precauzioni». Il fenomeno era così strano che anche un buon comandante poteva rimanere ingannato dalle modalità veramente inusuali di esso. Ma l'eccezionalità delle condizioni meteorologiche non è sufficiente a fornire una convincente chiave di comprensione dell'accaduto: a meno di non volere introdurre surrettiziamente fattori eccezionali, oppure di presupporre un comportamento insensato del comandante del traghetto, è ragionevole ritenere che questi non fosse consapevole della presenza della petroliera sulla sua rotta. La tesi secondo cui Chessa all'uscita dal porto non vide l'Agip Abruzzo trova così un ulteriore conforto.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE: I) RESPONSABILITA' DEL ROLLA

A) COLPA DEL ROLLA

a) Le norme applicabili.

Sono applicabili al caso in esame le norme della convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare (COLREG 1972, emendata nel 1981) e quelle della Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi 1978 (STANDARD 1978 o STCW 1978).

Le prime sono state approvate nella convenzione di Londra del 20 ottobre 1972 e rese esecutive in Italia con legge 27.12.1977 n. 1085. Il Regolamento all'art. 2 (Responsabilità) della Parte A (Generalità), oltre a precisare che nell'applicazione delle disposizioni dello stesso Regolamento non deve esservi negligenza, fissa l'importante principio generale che comunque devono trovare applicazione «tutte le precauzioni richieste dall'ordinaria esperienza dei naviganti» e che «si devono tenere nel debito conto tutti i pericoli della navigazione, i rischi di abbordaggio» e le particolari circostanze del caso concreto. L'art. 5 della Parte B (Servizio di vedetta) impone l'utilizzazione di «tutti i mezzi a disposizione adatti alle circostanze e alle condizioni del momento in modo da consentire una completa valutazione della situazione e del rischio di abbordaggio». La prescrizione è relativa al servizio di vedetta, ma, interpretata in modo sistematico (v. in particolare il successivo art. 7), consente di enucleare un principio valido in via generale. L'art. 7 (Rischio di abbordaggio) stabilisce che «a) ogni nave deve usare tutti i mezzi a disposizione adatti alle circostanze ed alle condizioni del momento per stabilire se esiste il rischio di abbordaggio. In caso di dubbio il rischio deve ritenersi esistente. b) Se esiste a bordo un apparato radar in funzione esso deve essere usato in modo appropriato ...». E' evidente che la lett. b), che

ovviamente va letta in relazione alla lett. a), non prescrive solo l'esplorazione a lunga portata, ma anche tale tipo di esplorazione, qualora le circostanze la rendano utile. Il successivo art. 8, ancorchè non strettamente riguardante la fattispecie in questione, richiama un principio generale di cui è espressione anche il precedente art. 2: il «rispetto delle buone regole dell'arte marinara».

La Parte D (Segnali sonori e luminosi) prescrive i segnali da porre in essere e rinvia agli allegati del regolamento che così vengono a costituirne parte integrante a tutti gli effetti. In particolare gli artt. 32 (Definizioni) e 33 (Apparecchiatura per i segnali sonori) richiamano l'Allegato III, l'art. 37 (Segnali di pericolo) fa riferimento all'Allegato IV.

L'art. 35 lett. g) prescrive i segnali che devono essere posti in essere da una nave all'ancora: «una nave all'ancora deve ad intervalli non superiori ad un minuto suonare la campana rapidamente per circa 5 secondi. Su una nave di lunghezza uguale o superiore a 100 metri la campana deve essere suonata a prora ed immediatamente dopo il suono della campana deve essere suonato rapidamente il gong per circa 5 secondi nella parte poppiera della nave. Una nave all'ancora può in aggiunta emettere tre suoni in successione, precisamente uno breve prolungato e uno breve, per segnalare a una nave che si avvicina il rischio di abbordaggio». I segnali devono essere adottati «in un'area di visibilità ridotta o nei pressi di essa». Il fatto che la previsione si estenda anche alle aree vicine a quella in cui la visibilità è ridotta rivela la ratio legis: le precauzioni devono essere tali e devono essere poste in essere in modo tale da scongiurare il più possibile il pericolo di un abbordo. La volontà della legge è che non vi siano, per quanto possibile, momenti (in particolare quelli iniziali) in cui per la ritardata adozione delle precauzioni possa verificarsi una collisione.

L'articolo in questione quindi distingue i segnali che devono essere emessi in ogni caso e quelli che servono a segnalare ad una nave che si avvicina il rischio di abbordaggio. La differenza dei verbi usati ("deve" nel primo caso, "può" nel secondo) va posta in relazione all'apprezzamento dell'esistenza o meno del rischio di abbordaggio: la norma deve essere interpretata nel senso che il segnale può essere usato anche se il rischio sia minimo o solo eventuale. Certamente non può andare esente da colpa chi non emette il segnale quando la sussistenza del rischio sia certa. In proposito soccorre anzi il principio per cui in caso di dubbio il rischio deve essere ritenuto sussistente. Soccorre anche l'altro principio sopra richiamato per cui non si devono invocare le disposizioni del Regolamento per giustificare la propria negligenza (art. 2 lett. a della parte A).

L'Allegato III stabilisce le caratteristiche tecniche degli impianti di segnalazione sonora e, quanto al campo di udibilità della sirena, prescrive per le navi di lunghezza pari o superiore a 200 metri un raggio di udibilità di due miglia nautiche precisando che «il raggio di udibilità riportato nella tabella è indicativo ed è approssimativamente la distanza alla quale il fi-

schio può essere udito nel suo asse frontale con il 90 per cento delle probabilità in condizioni di aria calma, su una nave avente il livello medio di rumore di fondo ai posti di ascolto». Il testo dell'allegato precisa ancora che «in pratica la distanza alla quale il fischio può essere udito è estremamente variabile e dipende essenzialmente dalle condizioni atmosferiche, i valori dati possono essere considerati come tipici». Importante è anche la disposizione di cui alla lettera d): il fischio deve essere emesso «in modo che il raggio di udibilità in qualsiasi direzione sia almeno la metà del raggio di udibilità sull'asse frontale».

La regola II/1.7 della STCW 1978 alla lett. a) stabilisce che «l'ufficiale di guardia deve utilizzare nel modo più efficace tutte le apparecchiature di navigazione a sua disposizione», alla lett. b) che «nell'impiegare il radar l'ufficiale di radar deve tener presente la necessità di osservare in qualunque momento le disposizioni sull'uso del radar contenute nelle appropriate regolamentazioni per prevenire le collisioni in mare» e, alla lett. c), che «in caso di necessità l'ufficiale di guardia non deve esitare ad usare il timone le macchine e l'apparato di segnalazione acustica». Alla regola II/7 l'annesso alla Convenzione stabilisce «i principi fondamentali da osservare nella tenuta di una guardia in porto», principi che vengono ribaditi e rafforzati dalla successiva regola II/8 per le navi che trasportano carichi pericolosi.

Dall'interpretazione sistematica della STANDARD 1978 risulta che anche «quando è in porto», a meno non si tratti di nave «ormeggiata in modo sicuro o all'ancora in modo sicuro in condizioni normali» (regola II/7, comma 1°) si applicano le regole dettate per la guardia in navigazione. A maggior ragione, quindi, per una nave all'ancora in rada e in modo non sicuro, non vi sono dubbi sull'applicazione delle norme per le navi in navigazione. Tra queste vi è la regola II/1 comma 7 lett. b), sopra riportata, che richiama la COLREG 1972. Questo rinvio non costituisce un'eccezione ma l'applicazione di un evidente principio generale, di cui è espressione anche il rinvio alle norme COLREG contenuto nell'annesso n. 1, 27 lett. g).

Al riguardo va osservato che la STCW 1978 è in vigore nell'ordinamento italiano in ogni sua parte. La legge 5.7.1978 infatti ha dato esecuzione al testo della Convenzione e quindi anche al punto I di essa. Perciò anche le Raccomandazioni, e in particolare il citato art. 27 lett. g) dell'Annesso n. 1, devono ritenersi applicabili al caso in esame.

In ogni caso l'applicabilità della COLREG 1972 deriva dal combinato disposto dell'art. 1 lett. a) e b) della parte A e dell'art. 35 lett. g) della stessa COLREG.

La giurisprudenza, anche quella di Corti estere, relativa alla responsabilità in caso di urto di navi nella nebbia, conferma la responsabilità della nave all'ancora nell'ipotesi di mancata emissione da parte di questa di tempestivi segnali (a solo titolo di esempio v. Cass. franc. 2.11.1953, in Dir. mar. 1954, 347; C. App. Genova, 15.2.1975, Dir. mar. 1975, 602; v. inoltre, sull'ap-

plicabilità anche nei porti delle regole per evitare gli abbordi in mare, Trib. Anversa, 26.5.1954 in Dir. mar. 1954, 690). In proposito, essendo relative a norme fissate da convenzioni internazionali, presentano interesse anche le decisioni di giudici esteri, ivi comprese quelle anteriori alle disposizioni in vigore al momento della tragedia, poichè nella materia in questione le norme successive costituiscono un perfezionamento di quelle precedenti, mirando a renderle sempre più idonee a prevenire i disastri.

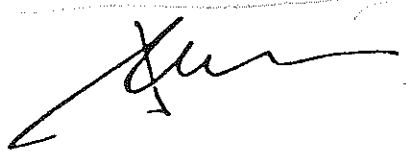
L'interpretazione accolta dalla Commissione speciale di inchiesta formale (formale, cc. 25 e 28) conforta quella sostenuta dalle PP.CC. appellanti. Secondo lo stesso Rolla (dichiarazioni 30.4.91) «le navi alla fonda in caso di nebbia hanno l'obbligo previsto dalla convenzione sugli abbordi in mare di emettere segnali acustici dalla prua e dalla poppa» (l'imputato aggiunge: «in effetti io, quando si è verificato l'urto mi stavo rendendo conto della necessità per la nebbia per poter poi eventualmente provvedere a questa incombenza»).

Questa era anche la convinzione di Superina (16.4.91, in sede di inchiesta sommaria: durante la sosta in rada la guardia viene mantenuta come in navigazione).

Si tratta di una convinzione che trova conforto nel tenore delle norme in esame, nella ratio legis, nei principi generali fissati dalle convenzioni internazionali e nei richiami da esse operati. Secondo Rolla (30.4.91) per emettere le segnalazioni acustiche «sarebbe stato necessario chiamare un altro marinaio in coperta». Nel punto della nave più esposto verso il mare aperto, cioè la prua, poteva essere inviato il D'Acqui. Lo stesso D'Acqui, o un altro marinaio appositamente chiamato, avrebbe potuto poco dopo azionare il segnale a poppa. In tal modo pochi minuti dopo le 22.15 dovevano e potevano essere in funzione i segnali obbligatori in ogni caso (gong e campana). La sirena poteva essere azionata dalla plancia. In ogni caso sarebbe stato doveroso chiamare subito il comandante, che, con la sua maggiore esperienza e capacità organizzativa, avrebbe potuto controllare la situazione e eventualmente adottare tutte le misure ritenute opportune. Il dovere di informare il comandante si ricava anche dalla regola II/1, comma 8° iii) STWC 1978.

b) La prudenza generica e le buone regole della marineria.

Quanto sopra osservato in ordine all'eccezionalità del fenomeno della nebbia, se vale per Chessa, è assai meno vero per Superina e Rolla. Quanto al comandante della petroliera, egli avrebbe dovuto essere allertato dai fenomeni di nebbia che erano già stati avvistati nel corso della giornata e di cui si era addirittura parlato durante la cena. Il comandante perciò avrebbe dovuto disporre che il radar fosse messo in funzione per essere utilizzato nel caso che il fenomeno si ripetesse. Quanto a Rolla, come ha osservato il Tribunale, l'imponenza del fenomeno che secondo Thermes e Olivieri interessava l'Agip Abruzzo non poteva sfuggire a chi si trovava sulla petroliera.



Già prima di avvertire il fenomeno nebbioso, comunque, era prudente mettere in stand by il radar in modo da consentirgli di "riscaldarsi" e di essere pronto all'uso in caso di necessità. Non è certamente un caso che il radar dell'Agip Napoli fosse acceso, nè si può dare credito alle dichiarazioni secondo cui lo strumento era acceso solo per esercitazione (in proposito si deve richiamare quanto in precedenza osservato). Comunque non si può non sottolineare quanto riferito da Melis, primo ufficiale di coperta dell'Agip Napoli: il radar dell'Agip Napoli era in funzione, ma in caso contrario sarebbe stato almeno in stand by (ud. 18.9.96 p. 52).

Stanti le dimensioni veramente notevoli della petroliera, il fatto che il cerchio di fonda rendesse il potenziale ostacolo ancora più pericoloso e la considerazione che la nave cisterna era ancorata non solo proprio sulla rotta dei traghetti per Olbia ma anche in acque molto frequentate da imbarcazioni di ogni genere e in particolare da pescherecci, era certamente imprescindibile avere a disposizione il prima possibile tutti gli strumenti per ovviare alla presenza della nebbia.

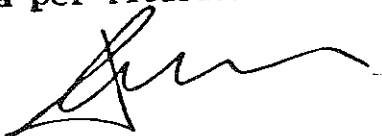
Era prudente mettere il radar in stand by anche perchè tutte le luci che dovevano rimanere accese mentre la nave cisterna era alla fonda riducevano la visibilità per chi era a bordo dell'Agip Abruzzo (cfr. Pecchioni, p. 40).

Coloro che avevano la responsabilità della nave cisterna, quindi, in considerazione delle sue dimensioni, del suo carico altamente infiammabile e del suo punto di ancoraggio, dovevano porre in essere tutti gli accorgimenti necessari da un lato per accertare tempestivamente l'esistenza di eventuali natanti che potessero entrare in rotta di collisione con la petroliera e dall'altro per segnalare altrettanto tempestivamente la presenza della petroliera stessa.

Per queste considerazioni, si deve ritenere che, anche se non fossero state vigenti le specifiche norme contenute nelle convenzioni internazionali sopra richiamate, l'adozione delle cautele di cui nell'imputazione è contestata l'omissione, era imposta, in quella data situazione di pericolo, dalla generica prudenza e dalle buone regole della marineria. Queste ultime in particolare sono richiamate anche dalle convenzioni internazionali, che per principio generale mirano a precisarle e a integrarle con prescrizioni dettagliate, non certo a consentirne l'inosservanza o l'elusione.

#### c) Comportamento doveroso.

In base a quanto sopra osservato l'ufficiale di guardia sulla nave cisterna avrebbe dovuto tenere il radar in stand by fino dall'inizio del suo turno di guardia. Alle 22.15, secondo le stesse dichiarazioni dell'imputato, la nebbia era calata "improvvisamente" "forte" e "fitta". Ciò significa che rapidamente aveva coperto tutta la nave e che era un fenomeno tale da imporre subito l'adozione delle cautele doverose. Non vi erano motivi di sorta per ritardare l'accensione del radar e l'emissione dei segnali



acustici obbligatori in ogni caso. Quanto alla sirena, data l'intensità del brusco calo di visibilità anch'essa doveva essere subito posta in funzione.

Non si può, infatti convenire con l'interpretazione secondo cui la sirena deve essere accesa solo quando è già accertato che una nave è in rotta di collisione con quella su cui la cautela va adottata. E' evidente che questa è una interpretazione inaccettabile in base a quanto sopra osservato e che contrasta con la ratio della normativa che prescrive l'uso del fischio non in caso di accertata rotta di collisione ma solo quando vi sia «rischio di abbordaggio». Anche al riguardo vale la regola per cui nell'incertezza il rischio deve essere considerato esistente.

Quando c'è la nebbia, proprio per la ridotta visibilità la rilevazione con certezza della rotta di collisione può non essere agevole in determinate circostanze (ad esempio in caso di brusco cambiamento di rotta), oppure in relazione alle caratteristiche o a possibili difetti del radar. Del resto non tutte le imbarcazioni sono dotate di radar mentre la norma che impone l'impiego della sirena è di carattere generale. E' allora evidente che appena constatata la presenza della nebbia devono essere azionati i segnali acustici obbligatori. Se vi è una nave che si avvicina e il rischio di collisione è anche solo eventuale deve essere azionata anche la sirena: nel caso di specie questo rischio, oltre ad essere concretamente rilevabile con la strumentazione di bordo, era immanente alla situazione. Quando si ha la responsabilità di una nave delle dimensioni dell'Agip Abruzzo, si è nei pressi di un porto, in un punto di per sé pericoloso e comunque in acque frequentate da ogni sorta di natanti, l'esistenza di navi che si avvicinano è più una certezza che una possibilità e il rischio di collisione una eventualità che non può essere in alcun modo trascurata.

Quanto al radar, esso deve essere tenuto in stand by per analoghe ragioni di normale prudenza: altrimenti nel caso si incontrasse un banco di nebbia improvviso, in cui un altro natante potrebbe già essere immerso (in modo tale da non consentire a quest'ultimo, che potrebbe anche essere privo di radar, di rilevare a sua volta una rotta di collisione) vi sarebbe un periodo in cui la presenza di radar a bordo sarebbe inutile al fine di evitare un abbordo.

Nel caso di specie l'adozione di ogni possibile precauzione era resa ancor più necessaria dalla natura del carico trasportato dall'Agip Abruzzo.

#### B) NESSO DI CAUSALITA'

Pecchioni (ud. cit. pp. 15-16) ha osservato che al radar, in un breve tratto («uno, due, tre miglia al massimo»), «chi è in posizione di arrivo o di partenza dalla rada» è difficilmente distinguibile, perchè ha velocità in aumento o in diminuzione. L'osservazione però si riferisce al Moby Prince in uscita a giustificazione della necessità di navigare non solo con il radar ma



anche a vista: era difficile infatti per il radar di una nave in uscita e quindi con velocità in aumento fare un calcolo cinematico relativo a un'altra nave con velocità in aumento o in diminuzione. Per l'Agip Abruzzo, oltre alla disponibilità di un radar senz'altro molto migliore di quello del traghetto, c'è da considerare che i calcoli erano semplificati dal fatto che la petroliera era ferma (quanto a questo non sarebbe stato difficile neppure per il radar del Moby Prince individuare la petroliera ferma e ciò non solo perchè Sgherri, Cannavina e altri comandanti di navi in rada, come Theodossiou, hanno rilevato la posizione dell'Agip Abruzzo con i loro radar, ma anche perchè, se non fosse stato utilizzabile neppure per rilevare un ostacolo fisso, il radar del traghetto sarebbe stato del tutto inutile, contrariamente a quanto si desume dalle dichiarazioni di D'Ambrosio sopra riportate).

Sempre Pecchioni (ud. cit, p. 39) osserva che nessun radar può dare la certezza assoluta, ma anche questa osservazione non può essere interpretata nel senso di escludere la responsabilità dell'imputato. Il teste si riferiva particolarmente al radar del Moby Prince, che era antiquato. Comunque nessun strumento presenta garanzie assolute di buon funzionamento: è sufficiente un'alta probabilità, che sicuramente la qualità del radar dell'Agip Abruzzo assicurava, tanto più che il traghetto pur non essendo una nave delle proporzioni della petroliera era pur sempre un bersaglio di dimensioni notevoli.

Non si può ritenere che sia stata cambiata bruscamente la rotta, con necessità del radar di iniziare nuovamente i calcoli da zero, perchè certamente non sono state fatte brusche accostate per passare dalla rotta per 220-225° a quella per 192-195°, anche in proposito va ricordata la circostanza che Bertrand non avvertì le conseguenze di una brusca accostata.

In merito del resto è sufficiente guardare l'estratto della carta nautica (allegato sub "B", corrispondente alla c. 450 della Somanaria): con tutte le correzioni che si possono apportare resta il fatto che la rotta che il Moby Prince doveva seguire per lasciare la Gallant 2 e la Cape Breton alla propria sinistra era sostanzialmente rettilinea. Nel lucido redatto dai CC.TT. del P.M., se si congiunge con una retta l'estremità ovest della Vegliaia, il punto di fonda della Gallant 2 e quello dell'Agip Abruzzo (che risultano allineati), la Cape Breton, a differenza che nell'estratto ora citato, resta leggermente più al largo della retta stessa. Tuttavia anche da questo grafico risulta evidente come la rotta del traghetto potesse essere sostanzialmente rettilinea (ed infatti nel grafico la rotta, dopo l'accostata iniziale, è un segmento di retta; anche modificando tale rotta per farla passare a una distanza più prudenziale dal Cape Breton si avrebbe solo una curva assai lieve, specialmente se la manovra fosse stata ben impostata fin dall'inizio, secondo quanto ha riferito D'Ambrosio e secondo quanto è presumibile avrebbe fatto Chessa, data la sua notevole esperienza sia in generale che in riferimento a quella rotta e alla rada di Livorno in particolare).





Che il radar dell'AA fosse valido sotto il profilo tecnologico si desume dalla circostanza che era munito del sistema Arpat (a differenza di quello del traghetto) e dal fatto che la petroliera era dotata degli strumenti più perfezionati (Superina in sede di inchiesta sommaria dice, ad esempio, che il sistema satellitare dell'AA era uno dei più avanzati).

Quanto all'efficacia delle segnalazioni acustiche e di altro tipo che il Rolla avrebbe dovuto porre in essere, occorre ricostruire in base ai dati noti le posizioni rispettive delle due navi interessate, in relazione ai tempi.

In proposito, richiamato quanto sopra osservato, si ha che la sirena avrebbe dovuto essere posta in funzione alle 22.15, quando il Moby Prince si trovava ancora assai distante dalla petroliera. Il radar, acceso alle 22.15 e già pronto all'uso avrebbe potuto individuare il bersaglio circa tre minuti dopo e quindi a partire dalle 22.18. In ogni caso, anche se, per restare strettamente aderenti alla contestazione, si considera il tempo necessario al radar per scaldarsi (tre minuti) la rotta di collisione del traghetto avrebbe potuto essere individuata fin dalle 22.21, quando il Moby Prince era a più di 2400 metri dalla petroliera (240 secondi a 10 metri al secondo corrispondono alla distanza indicata, ma è certo che la velocità alle 22.21 non era ancora quella di 10 m/s). Al più tardi alle 22.21 quindi la sirena doveva essere in ogni caso accesa, anche seguendo l'interpretazione data dalla difesa del Rolla all'art. 35 lett. g) COLREG 1972. ~~dalla difesa dell'imputato.~~

Si è già detto che il traghetto non ha fatto alcuna brusca deviazione all'altezza del Cape Breton. Questa nave si trovava a circa 3500 metri dalla testata ovest della Vegliaia e a circa 1500 metri dalla petroliera. Da questo punto in poi la plancia del Moby Prince avrebbe dovuto iniziare a sentire il fischio della sirena e conseguentemente ad allarmarsi. Il raggio di udibilità della sirena per un nave della lunghezza dell'AA (maggiore di 200 metri), infatti, doveva essere di due miglia sull'asse frontale e di almeno la metà (un miglio = 1852 metri) in qualsiasi altra direzione. In proposito non si può richiamare la situazione successiva alla collisione per dedurne la difficoltà di percepire il segnale acustico che avrebbe dovuto essere lanciato dall'Agip Abruzzo. Dopo l'urto (e i mezzi di soccorso arrivarono in prossimità della petroliera quando l'incendio si era verificato da alcune decine di minuti) si era sviluppato un fumo assai denso e particolato (tanto da essere scambiato per un corpo solido secondo l'interpretazione data nella sentenza al video D'Alesio), che si era aggiunto alla nebbia e sicuramente rendeva assai meno percepibile il suono rispetto al periodo precedente l'impatto, quando era presente soltanto la nebbia. Lo stesso incendio vicino al punto in cui venivano emessi i segnali sonori disturbava la percezione di essi.

Non si possono condividere per il periodo precedente alla collisione le osservazioni del CT di parte Masoero, contrastanti con quelle del C.T. Vatteroni. Le condizioni per udire la potente sirena della petroliera (sicuramente rispondente alla normativa vi-



gente perchè sottoposta ai controlli di legge) erano favorevoli: vi era calma di vento, il rumore di fondo ai posti di ascolto era certamente inferiore alla media, stante l'ora notturna e il rigore sempre osservato e fatto osservare da Chessa. Percepito il suono della sirena è del tutto ragionevole ritenere che la plancia del traghetto avrebbe ridotto la velocità, ma anche a voler considerare, per tutto il tratto dal Cape Breton alla nave cisterna (pari a circa 1500 metri), la velocità massima pari a 19,5 nodi e quindi a 10 metri il secondo, vi sarebbe stato tutto il tempo per scongiurare la collisione. Il Moby Prince si trovava al traverso del Cape Breton almeno 150 secondi prima dell'impatto (quindi alle 22.22.30). Perchè fosse efficace bastava che la manovra evasiva venisse posta in essere 500 metri prima del luogo in cui si trovava la petroliera e cioè 50 secondi prima della collisione. Restavano 100 secondi, ma anche a volere prendere in esame la possibilità che la distanza tra la Cape Breton e l'AA fosse inferiore (0,7 miglia e cioè circa 1300 metri) restava sempre un tempo (80 secondi) largamente sufficiente per consentire al Rolla di constatare che il bersaglio individuato dal radar continuava a tenere una rotta di collisione anche dopo aver doppiato la nave militarizzata e lanciare un messaggio sul canale 16 per avvertire il traghetto e ai responsabili di questo per rendersi conto della situazione e porre in essere la manovra di emergenza. Perfino prendendo a base del calcolo la distanza tra Cape Breton e AA desumibile dalle indicazioni scarsamente attendibili del comandante della Gallant Theodossiou (sommatoria c. 245: «I determine that the Tanker ship was anchored at a distace of 8,5 cables and a bearing of about 185 from our position. Also an American auxiliary navy ship was anchored on our ssw direction and at a distance of about 4,2 cables»); valuto che la nave cisterna fosse ancorata a una distanza di 8,5 cables e un rilevamento di circa 185 dalla nostra posizione. Anche una nave della flotta ausiliare americana era ancorata in direzione sud-sudovest rispetto a noi e a una distanza di circa 4,2 cables; la distanza tra Gallant 2 e AA sarebbe stata di 1865,376 metri, cioè circa un miglio marino, quella tra Gallant 2 e Cape Breton di circa 921,715 metri e per differenza quella tra Cape Breton e AA 943,645 metri; si tratta però di un'indicazione approssimativa, come risulta dalle SIT dello stesso Theodossiou in data 9.5.91 acquisite agli atti, scatola 2 atti ud. 22.1.96; secondo Brown, comandante del Cape Breton, la sua nave era ancorata a poco più di mezzo miglio dall'AA, dichiarazioni 6.5.91 al P.M. acquisite all'udienza 19.4.96; in proposito va rilevato che non sono noti nè il giorno nè l'ora delle rilevazioni effettuate da Theodossiou e Brown nè il sistema da loro impiegato e che la differenza tra la distanza desumibile dalla posizione dell'AA sopra ritenuta più probabile e quella ricavabile dalle dichiarazioni dei due comandanti, pari a circa 500 metri può essere spiegata in parte con la variabilità della posizione rispettiva delle navi e in parte - e soprattutto - con l'imprecisione delle dichiarazioni di Theodossiou e di Brown: al riguardo basta ricordare che se-



condo la comunicazione delle 22.44.03, inviata a Compamare dalla stessa Cape Breton, questa nave era a circa un miglio a Nord Est dell'AA, Trascrizione, p. 15), pari a circa 950 metri, 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 MP 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.

Si devono richiamare qui tutte le osservazioni in precedenza svolte sulla relatività di alcuni dati presi a base del ragionamento. Ciò che però è tranquillante è che, risolvendo l'incertezza a favore dell'imputato e cioè preferendo fra più dati ugualmente verosimili quelli più favorevoli all'imputato, si giunge ugualmente all'affermazione della responsabilità. Infatti si perviene in ogni caso alla conclusione che, ipotizzando un comportamento ragionevole e normale da parte del responsabile del traghetto, vi era una concreta e alta probabilità che l'abbordaggio venisse evitato e comunque che avesse conseguenze di gran lunga meno gravi.

Si deve ancora rilevare che è stato dato largo credito a quanto sostenuto dallo stesso imputato. Va ricordato, ad esempio, che la posizione della petroliera presa a base del calcolo, non solo è la più verosimile per le ragioni sopra indicate, ma è anche quella riferita dagli stessi Rolla e Superina.

## II) ALTRE RESPONSABILITA'

E' necessario avere un quadro di insieme delle responsabilità anche per stabilire l'entità del contributo causale del comportamento colposo del Rolla al verificarsi dell'evento.

A) La presumibile responsabilità della plancia del traghetto.  
Con le riserve dovute al fatto che i responsabili del Moby Prince non hanno potuto fornire la loro versione dei fatti, va osservato che le ipotesi degli altri comandanti del Moby Prince (secondo Pecchioni «è partito il giropilota»), ud. cit. pp. 24-25; secondo D'Ambrosio, qualche ostacolo imprevisto, nelle vicinanze dell'Agip Abruzzo, ha impedito al traghetto di andare a dritta e di evitare così la collisione con la petroliera, ud. cit. p. 54) non hanno trovato conferme nelle risultanze processuali. Invero l'avaria del traghetto non è risultata confermata dalle numerose indagini esperite.

Quanto alla nave che avrebbe potuto far deviare il traghetto, va osservato che nelle carte processuali vi è qualche elemento a favore di questa possibilità. Ad esempio nella carta nautica con leggenda applicata (plico 11) è riportata la rotta di una nave

sconosciuta "N", con rilevamento 67° e con l'indicazione dell'ora del presumibile rilevamento (22.10). Nella leggenda è scritto: <<N rotta nave sconosciuta riportata sui tracciati radar di Poggio Lecceta>>. La rotta non prosegue in prossimità della zona di interdizione, ma risulta che vi è una zona d'ombra in cui il radar di Poggio Lecceta non riesce a rilevare il bersaglio in prossimità della terra. Risulta anche che la Car Express proveniva all'incirca da ovest ed è giunta in rada verso le 22.20. Tuttavia l'ipotesi che sia stato necessario deviare la rotta del traghetto è poco probabile perchè avrebbe dovuto essere posta in essere una rapida accostata che non è stata avvertita dal mozzo Bertrand, il quale non ha avvertito neppure l'emissione di segnali acustici da parte del Moby Prince.

Ciò premesso al Chessa si può attribuire la colpa di essersi fidato dell'abitudine e anche della propria bravura e di avere tenuto una velocità non prudenziale, anche in relazione alla continua presenza di intralci sulla rotta, confidando nel proprio diritto di precedenza su eventuali natanti che avrebbe potuto incontrare (Pecchioni, ud. cit. pp. 26 e 28). In altri termini, con verosimiglianza si può imputare al comandante del Moby Prince l'imprudenza della persona esperta, non l'inesperienza; la negligenza che può derivare dall'abitudine, dalla conoscenza di procedure tante volte ripetute, non il comportamento di chi dimentica un fatto di importanza basilare come la posizione di una petroliera, di cui solo pochi minuti prima ha notato la presenza e apprezzato le dimensioni. Tanto più che, essendovi almeno due soggetti in plancia, è difficile attribuire la dimenticanza ad entrambi. Si può anche ritenere che il comandante non sia stato particolarmente scrupoloso e attento nell'accertare le condizioni meteorologiche e nell'osservare il radar. Ma è stato certamente ingannato dalla forma del tutto inusuale in cui si presentava il fenomeno nebbioso, che, come più volte è stato ricordato, interessava la petroliera, ma lasciava discretamente visibile il resto della rada. Questa circostanza può spiegare anche il mancato ricorso al radar, che con tutta probabilità era acceso e in funzione: al radar, come ha asserito D'Ambrosio (ud. cit. p. 9), si ricorreva principalmente in caso di nebbia e quella sera la nebbia era difficilmente avvertibile.

Altri comportamenti colposi ascrivibili a Chessa non sono sufficientemente provati e, comunque, non ne risulta con certezza l'efficienza dal punto di vista eziologico. È poco probabile che il MP abbia compiuto un percorso relativamente lungo all'interno di un banco di nebbia: in tal caso il comandante con ogni verosimiglianza avrebbe ridotto la velocità e avrebbe azionato i segnali acustici obbligatori che nessuno (né Lizzotte, né Rolla, né D'Acqui, né Bertrand) ha udito.

B) Altre responsabilità  
Armatore: all'armatore può forse imputarsi la scarsità dell'equipaggio (Pecchioni, pp. 50-52): una persona di più in plancia avrebbe potuto essere utile, ma in quell'occasione difficilmente avrebbe potuto ovviare al disastro. Anche i tempi piuttosto

stretti previsti per la traversata non sembra abbiano avuto un'influenza diretta sul sinistro. Di altri addebiti, a prescindere dalle possibili osservazioni al riguardo, non è provato con certezza il ruolo causale.

Comandante dell'Agip Abruzzo, pilota, capitaneria di Porto.

Il comandante dell'Agip Abruzzo doveva evitare di porsi all'ancora in modo tale che il cerchio di fonda interferisse con la rotta del traghetto per Olbia (Pecchioni, ud.cit. pp. 22 e 28). Le navi infatti devono in generale dar fondo in modo da non ostacolare l'entrata e l'uscita degli altri natanti e in particolare devono rispettare le prescrizioni risultanti dalle carte nautiche e dal portolano. Nel caso di specie la petroliera, anche accettando le dichiarazioni di Superina al riguardo, era posizionata in modo da poter interferire con la zona di interdizione all'ancoraggio e comunque era troppo vicina a tale zona.

Inoltre il comandante della nave cisterna doveva dare disposizione che il radar fosse tenuto quanto meno in stand by, stante il concreto pericolo che il fenomeno nebbioso, la cui presenza era già stata constatata nel corso del pomeriggio, tornasse a interessare l'Agip Abruzzo.

Oltre alla responsabilità del comandante vi era quella del pilota, chiunque egli fosse. Secondo le dichiarazioni del Rolla in data 11.4.1991, era stato il pilota a concertare insieme a Superina il punto di fonda («la nostra posizione era stata scelta dal comandante di concerto con i piloti del porto»). In ogni caso i piloti avevano la posizione dell'AA (Trascrizione, p. 18, ore 22.51.02: «i piloti hanno la nostra posizione»).

Il pilota che accompagnò il traghetto il giorno del sinistro, poi, avrebbe dovuto informare Chessa delle navi che avrebbe incontrato sulla sua rotta e avrebbe dovuto lasciare il Moby Prince non prima di un miglio oltre l'imboccatura del porto.

Le Autorità portuali avrebbero dovuto vigilare che non si instaurassero da parte dei piloti 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 (v. tra l'altro la deposizione di D'Ambrosio, ud. cit. pp. 4 e 37: «non c'era il cono che adesso obbliga andare a 3 miglia fuori, perchè adesso dopo il disastro hanno messo un cono ideale»), a Livorno vi era la zona di interdizio-



ne all'ancoraggio e alla pesca. Secondo Pecchioni (p.22) «le navi alla fonda sono in ... una zona ben precisa, ben delimitata, stabilita dalla Capitaneria, e i comandanti delle navi che arrivarono hanno cura che la nave sia all'interno della zona; [gli operatori del] l'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»).

Comunque, 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 o pescherecci intenti alla pesca. In altri termini, come ha osservato Pecchioni (ud. cit. p. 22), non era necessario «fare lo slalom, perchè c'è il corridoio, se noi dovevamo passare più vicino vuol dire che la nave era vicina a noi, non che noi eravamo vicini a loro, molto probabilmente non era nella zona in cui doveva essere specialmente sulla sinistra uscendo».

Per queste considerazioni 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» (Pecchioni, ud. cit. p. 28). Pecchioni ha ribadito più volte questo punto: «se avessi trovato una nave in posizione che avesse messo in difficoltà la manovra di entrata e uscita, avrei subito chiamato quantomeno il pilota a dire: "guarda che c'è nave sulla canaletta; non si può tenere così". E poi all'avvisatore marittimo avrei detto: "guardi, intervenga, faccio [faccia] sportare quella nave"» (ud. cit., p. 54). E questo prima che fosse emanate le nuove norme per l'entrata e l'uscita nel porto di Livorno e per una migliore sistemazione delle navi alla fonda in rada.

In proposito, comunque, 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. Come ha rilevato il comandante D'Ambrosio (ud. cit. pp. 19-20: «marinarescamente il Gallant non doveva essere così vicino all'Agip Napoli, assolutamente!!»), v. anche p. 37), 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. Inoltre 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: era chiaro infatti che 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 e alla pesca: in questa zona vi era la certezza di non trovare navi alla fonda e pescherecci dediti alla pesca e come tali costituenti un potenziale intralcio. Che i divieti alla pesca e all'ancoraggio fossero stabiliti anche a causa della presenza di cavi sottomarini non esclude affatto quanto appena osservato.

In proposito basta considerare che 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. Le carte nautiche che sono agli atti rimandano al Portolano e agli aggiornamenti pubblicati nel fascicolo degli Avvisi ai Naviganti. Nel fascicolo processuale il Portolano e le eventuali modifiche non risultano acquisiti, ma il contenuto è agevolmente desumibile in parte dalle stesse carte nautiche e in parte dalle deposizioni testimoniali (soprattutto quelle di Pechioni) più volte richiamate, nonché dalle stesse dichiarazioni del comandante del porto, ammiraglio Albanese (dichiarazioni rilasciate il 19.4.91, acquisite all'udienza dell'8.5.96 p. 7).

Per determinare il cerchio di fonda dell'Agip Abruzzo, va tenuto conto non solo della lunghezza della nave (circa 286 metri, come sopra ricordato), ma anche della lunghezza della catena, che nel caso specifico era di sette lunghezze (circa 175 metri) e addirittura della possibilità che l'ancora ari: si ha così un cerchio di fonda dal raggio di quasi 500 metri con un ostacolo potenziale mobile per un tratto massimo (diametro del cerchio di fonda) di quasi un chilometro.

Tutti hanno declinato la loro responsabilità: la Capitaneria perchè allora non vi erano norme in materia, i piloti perchè spettava ai comandanti delle navi stabilire il punto di fonda, l'avvisatore perchè non aveva competenza in merito, il comandante dell'Agip Abruzzo perchè non vi era un provvedimento delle autorità portuali da osservare. In proposito chi aveva il dovere di regolamentare il traffico in entrata e uscita dal porto di Livorno non poteva addurre la mancanza di norme o la propria incompetenza e, comunque, in relazione alla colpa generica, chi aveva il dovere di intervenire avrebbe dovuto rilevare la situazione pericolosa concretamente verificatasi da almeno 24 ore al momento del sinistro, situazione che era suscettibile di aggravarsi in seguito alla possibile formazione di banchi di nebbia.

ALTRE IPOTESI: RICHIESTE DI RINNOVAZIONE DEL DIBATTIMENTO

Non è indispensabile accogliere le richieste di rinnovazione del dibattimento avanzate dal P.G. per le ragioni sopra osservate in sede di ricostruzione del fatto: certamente non tutto è chiarito in ordine alla dinamica dell'incidente, ma i periti si troverebbero davanti alle stesse difficoltà di fronte a cui si trova il giudice nel ricostruire tutti gli aspetti della vicenda. Non solo questa ricostruzione non è strettamente necessaria ai fini dell'accertamento della responsabilità del Rolla, che è l'oggetto specifico del presente processo, ma è assai dubbio che sia possibile oggi - tanto più che le perizie ormai dovrebbero essere svolte quasi esclusivamente sulle carte - chiarire con precisione il sinistro in ogni particolare.

Alla richiesta del P.G. si sono ricollegate altre richieste di riapertura del dibattimento che pur a essa precedenti hanno trovato in essa la premessa e il quadro d'insieme in cui innestare i nuovi accertamenti, in una logica complessiva che non nasce dalla volontà di alcune delle parti civili di non ricercare la verità (né questa valutazione circa le intenzioni delle parti civili in questione può essere attribuita ai giudicanti, secondo quanto lamentato in una delle richieste ai sensi dell'art. 572 c.p.p.), ma dall'evidente insoddisfazione di tali parti per la spiegazione che della vicenda è stata fornita, insoddisfazione che deriva in primo luogo da considerazioni etiche.

Nel rispetto di tali considerazioni, sul piano della valutazione logica delle risultanze processuali, sembra al Collegio che non vi sia spazio per ulteriori accertamenti. In primo luogo esiste una ricostruzione del fatto che, per quanto possa sembrare banale, è idonea a dare una spiegazione dell'accaduto in base alle risultanze processuali accertate: vi era la nebbia che si presentava in modo ingannevole (in particolare difficilmente avvertibile dal punto da cui il fenomeno poteva essere osservato dalla plancia del traghetto), la nebbia nascondeva (o rendeva difficile avvistare) la petroliera, che era all'ancora in una posizione non corretta e comunque pericolosa, il comandante del Moby Prince non era con ogni probabilità a conoscenza della presenza e in ogni caso del punto di fonda dell'Agip Abruzzo.

Inoltre, per quanto riguarda in particolare l'ipotesi degli esplosivi, si possono ricordare in sintesi le principali ragioni che rendono tale ipotesi scarsamente consistente.

Un'esplosione tale da far deviare una nave da 130 metri <<bisogna che ci sia tanto esplosivo che quando poi l'esplosione è finita la barca non c'è più>> (Pecchioni, ud. cit. p. 49). Questa valutazione risulta condivisa, sostanzialmente da tutti i CC.TT., secondo cui tutt'al più l'esplosione avrebbe potuto avere un effetto psicologico nel senso di distrarre i responsabili della rotta del traghetto dal problema ben più grave della presenza della petroliera.

In realtà l'ipotesi Massari è stata contraddetta in modo attendibile dalla relazione dell'Istituto di Chimica degli esplosivi di Mariperman, i cui risultati sono stati fatti propri anche da consulenti di parte civile. E' superfluo ripercorrere qui le argomentazioni contrapposte, riassunte nella sentenza impugnata (cfr.



anche Formale cc. 35-45). E' sufficiente ricordare quanto ha evidenziato il CT di PC Del Bene: il metodo adottato dal Massari è errato e le quantità di esplosivi di cui è stata accertata la presenza sono irrilevanti, tanto che con le procedure ordinarie lo stesso Massari non aveva rilevato la presenza di esplosivo. Il teste Bertrand, che si trovava a bordo, non ha segnalato niente che possa far pensare a un'esplosione o a una brusca accostata prima della collisione (a velocità di crociera una virata di emergenza chiunque l'avverte, Pecchioni, ud. cit. pp.42-43). Anzi il Bertrand, come già si è osservato, ha riportato la frase del timoniere che attribuiva il disastro alla nebbia. I calcoli dei CC.TT. del P.M. (pp. 172-175) e le considerazioni sopra svolte dimostrano che non vi era il tempo necessario perchè il MP superasse la petroliera e urtasse contro l'Agip Abruzzo, dopo un inversione di rotta (che ne avrebbe ridotto la velocità) per tornare verso il porto di Livorno. Per percorrere la distanza tra la fine dell'accostata di uscita e la petroliera occorre ipotizzare che il traghetto abbia raggiunto la velocità massima in un tempo assai breve, inferiore a quello normalmente occorrente (oppure bisogna analogamente dare alle altre variabili valori diversi da quelli normali). Solo in tal modo è possibile compiere la distanza di 5000 metri nei dieci minuti intercorrenti tra le 22.15 e le 22.25 o al massimo negli undici minuti tra le 22.14 e le 22.25. Altrimenti occorrerebbe trovare elementi validi a favore dell'ipotesi che la distanza dell'AA dalla diga foranea fosse inferiore a 2,7 miglia.

Analogamente, per l'ipotesi di un incendio a bordo, si deve rilevare che i brani delle deposizioni Thermes e Olivieri che sono stati utilizzati al riguardo (come quelli dei testi che parlano delle "fiammelle") hanno trovato una convincente spiegazione in base all'esistenza del fenomeno nebbioso.

Quanto al video D'Alesio e all'impressione che anche altri testimoni da terra hanno avuto che il fuoco si elevasse dietro lo scafo della nave cisterna, si deve osservare che, mentre è sicuro che l'impatto avvenne contro il fianco destro della petroliera, a tacere altre considerazioni, l'orientamento della prua dell'Agip Abruzzo non è sufficientemente certo, almeno con precisione: poteva variare da nord-ovest a sud-ovest (v. quanto sopra osservato a proposito delle comunicazioni dell'AA risultanti dalla Trascrizione della registrazione effettuata dalla stazione radiocostiera IPL; al riguardo va ricordata, in particolare, la comunicazione delle ore 22.53.52: «proprio il lato verso Livorno [è] probabilmente quello che ... ci sono le fiamme», p. 19).

La situazione a bordo prima della collisione era normale come si desume, oltre che dal video Canu, soprattutto dalla chiamata commerciale terminata pochissimo tempo prima delle 22.25. Nello stesso May Day si parla solo della collisione e non di un'esplosione.

La parte civile Ciro D'Antonio si fa carico di queste ragioni e propone anche una nuova perizia sulla registrazione effettuata dalla stazione di Livorno IPL. Al riguardo gli accertamenti in

primo grado sono stati svolti in modo scrupoloso e non si vede proprio come sarebbe possibile disporre ricerche più attente e approfondite dal punto di vista tecnico.  
In conclusione, nell'attuale complessiva situazione probatoria, tenuto conto anche del tempo trascorso, ulteriori accertamenti vanno ritenuti improduttivi.

## P A R T E T E R Z A

### CIRCOSTANZE AGGRAVANTI E ATTENUANTI

#### A) AGGRAVANTI

L'aggravante di cui al secondo comma dell'art. 449 c.p.  
Il Collegio non ignora che secondo parte della giurisprudenza l'ipotesi di cui al secondo comma dell'art. 449 c.p. non configura un aggravante, ma una figura autonoma di reato (Cass. pen, VI, 25.8.75 n. 8422, Bisaccia; I, 24.6.82, n. 6247, Castellani; IV, 12.10.84, n. 8501, Bergamasco).  
Nel presente processo, secondo la contestazione, si tratta di un'aggravante e tutte le parti ne hanno dato per scontata l'esattezza. Anche la Corte ritiene che tale contestazione sia corretta, in adesione a una corrente giurisprudenziale, perchè l'ipotesi del danno ferroviario navale o aeronautico di cui al secondo comma dell'art. 449 c.p. è estranea alla struttura essenziale del reato del quale costituisce una particolare "tipizzazione" dell'evento e, lasciandone inalterato il titolo di disastro colposo, contribuisce quale elemento accidentale e aggiuntivo alla figura base, ad individuarne la maggiore gravità (Cass. pen, III, 30.7.77, n. 11091, Narducci). In effetti il secondo comma dell'art. 449 non prevede una condotta ontologicamente diversa rispetto al primo comma dello ~~stesso~~ <sup>medesimo</sup> articolo, ma solo una maggior gravità del disastro in relazione alla natura e/o alla qualità del mezzo di trasporto oggetto del disastro ~~stesso~~.

L'ipotesi di cui al terzo comma dell'art. 589 c.p.  
Il P.G. ha esposto con ricchezza di argomenti giuridici la tesi secondo cui la previsione dell'art. 589, comma terzo, c.p. intergrerebbe un'aggravante del reato di omicidio colposo. Anche in questo caso la giurisprudenza in passato è stata divisa. Attualmente però essa è costante nel ritenere la previsione in questione un'ipotesi di concorso formale di reati (tra le altre, Cass. pen., I, 7.11.95, n. 175, Ferraioli, Cass. pen. 1997, 72). La Corte, pur apprezzando le brillanti osservazioni del P.G., ritiene preferibile la tesi oggi seguita dalla costante giurisprudenza.

#### B) ATTENUANTI GENERICHE



In senso sfavorevole all'imputato non si può non considerare che egli, in qualità di ufficiale di guardia, era responsabile di un gigante del mare, le cui stesse dimensioni costituivano un pericolo in caso di diminuzione della visibilità, nonchè, e soprattutto, che il danno è di estrema gravità (art. 133, 1° comma n. 2, c.p.) per la perdita di tante vite umane.

Da tutto quanto sopra osservato in fatto risulta, però, che la responsabilità del Rolla in ordine alla tragedia - responsabilità che, nel corso della discussione di fronte a questa Corte, è stata definita minimale e residuale dal P.G. e da una delle PP.CC., mentre un'altra P.C. neppure ha concluso nei confronti dell'imputato - è sicuramente minore rispetto a quella di altri soggetti le cui condotte vanno considerate concause dell'evento.

Inoltre si deve tenere conto a favore del Rolla della giovane età (aveva 22 anni all'epoca del fatto) e più in generale della sua personalità, risultante tra l'altro dall'incensuratezza e dalla condotta di vita anteriore e successiva al reato.

In ordine alla condotta processuale va rilevata da una parte la correttezza del Rolla nel confermare in qualità di imputato quanto aveva in precedenza dichiarato, e dall'altra la persistente affermazione del brevissimo intervallo intercorso tra la percezione della nebbia e la collisione. Peraltro è possibile che questa affermazione corrisponda a una convinzione ormai radicata nella mente del prevenuto.

Quanto al grado della colpa, il suo comportamento deve essere considerato ex ante: un ritardo di circa dieci minuti nel porre in essere alcune delle cautele doverose, ritardo che si innesta in un precedente comportamento negligente addebitabile principalmente alla condotta del comandante che, in ragione della sua posizione e della maggiore esperienza e essendo specificamente a conoscenza del fatto che durante il pomeriggio erano stati avvistati banchi di nebbia, avrebbe dovuto dare ordine che il radar fosse lasciato acceso o quanto meno in stand-by.

In base a una valutazione complessiva di tutti gli elementi di cui all'art. 133 c.p., non possono negarsi al Rolla le attenuanti generiche.

#### C) GIUDIZIO EX ART. 69 C.P.

Uno dei problemi più delicati del presente processo è non tanto se all'imputato debbano essere riconosciute le attenuanti di cui all'art. 62-bis c.p., quanto il giudizio di comparazione da farsi, ai sensi dell'art. 69 c.p., sempre in base ai criteri di cui al richiamato art. 133 (Cass., I, 28.10.97, n. 1376, Brembilla). In proposito, la valutazione globale del fatto e della personalità del reo, condotta mediante l'apprezzamento analitico, la comparazione e infine la valutazione sintetica delle circostanze sopra ricordate, tenuto conto anche del tempo trascorso dal fatto e considerato che il Rolla è rimasto da solo a rispondere della tragedia, in presenza delle responsabilità di numerosi soggetti, alcune delle quali più gravi della sua, induce a ritenere prevalenti le concesse attenuanti generiche.



#### ESTINZIONE DEI REATI

In seguito al giudizio di prevalenza delle attenuanti generiche sull'aggravante di cui al secondo comma dell'art. 449 c.p., il reato di disastro colposo (capo A) deve essere dichiarato estinto per prescrizione a norma dell'art. 157 e 160 u.c. cp.. Il reato di cui all'art. 589 c.p. (capo B) è comunque estinto, per effetto della concessione delle attenuanti generiche, in base a quanto sopra osservato circa la natura dell'ipotesi di cui al terzo comma dello stesso art. 589.

A prescindere dalle considerazioni sopra svolte, l'applicazione di una causa di estinzione dei reati preclude l'accoglimento delle richieste istruttorie.

#### CONDANNA ALLE SPESE A FAVORE DELLE PARTI CIVILI

L'art. 578 c.p.p. in presenza dell'amnistia o della prescrizione non consente la condanna generica al risarcimento del danno qualora la sentenza di primo grado non sia a sua volta di condanna. Tuttavia le parti civili sono vincitrici nel presente grado e, in base al principio della soccombenza, l'imputato e il responsabile civile, in solido tra loro, devono essere condannati alla rifusione delle spese del grado a favore delle parti civili appellanti che hanno concluso e che hanno presentato la nota spese (v. Cass., V, 30.9.93, Barone, secondo cui non è possibile pronunciare la condanna dell'imputato al pagamento delle spese processuali in favore della parte civile se questa non ha provveduto a presentare la nota prevista dall'art. 153 disp. att. c.p.p.; contra Cas., III, 6.5.94, n. 5307, Tarantino, secondo cui le spese possono essere liquidate di ufficio forfettariamente per la parte afferente ai diritti e agli onorari), secondo la congrua determinazione di cui al dispositivo.

Le parti civili non appellanti, secondo la giurisprudenza seguita anche in passato da questa Corte, hanno diritto di interloquire e anche di ricorrere contro la sentenza di appello (Cass., VI, 13.2.1997, n. 1377, Bartolini; nel senso che hanno diritto anche al risarcimento del danno Cass., V, 30.5.1997, n. 5096, Caratelli; nel senso, invece, che la mancata impugnazione costituisce acquiescenza Cass., IV, 6.8.93, n. 7671, Baccilieri), ma non hanno diritto di vedersi riconoscere le spese.

#### CONSIDERAZIONI FINALI

Il processo presenta molteplici aspetti di interesse, alcuni dei quali strettamente tecnico-formali, altri più intimamente legati alla tragica vicenda che ne costituisce l'oggetto.

Un primo spunto di riflessione è che si tratta di un processo regolato dal nuovo codice di procedura penale, ma che ha risentito delle inchieste sommaria e formale, che sono state condotte parallelamente a quella penale e i cui atti conclusivi sono stati acquisiti e utilizzati dal Tribunale. Inevitabilmente, come anche altri processi condotti con il nuovo rito hanno mostrato, quando l'oggetto è complesso, il dibattimento viene celebrato a distanza di anni dai fatti. Ciò comporta una minore affidabilità dei testi sentiti dopo tanto tempo e complessivamente riduce la credibilità

~~porta una minore affidabilità dei testi sentiti dopo tanto tempo e complessivamente riduce la credibilità dell'accertamento condotto mediante un'istruttoria dibattimentale fondata principalmente sulla prova testimoniale. Le inchieste svolte in sede amministrativa - che ovviamente erano presenti anche quando era in vigore il codice del 1930, il quale presentava altri inconvenienti, concernenti le garanzie del diritto di difesa nell'assunzione delle prove - assumono rilievo, se non altro come pietra di paragone, costituendo una ricostruzione tendenzialmente completa dei fatti. In proposito, peraltro, non si può non rilevare che l'inchiesta sommaria - che per alcuni versi è la più importante perchè interviene nell'immediatezza del fatto ed è in qualche modo in grado di indirizzare i successivi accertamenti e di influire sulle stesse indagini penali - secondo l'attuale testo dell'art. 578, 2° comma, cod. nav., può essere condotta da alcuni dei possibili responsabili del disastro. In effetti, per limitare l'osservazione all'imputazione ascritta al Checcacci (capo d), questi, che è stato membro della commissione che ha condotto l'inchiesta sommaria, è stato imputato nel presente processo e, pur essendo stato in concreto pienamente e definitivamente assolto, in astratto avrebbe potuto essere ritenuto responsabile. Lo stesso comandante del porto è stato indagato. Si tratta di un'anomalia che non può essere sottaciuta e che concerne la stessa previsione astratta della competenza secondo il citato art. 578, previsione che meriterebbe di essere riconsiderata, almeno in casi come quello di specie in cui esiste l'eventualità del coinvolgimento della responsabilità delle autorità marittime locali.~~

In questo processo vi sono aspetti meno chiari, alcuni di minore importanza altri di maggior rilievo, di cui vanno ricordati almeno i seguenti. E' stato compiuto un vero e proprio tentativo di inquinamento delle prove, per il quale si è celebrato un distinto processo. Anche il rinvenimento delle tracce di esplosivo non manca di suscitare perplessità per più motivi evidenziati dal Tribunale nella sentenza impugnata. Vi sono infine altri particolari che possono essere casuali e che tuttavia vanno segnalati: 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.

In ordine al merito della causa, è convinzione del Collegio che, anche limitandosi a considerare i fattori anteriori alla collisione, come in questa sede è doveroso fare, non si può scaricare la responsabilità dell'immane tragedia sul solo Chessa e neppure soltanto su questi e sul Rolla. Insieme a fattori non dipendenti dal comportamento umano, quali l'inusuale forma in cui quella tragica notte si presentò un fenomeno metereologico in sé piuttosto comune e la fatalità per cui il Moby Prince andò a colpire l'Agip Abruzzo a soli 29 metri dalla poppa della petroliera e proprio in corrispondenza della cisterna contenente il greggio altamente infiammabile, vi è la responsabilità di chi fece ancorare e di chi consentì che si potesse ancorare la nave cisterna con un diametro del cerchio di fonda di quasi un chilometro pro-

prio sulla rotta del traghetto per Olbia e comunque, una volta ancorata nulla fece per rimuoverla nè per avvertire il comandante della Moby Prince della presenza di essa, nonchè di chi, prima che il Rolla alle ore 20 assumesse la guardia della petroliera, non dette disposizioni perchè fosse tenuto acceso il radar in presenza di una riduzione della visibilità già avvertita nel pomeriggio.

D'altra parte, anche a prescindere dalla preclusione derivante dalla sussistenza di una causa di estinzione dei reati, non vi sono elementi sufficienti per riaprire la istruzione dibattimentale alla ricerca di fattori concausali quali quelli prospettati da due delle parti civili. L'istruttoria compiuta per molti aspetti è stata scrupolosa, complessa ed esauriente (si veda, ad esempio, l'accertamento relativo alla registrazione IPL) per altri difficilmente, dato anche il tempo trascorso, la riapertura del dibattimento potrebbe portare a risultati utili.

Alcune misure atte a scongiurare il ripetersi di tragedie analoghe a quella dello sventurato traghetto già sono state adottate, sia in generale sia con specifico riferimento al porto di Livorno, l'auspicio è che si prosegua sulla strada intrapresa e che niente sia tralasciato perchè la orribile fine di tante vittime non abbia a ripetersi.

P.Q.M.

La Corte di Appello di Firenze, Terza Sezione Penale. In nome del Popolo Italiano.

Visto l'art. 605 c.p.p., in riforma della sentenza del Tribunale di Livorno emessa in data 31.10.1997 nei confronti di Rolla Valentino ed appellata dal P.G e dalle parti civili Loris Rispoli, Pasquale Rispoli, Renata Pellegrini, Umberto Granatelli, Ivanna Porta, Enzo Farnesi, Luca Farnesi, Elsa Donati, Maddalena Ruggeri, Maria Bommarito, Gaetano Bommarito, Silvana Bommarito, Rosaria Bommarito, Salvatore Bommarito, Lorenza Pierleoni, Marco Romano, Rita Ritondo, Giovan Maria Romano, Giuseppe Romano, Adolfo Granatelli e Danilo Molaro, previa concessione all'imputato delle attenuanti generiche prevalenti sulla contestata aggravante, dichiara non doversi procedere nei confronti del Rolla in ordine ai reati ascrittigli perchè estinti per intervenuta prescrizione e condanna lo stesso Rolla, in solido con il responsabile civile S.N.A.M. s.p.a., in persona del legale rappresentante, alla rifusione delle spese sostenute in questo grado dalle prime quattordici parti civili sopra indicate, spese che si liquidano in complessive L. 30.000.000 (trenta milioni) di cui L. 1.000.000 per esborsi, oltre I.V.A. e C.A.P. di legge. Stabilisce per il deposito della sentenza il termine di novanta giorni ai sensi dell'art. 544, 3° comma, c.p.p..

Firenze, 5 febbraio 1999.

Il Consigliere est.

Il Presidente

96

Depositato in Cancelleria  
13 MAG. 1999

IL COLLABORATORE DI CANCELLERIA