



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 21

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

AUDIZIONE DELL'INGEGNER FABRIZIO CECCHERINI,
COMANDANTE DEI VIGILI DEL FUOCO IN SERVIZIO LA SERA
DEL DISASTRO

23^a seduta: martedì 17 maggio 2016

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E

**Audizione dell'ingegner Fabrizio Ceccherini, comandante dei Vigili
del fuoco in servizio la sera del disastro**

| | | | |
|--|--------------------------------|----------------------|--------------------------------|
| PRESIDENTE | Pag. 3, 10, 16 e <i>passim</i> | CECCHERINI | Pag. 3, 12, 14 e <i>passim</i> |
| BATTISTA (<i>Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI- MAIE</i>) | 10, 14, 26 | | |
| COLLINA (<i>PD</i>) | 27, 28, 32 | | |
| FILIPPI (<i>PD</i>) | 19 | | |
| FLORIS (<i>FI-PdL XVII</i>) | 28, 32 | | |
| GRANAIOLO (<i>PD</i>) | 25, 27 | | |
| MATTEOLI (<i>FI-PdL XVII</i>) | 18, 24 | | |
| PAGLINI (<i>M5S</i>) | 16, 17, 18 e <i>passim</i> | | |
| PEGORER (<i>PD</i>) | 30, 31 | | |
| URAS (<i>Misto</i>) | 33 | | |
| PROIEZIONE DEL DOCUMENTARIO «BUONA SERA MOBY PRINCE», REALIZZATO DALLA REDAZIONE DI CAGLIARI DELLA RAI | | | |

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

| | |
|----------------------|---------|
| PRESIDENTE | Pag. 34 |
|----------------------|---------|

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

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie (Movimento per le Autonomie): AL-A (MpA); Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Alternativa per l'Italia, Euro-Exit, M.P.L. – Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, ApI, E-E, MPL); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL.

Interviene l'ingegner Fabrizio Ceccherini, comandante dei Vigili del fuoco in servizio la sera del disastro.

I lavori hanno inizio alle ore 11.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dell'ingegner Fabrizio Ceccherini, comandante dei Vigili del fuoco in servizio la sera del disastro

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dell'ingegner Fabrizio Ceccherini, comandante dei Vigili del fuoco in servizio la sera del disastro.

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

Ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del Regolamento interno, comunico che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e sul canale *web* del Senato.

Chiedo all'ingegner Ceccherini e ai commissari se ritengano che i loro interventi debbano essere secretati. In ogni caso, l'auditore e i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e la segretazione dell'audizione o di parte di essa, qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non debbano essere divulgati. A norma dell'articolo 13 del Regolamento interno, è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

Ringrazio per la presenza e per la disponibilità l'ingegner Ceccherini, al quale chiedo di dirci quello che ricorda della notte del disastro e delle giornate successive.

Comunico che, al termine dell'audizione, qualora ce ne sia il tempo, verrà proiettato il documentario «Buonasera Moby Prince», realizzato dalla redazione di Cagliari della RAI, concludendo in ogni caso la seduta alle ore 14.

Rinnovando i ringraziamenti all'ingegner Ceccherini, a lui lascio la parola.

CECCHERINI. Buongiorno a tutti, sono l'ingegner Fabrizio Ceccherini, all'epoca dei fatti comandante provinciale dei Vigili del fuoco di Livorno.

Il gravissimo disastro del quale oggi parleremo si è verificato a metà del mio mandato livornese. Arrivai a Livorno nel 1981 per andare via nel 2001, quando mi fu assegnata la nuova destinazione di Torino; seguì l'in-

carico che ebbi come direttore regionale dei Vigili del fuoco della Liguria a Genova, dove ho concluso la mia carriera, andando in pensione nel 2008.

Di quella tragica notte ricordo che ero in servizio in caserma. Ero da poco salito nel mio alloggio, di ritorno da Firenze, dove c'era stata una riunione del Comitato tecnico regionale. Arrivai abbastanza tardi, cenai, raccolsi velocemente le ultime novità – niente di particolare – e mi ritirai poi in camera, a casa mia. Di lì a poco fui avvisato che stava succedendo qualcosa di grave, perché continuavano ad arrivare delle segnalazioni. A questo proposito, mi sono appuntato un po' di date e di orari per non sbagliare: grosso modo, verso le 22,30 fui avvertito che stavano arrivando segnali di un incendio a bordo nave di una petroliera, a circa mezz'ora di navigazione fuori dal porto di Livorno. Ci mobilitammo immediatamente per raccogliere indicazioni.

Come voi sapete, per legge le operazioni in mare sono disposte e coordinate dalla Capitaneria di porto. I Vigili del fuoco – che, nello specifico, hanno un distaccamento presso il porto di Livorno, vicino alla Capitaneria – sono «il braccio armato», il servizio tecnico a supporto della continuità di comando rappresentata dalla Capitaneria di porto.

Chiedemmo dunque conferma alla Capitaneria, che ci avvisò che quello che stava accadendo era l'incendio di una petroliera in rada, a circa mezz'ora di navigazione dall'uscita del porto di Livorno e che il comandante della petroliera, Superina, diceva di essere stato speronato da una non meglio precisata bettolina. Dopo le conferme della Capitaneria, nel giro di pochi minuti la nostra motobarca, completa del suo equipaggio istituzionale, uscì in mare e si recò sul luogo dell'incidente.

Ricordo che ero al centralino e che in maniera concitata ascoltavamo e raccoglievamo le comunicazioni, cercando di informarci. Una delle cose che mi colpì – so che tocco un tasto delicato, ma riferisco quello che ho sentito – è che i miei uomini, una volta usciti a bordo della motobarca dalla diga della Vegliaia, cioè appena usciti dal porto ed entrati in mare aperto, dissero di essere piombati in un banco di nebbia così fitto da non riuscire a navigare a vista e di dover ricorrere quindi agli strumenti elettronici. A riprova di questo particolare c'è il fatto che successivamente, una volta arrivati vicino alla petroliera – con l'aiuto dell'equipaggio della stessa Agip Abruzzo che, mediante contatti radio, indirizzava la rotta – chiesero addirittura che venissero lanciati i razzi di segnalazione, per essere aiutati nell'identificazione. Dico questo per farvi rendere conto di quale fosse la situazione.

Per onestà intellettuale devo dirvi altresì che, alla fine, parlando con il prefetto di Livorno, decidemmo di andare anche noi a dare un'occhiata a quello che era successo. Così, oltre alle motovedette dei Vigili del fuoco, a quella tipo rimorchiatore, alle altre già in mare che portavano il personale ed alla Capitaneria, che si era attivata ed era fuori, decidemmo con il prefetto di andare in mare anche noi, a bordo di una motovedetta – mi pare che fosse della Polizia di Stato – per renderci conto personalmente dell'accaduto.

Poiché per arrivare dalla caserma dei Vigili del fuoco al distacco portuale è quasi d'obbligo passare sul lungomare, ricordo che decisi di fermarmi sulla Terrazza Mascagni, che è proprio affacciata sul mare; dissi all'autista di fermarsi un momento, perché volevo capire che cosa si vedeva da terra. Come vi ho riferito che gli uomini in mare dicevano che c'era la nebbia e che non potevano navigare a vista, io vi dico che da terra si vedevano dei bagliori e che non ebbi affatto la sensazione che ci fosse nebbia. Quando però poi, insieme al prefetto, ci imbarcammo a bordo della motovedetta ed uscimmo dal porto, devo confessarvi che piombammo in una nebbia tale che avemmo estrema difficoltà a muoverci. Ci tengo dunque a precisare che, mentre ero a terra non ebbi sensazione della nebbia, appena uscito dal porto ed entrato in mare vi posso testimoniare che fui immerso nella nebbia. Che cosa significhi questo non mi permetto di dirlo e so bene che è un tasto controverso e delicato. Non so neppure se poi questo dato sia stato determinante per gli sviluppi o per le cause, ma è irrefutabilmente quello che vi posso dire per testimonianza diretta, insieme a tutti quelli che hanno operato accanto a me.

Sin dal primo momento – secondo la procedura del resto – ebbi cura di dare l'allarme, avvertendo il Ministero, tutti i comandi vicini, fino all'ispettorato regionale della Toscana. Arrivai ad avere nel giro di quella notte una mobilitazione di circa 500 uomini da tutta la Toscana e dalle Regioni limitrofe, sia come uomini a terra, sia come uomini in mare sulle motovedette, che da La Spezia, da Civitavecchia e da Genova si precipitarono per cercare di arrivare il prima possibile.

Ci tengo a precisare che i mezzi dei Vigili del fuoco sono assimilabili a dei rimorchiatori, carichi di schiumogeno e, quindi, con una velocità molto ridotta. La nostra motovedetta uscita in mare, ad esempio, dal momento in cui lasciai gli ormeggi, impiegò circa mezz'ora – così mi fu detto – per arrivare sotto bordo della petroliera. Parliamo di mezz'ora di navigazione che, andando a vedere gli orari – che mi sono segnato – grosso modo coincide con il tempo intercorso tra il momento in cui risulta che il Moby Prince lasciò gli ormeggi, alle 22,03 e quello dell'incidente, avvenuto alle 22,25: siamo intorno a questo lasso temporale.

A questo punto credo che sia importante chiarire un dato perché, in maniera non sempre corretta, si dice che quella del Moby Prince fu una tragedia avvenuta nel porto di Livorno. In realtà fu una tragedia che si verificò fuori del porto di Livorno, a mezz'ora di navigazione: credo che questo elemento sia utile per capire che fu necessario un certo tempo per raggiungere il luogo dell'incidente, dovendosi affrontare un tratto di mare a bordo di mezzi nati per l'estinzione di incendi, carichi di schiumogeno e di attrezzature antincendio.

Un altro elemento che voglio evidenziare riguarda il fatto che nessuno di noi venne a sapere che quella che veniva indicata come una bettolina in realtà non era una bettolina, come scoprimmo invece molto tempo dopo (dovrei controllare, ma forse parliamo di un'ora dopo, quindi molto tardi).

La tragedia fu poi acuita da un altro aspetto. Quando si pensa ad uno speronamento in mare, si pensa normalmente a due navi che collidono e che rimangono quindi incastrate nella zona dell'impatto. In questo caso, invece, non avvenne questo, perché ci fu lo speronamento – sulla fiancata della petroliera si vedeva proprio la sagoma della prua del traghetto – ma, a seguito dell'urto, presumibilmente la petroliera fece perno sull'ancora e il traghetto si sfilò, strusciando lungo la paratia della petroliera. Dal punto di vista dei Vigili del fuoco, dunque sotto un profilo strettamente tecnico, uno sversamento di *iranian light*, quindi di benzina, su un traghetto in mare, con lamiere che strusciano, è motivo ovvio di scintillio e di stridori che possono determinare l'innescò di un incendio.

Arrivammo sul luogo dell'incidente nei tempi tecnici necessari. Come risulta anche dai libri di bordo, lasciammo il molo, su avviso ed autorizzazione della Capitaneria di porto, un minuto dopo la conferma dell'incendio da parte della stessa Capitaneria e circa quattro minuti dopo le telefonate di un anonimo – giunte nel frattempo – il quale diceva di vedere dei bagliori a largo e che, secondo lui, si trattava di un incendio a bordo di una nave. Mobilitammo subito il nostro distaccamento affinché si tenesse pronto: gli uomini si prepararono, accesero e riscaldarono i motori, portarono l'attrezzatura necessaria a bordo, si informarono e disposero tutto quello che dovevano fare; insomma, nel giro di pochissimi minuti, partimmo.

L'idea comunque, anche per me che stavo organizzando il quadro intorno, era che una non meglio specificata bettolina – che a Livorno, in termini marineschi, vuol dire piccola barca utilizzata per effettuare il bunkeraggio, quindi il rifornimento dei motori – si fosse schiantata contro una petroliera, probabilmente affondata, tant'è che ai miei uomini e a tutte le altre barche dicevo di girare intorno e di vedere. Mentre i rimorchiatori, intervenuti nel frattempo, pensavano a gettare acqua, a raffreddare le lamiere e a cercare di tenere sotto controllo l'incendio, io ripetevo ai miei uomini di girare e di guardare intorno perché, se c'era una bettolina che si era schiantata contro una petroliera, probabilmente era naufragata e quindi mi aspettavo che ci fossero dei naufraghi, qualcuno che era caduto in acqua e che aveva bisogno di soccorso. Da questo punto di vista, però, non trovammo proprio nulla.

L'incendio sulla petroliera era molto grave e molto brutto e, anche in questo senso, devo sottolineare la fatalità dell'evento e provo a spiegarvi la cosa da un punto di vista tecnico. La petroliera era lunga più di 350 metri, per cui immaginate un enorme natante che deve trasportare quantitativi incredibili di petrolio, navigando sulle onde, che nel Mediterraneo arrivano a 10-20 metri di altezza. Se pensiamo alla petroliera come ad una trave, durante le operazioni di carico e scarico e durante la navigazione, anche seguendo le onde, questa trave è sottoposta a continue flessioni. Che cosa si fa, allora, per ridurre le flessioni ed evitare che la petroliera si spezzi? Praticamente, se in un *tank* si mette benzina, in quelli accanto si mette acqua, in modo tale che, anche durante le fasi di carico e scarico, contrappesando con l'afflusso di acqua i quantitativi di benzina

– ovviamente oggi viene calcolato tutto al computer – si riesce a mantenere l'asse della trave il più possibile in condizioni tali per cui la flessibilità non arrivi mai oltre il punto di rottura. Nel caso del Moby Prince la disgrazia volle che la prua del traghetto andasse a collidere proprio in corrispondenza del *tank* numero sette, contenente *iranian light*, com'è riportato nella relazione. Ciò significa che, se la collisione fosse avvenuta pochi metri più a destra o pochi metri più a sinistra, in realtà il traghetto avrebbe colpito probabilmente uno dei *tank* contenenti acqua o addirittura vuoti. Questo fu un altro particolare che ci colpì molto.

Come Vigili del fuoco, fino a quel momento la cosa prioritaria fu per noi cercare di salvare la petroliera. Arrivammo sotto bordo della petroliera intorno alle ore 23, come risulta dai miei appunti. Fu soltanto alle 23,40 che i famosi ormeggiatori, che peraltro facevano dei giri coordinati alla ricerca di naufraghi, improvvisamente videro apparire una nave in fiamme, che risultò essere poi il traghetto Moby Prince, al quale noi non pensavamo. A parte il fatto che come Vigili del fuoco non eravamo in grado di conoscere i movimenti in entrata e in uscita dal porto, ma nessuno pensava al traghetto perché, alla fine, parlavamo di una nave che era partita alle 22, quindi mezz'ora, un'ora prima. Non so se questa è una giustificazione, ma è una realtà, tant'è vero che, quando si scoprì che si trattava del Moby Prince, non vi nascondo che fu uno *shock* per tutti.

A quel punto decidemmo di lasciare i rimorchiatori della ditta Tito Neri, che nel frattempo erano intervenuti – una decina – e di andare incontro al Moby Prince per verificare direttamente. Nel frattempo, arrivò la notizia che c'era un superstite. Ricordo che con il prefetto, a bordo della motovedetta, seguimmo la nostra motobarca per andare incontro al traghetto. La scena che ci si presentò davanti fu da inferno dantesco, perché la nave appariva completamente in fiamme, all'interno e all'esterno: era un rogo che non avevo mai visto prima e che non ho mai più visto successivamente.

A quel punto avemmo l'intuizione di una tragedia senza pari perché, nel frattempo, non trovavamo superstiti, non trovavamo nessuno in mare. Questo mi colpì anche per quanto mi era stato insegnato sin dai tempi del corso di addestramento come giovane ufficiale dei Vigili del fuoco.

Una delle cose di cui bisogna sempre tener conto nel corso delle varie operazioni è che naturalmente, durante un incendio, ci sono momenti di concitazione e di gravi tensioni anche emotive. A differenza delle fasi di addestramento scolastico, in quei momenti la gente non è così lucida come potrebbe essere in condizioni normali e vi potrei fare al riguardo degli esempi. È in sostanza quanto si è verificato anche nella tragedia dell'11 settembre a New York o nel corso di incendi a Roma: quando le persone intrappolate in un luogo si accorgono che stanno per essere raggiunte dalle fiamme, anche se si trovano al decimo o al ventesimo piano, il terrore dell'incendio è tale che, purtroppo, si buttano di sotto. L'idea di andare a vedere se questo fenomeno, determinato dal panico, trovasse riscontro anche in quel tragico evento, ci spinse a cercare in mare, perché ipotizzavamo che qualcuno ce l'avesse fatta e che si fosse

buttato in mare, se non altro per sfuggire dalle fiamme. Eravamo del resto in una stagione in cui l'acqua era sui 13°-14°, mentre fuori dall'acqua la temperatura era sui 20°, per cui non c'era ghiaccio, come, ad esempio, nella tragedia del Titanic. Il tempo per la sopravvivenza poteva esserci, quindi fummo meravigliati di non trovare nessuno in mare. Credo che in acqua sia stato trovato un solo corpo, la mattina dopo, da una motovedetta della Guardia di finanza, ma non c'era nessun altro. Lo stesso mozzo del traghetto, la cui testimonianza abbastanza concitata e confusa non ci aiutò peraltro neanche molto a capire, fu convinto dagli ormeggiatori a gettarsi in mare, dove poi fu raccolto.

Come Vigili del fuoco, sul piano dell'organizzazione tecnica il problema per noi si divise grosso modo in due: da una parte, c'era l'attacco alla petroliera; dall'altra, c'era tutto quello che si poteva fare per il traghetto.

Proprio con riferimento al traghetto, si decise di rimorchiarlo e di portarlo nel porto di Livorno, in Darsena Petroli, in una posizione cioè abbastanza defilata, dove avremmo potuto operare; per la petroliera si decise di operare invece sul posto, cercando di risolvere lì il problema.

Nel frattempo, però, a disgrazia si aggiunse disgrazia perché, il giorno dopo l'incidente, si verificò un'altra tragedia: a poche centinaia di chilometri dal luogo dell'incidente, davanti a Sestri Levante, quindi verso di noi, prese fuoco la petroliera Haven. Ricordo che, a quel punto, le motovedette provenienti da Genova e da La Spezia lasciarono il luogo delle operazioni per rientrare a difendere la petroliera Haven, che di lì a poco affondò. Rammento che dal Ministero arrivavano raccomandazioni concitate – posso dirlo – nelle quali venivamo invitati a fare il possibile affinché anche quella petroliera, distante poche centinaia di chilometri lungo la pregiatissima costa del Tirreno, non affondasse, perché eravamo di fronte all'ipotesi di un disastro ecologico indescrivibile. Per noi fu quindi particolarmente impegnativo cercare di fare in modo che anche quel disastro non avvenisse.

Devo dirvi che, da un punto di vista tecnico, l'incendio a bordo nave è difficile e questo per un motivo ben preciso. Gli incendi si spengono con l'acqua o con la schiuma, che comunque è una miscela in cui predomina all'80-90 per cento l'acqua. Finché si butta acqua e schiuma su una nave, si tiene certamente sotto controllo l'incendio, ma i prodotti utilizzati sbilanciano l'assetto della nave: praticamente è come se si aprisse una falla per altre vie ed il rischio è che le navi affondino. Per evitare che questo accadesse, mi ricordo che la raccomandazione fu di andare a vedere dove si trovava esattamente il focolaio dell'incendio, perché nel frattempo il *tank* numero sette si era svuotato ed il petrolio si era sparso un po' ovunque.

Per farvi capire meglio, la petroliera consta di una parte prodiera, tipicamente dedicata al trasporto (ponte e serbatoi sottostanti); c'è poi un segmento fra due paratie verticali altissime (30-40 metri), che è una specie di cavedio che separa la parte a poppa, quindi la zona di comando, la sala motori e tutto ciò che riguarda la navigabilità e quindi l'operatività della

nave. Il prodotto si era sparso ed era entrato nel cavedio, prendendo fuoco e creando un danno che determinò lo scoppio della sala macchine. Fu peraltro uno scoppio estremamente violento e cominciarono a partire grandi pezzi di lamiera: uno di questi sfiorò una nostra motobarca, mentre un altro colse nella poppa a taglio il rimorchiatore della ditta Tito Neri, non dico segandolo in due, ma quasi, per cui attribuisco alla buona sorte il fatto che non avemmo vittime, né feriti. Nel contempo, rivendico con un certo orgoglio professionale il fatto che in una mobilitazione di quel tipo, grave anche per i risvolti psicologici di cui vi parlerò in seguito, con 500 uomini che si alternavano nelle operazioni, l'unico ferito che avemmo fra di noi fu un vigile che prese una storta ad un piede.

Forse vi chiederete perché vi sto dicendo questo: perché il comandante dei Vigili del fuoco è responsabile, non solo della parte tecnica del servizio, rivolta all'operatività esterna, ma anche della gestione degli uomini – quella notte 500 – che sono comunque operatori tecnici che, alle disposizioni ricevute, rispondono con atti, atteggiamenti e qualche volta anche una buona dose di coraggio personale. In effetti, per spegnere quell'incendio, che si era poi allargato alla sala macchine, non avevamo altra strada che far calare all'interno i nostri uomini – con tutti i problemi che voi potete immaginare in termini di fumo, calore e irrespirabilità – vedere che cosa esattamente stava bruciando e dirigere lì la schiuma, i gas inerti e tutto il necessario per risolvere l'incendio; diversamente, la petroliera avrebbe rischiato di affondare.

Trovai tra i miei uomini qualche giovane valoroso, oltre a qualcuno di mezza età, perché poi ci vuole anche un po' di esperienza. Ricordo che facemmo una riunione congiunta con tutti i colleghi e i tecnici che, nel frattempo, erano intervenuti; feci arrivare dalla SNAM tutti i disegni tecnici della nave per andare a vedere tutti i pertugi, avendo da questo punto di vista un grande aiuto. A quel punto dissi ai miei uomini: «Ragazzi, o andiamo lì sotto o altrimenti non si spegne!».

Insomma, facendo quello che chiamerei un ragionamento di rischio calcolato, dettato forse anche dalla giovane età di tutti, me compreso – al tempo ero tecnicamente un giovane comandante – con uno spirito che oggi, che sono più anziano, chiamerei un po' di incoscienza, decidemmo comunque di andare, anche immaginando che, se fosse andata bene, ci avrebbero fatto un applauso e che se, invece, fosse andata male, saremmo stati dei cretini, ma questo fa parte delle regole del gioco.

Gli uomini si calarono, individuarono il focolaio dell'incendio e lì indirizzammo tutte le nostre risorse. Nel frattempo, su una chiatta avevamo fatto portare addirittura un'autobotte piena di schiuma: alla fine, infatti, come porti la schiuma a mezz'ora di navigazione dal porto? Riuscimmo a spegnere la petroliera e questa è la parte di orgoglio professionale.

Parlando ora del traghetto – come ho detto prima, ci dividemmo praticamente in due – quando il Moby Prince rimorchiato arrivò alla Darsena Petroli era così caldo e così incredibilmente inagibile che incontrammo davvero grande difficoltà ad entrare. Con gli elicotteri, che nel frattempo erano intervenuti, riuscimmo ad arrivare almeno sul ponte con le auto-

scafe, dove trovammo, mi pare, nove corpi. Naturalmente c'era l'autorità giudiziaria, con la cui autorizzazione – c'erano tutti i tecnici che operavano nel settore – cominciammo a rimuovere i primi corpi.

Il traghetto era così caldo e così rovente che alla fine, per poter entrare all'interno, decidemmo di cominciare a tagliare con la fiamma ossidrica le «navate» del traghetto, per riuscire ad accedere. Nella memoria che ho preparato ricordo i vari momenti di questa operazione, che si prolungò per tantissimo tempo.

Prima ho accennato anche agli aspetti psicologici e personali. In effetti, quando riuscimmo finalmente ad arrivare al famoso punto di raduno, dove nella desolazione e nella distruzione generale cominciammo a capire che stavamo camminando vicino ad una serie incredibile di corpi – non dico sopra per rispetto – qualcuno dei miei, pur esperto ed abituato agli incidenti e ai soccorsi, ebbe dei problemi psicologici, tant'è che facemmo intervenire anche degli psicologi di supporto per cercare di aiutare lo svolgimento di quel delicatissimo lavoro di recupero per il quale, diciamo, le abilità tecniche erano veramente ridotte al minimo, mentre la *pietas*, l'atteggiamento mentale di fronte alla tragedia, era molto forte. Immaginatevi poi anche l'odore tremendo che c'era: non vi nascondo che, ancora oggi, il solo fatto di parlarne mi turba di nuovo, perché era veramente una cosa tragica.

In ogni caso, qualcuno il lavoro lo doveva fare e mi ricordo che ci dedicammo alle operazioni con estrema pazienza, *pietas* e delicatezza. Per farvi capire di che cosa sto parlando, sto per riferirvi un episodio, se volete, anche un po' macabro – mi scuserete – ma che vi farà rendere sicuramente conto di che cosa c'era sul traghetto. Ad un certo punto, riconoscemmo una donna perché immaginammo che i resti di calze di nylon che rinvenimmo appartenessero ad una donna; diversamente non c'era modo di capire come stessero le cose.

Fu un lavoro di grande umanità, di grande tristezza e di grande impegno psicologico. Questa fase durò parecchio, fino a quando i corpi, messi ciascuno in un *body bag* - quelli di plastica resi famosi dai film sul Vietnam – furono trasportati ed allineati in un *hangar* nel porto di Livorno: vi assicuro che vederne 140 fu impressionante per tutti.

Questo a grandi linee è quello che ricordo; se poi ci sono domande, sono a vostra disposizione e risponderò ben volentieri.

PRESIDENTE. Ringraziamo l'ingegner Ceccherini, per quello che ci ha riferito.

Procederemo ora come al solito, lasciando spazio agli interventi dei commissari e dando poi la parola al nostro ospite per le risposte.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Signor Presidente, ringrazio l'ingegner Ceccherini per aver ripercorso con noi i momenti di questa tragica vicenda. A lui vorrei sottoporre alcuni quesiti.

Innanzitutto, se è vero che era il comandante della Capitaneria a dover coordinare i lavori, dalla lettura degli atti risulta che più volte avete

dichiarato di non aver mai sentito alcuna comunicazione dell'ammiraglio Albanese. Ingegnere Ceccherini, volevo capire se anche in altre situazioni che lei si è trovato a dover fronteggiare – non dico dinanzi a calamità di questo tipo, ma in altre situazioni – l'ammiraglio Albanese tenne lo stesso comportamento o se, invece, in altre circostanze il comandante diede indicazioni su come coordinare i soccorsi.

Per quanto riguarda poi i passeggeri ritrovati nel salone Deluxe, è risultato che avevano già indossato il salvagente. Ricordo che, al rientro dalle operazioni di soccorso, lei dichiarò subito che la morte sarebbe sopraggiunta nel giro di quattro-cinque minuti. Su questo tema vorrei cercare di comprendere meglio, anche facendo riferimento ad un'altra sua dichiarazione nella quale lei ha sostenuto che, rispetto alla presenza dei passeggeri nel salone, non vi era corrispondenza con il piano di emergenza.

Mi aiuti a capire, ingegnere, perché, se la morte è sopraggiunta in quattro-cinque minuti, penso che i passeggeri non avrebbero certo avuto il tempo di prendere il salvagente e di recarsi, dai locali cabina o da un'altra parte della nave, al salone Deluxe. Ci sarà stata forse una comunicazione di dirigersi nel salone? In ogni caso, diamo per scontato che i passeggeri erano con il salvagente all'interno del salone Deluxe, che ci sia stata la collisione e che si sia propagato l'incendio: dobbiamo far partire da quel momento i quattro-cinque minuti ai quali lei ha fatto riferimento? Ritengo che sia molto importante avere un chiarimento ulteriore su questa tempistica.

Volevo sapere da lei, poi, quali erano i mezzi disponibili per fronteggiare una collisione tra due navi all'interno del porto. Quanti erano i mezzi preposti? Qual era la vostra dotazione?

Vorrei inoltre un chiarimento tecnico, in base alla sua esperienza, su quanto dichiarato dall'ingegnere Mauro Marchini, ispettore regionale dei Vigili del fuoco, che penso sia stato confermato anche da lei. L'ingegnere Marchini disse che, all'epoca, non c'erano velivoli abilitati al volo notturno e che comunque per il volo notturno era previsto un uso tra posto e posto per le operazioni di soccorso.

Quello che vorrei sapere è per quale motivo non sia possibile utilizzare un elicottero per fronteggiare un evento di questo tipo. Forse perché gli elicotteri disperdono il fumo? Non si capisce. O forse perché non si può recuperare un passeggero dall'alto? Qual è il problema? Non riesco a comprendere quale sia il limite. Perché usare un elicottero per trasportare persone e non magari per fare un monitoraggio che, stando a quanto mi sembra che anche lei abbia detto nel suo intervento, vi avrebbe dato un quadro un po' più chiaro della situazione?

Infine, un'ultima osservazione. Quando avete avvistato l'Agip Abruzzo, erano attivi dei dispositivi antincendio? Era già presente della schiuma? Le risulta o ha modo di ricordare se, a bordo dell'Agip Abruzzo, vi fosse un'attività, svolta dallo stesso personale della petroliera, per tentare di fronteggiare l'insorgere dell'incendio?

CECCHERINI. Senatore Battista, una delle risposte ai suoi quesiti è piuttosto semplice e posso darla in maniera veloce. Gli elicotteri che avevamo in dotazione, almeno in Toscana – che avevano base ad Arezzo – erano abilitati per il «volo effemeridi», cioè dall'alba al tramonto, per cui non erano dotati di strumenti per viaggiare di notte. Non era tecnicamente possibile far sollevare in volo un elicottero di quel tipo, perché i piloti non avevano l'attrezzatura necessaria per il volo notturno e non erano addestrati a farlo: sarebbero stati necessari altri tipi di elicotteri, con altri piloti, che noi in quel momento non avevamo.

Quanto poi alla questione se a bordo dell'Agip Abruzzo fosse stata fatta attività antincendio, onestamente non me lo ricordo e non sono in grado di rispondere, anche perché io arrivai dopo.

Circa i mezzi antincendio a nostra disposizione, avevamo una motovedetta, paragonabile ad un rimorchiatore, ed altre imbarcazioni più piccole per uso interno, portuale. Accanto a noi, però, c'era una decina di rimorchiatori d'alto mare della ditta Tito Neri che erano – e lo sono tuttora – attrezzati a fini antincendio. Intervenne poi anche un altro mezzo della Marina militare, mandato direttamente dalla società armatrice, un *fi-refighting*, mi ricordo che si chiamava così.

Venendo al ruolo del comandante Albanese, se ne è dibattuto molto, anche all'epoca dei fatti. L'ammiraglio Albanese non era presente nel momento in cui si verificò l'incidente, era fuori sede. Per buona parte di quella serata, almeno all'inizio, non fu dunque disponibile e personalmente non lo sentii, perché non era possibile contattarlo. C'era il suo vice – mi pare fosse il comandante Cedro, se non vado errato – che lo sostituiva. Nella fase iniziale, però, vale a dire con le conoscenze che avevamo in quei momenti, si parlava dell'incendio di una petroliera a seguito di uno speronamento da bettolina: non si parlò mai di altro. Successivamente il comandante Albanese – non so come potermi esprimere – svolse il suo ruolo, diciamo non molto incisivo.

In ogni caso, non tocca a me dare certi giudizi.

Quando comunque ci dirigemmo verso il luogo dell'incidente e fummo sotto bordo della petroliera, le cose andarono come vi ho detto.

Ricordo che trovammo maggiore supporto nell'opera del prefetto, il quale ci stette più vicino, anche per alcune decisioni pratiche. Se è vero, infatti, che i Vigili del fuoco sono il braccio tecnico della Capitaneria di porto, tuttavia, una volta indirizzati sull'incendio di una petroliera, tecnicamente non avevamo bisogno che ogni minuto dalla Capitaneria ci dicessero che cosa fare: sapevamo come agire.

Un po' diverso è il discorso per quanto riguarda l'approccio complessivo del soccorso in mare: che noi ci preoccupassimo, per esempio, del salvataggio di eventuali naufraghi, era un'estensione del nostro compito, non spettava certo a noi. Tutto sommato, però, eravamo lì e, in ogni caso, il buon senso ci suggeriva di capire che la presenza di naufraghi poteva essere una conseguenza logica dell'evento tragico. Come ho detto, comunque, nella fase iniziale ci concentrammo sulla petroliera, perché

quello per noi era il *target*. Del resto sapemmo del traghetto mezz'ora-quaranta minuti dopo, non prima.

Per quanto riguarda, invece, il momento in cui sarebbe sopraggiunta la morte dei passeggeri e dell'equipaggio del Moby Prince, non è così facile stabilirlo. Senatore Battista, se lei mi dice che ho dichiarato certe cose, loavrò fatto di sicuro, ma oggi probabilmente affinerei un po' la mia affermazione, perché occorre fare una distinzione.

Ipotizziamo il caso dell'incendio di un'abitazione o di un albergo: siccome sappiamo che le persone si spaventano e che molti magari cercano di ripararsi in nascondigli, sottoscala, in posti in cui ritengono di essere più sicuri, la nostra opera è anche quella di ricerca metodica per incoraggiare le persone a fidarsi di noi e, quindi, a venir via. Perché questo sia possibile, però, abbiamo bisogno di persone autosufficienti, che siano in grado di rispondere agli appelli e di capire. La tragedia più grande per noi in un'operazione di soccorso si verifica quando una persona perde i sensi oppure non è più autosufficiente. È vero che in certi casi non si può parlare di morte, ma sicuramente per noi che operiamo in occasione di incidenti diventa un problema capire in che modo operare.

Dunque, senatore Battista, oggi aggiusterei il tiro delle dichiarazioni che lei ha richiamato, dicendo che c'è una fase di sopravvivenza delle persone fino alla perdita di conoscenza, alla quale segue sicuramente la morte: quello al quale io mi riferivo probabilmente è il tempo tra le due fasi. Un conto, però, è morire e un conto è non essere più in grado di pensare di sopravvivere autonomamente. Oggi, a distanza di tempo, interpreterei meglio il mio pensiero in questo senso.

Sicuramente lo scenario dell'incendio e del rogo che ci trovammo davanti era così incredibilmente tragico che, in quel momento, era ovvio che non c'era più nulla da fare. Mi rendo conto che il problema è capire che cosa sia accaduto nei minuti immediatamente successivi alla collisione, ma considerate in ogni caso che, anche ammesso che il traghetto fosse rimasto incastrato, solo per arrivare sul posto sarebbe stata necessaria mezz'ora. Tutto si gioca, dunque, su quello che può essere accaduto dopo quella mezz'ora. Io ho sempre detto e ripetuto che, se ci fosse stata capacità di auto-movimento, qualcuno avrebbe cercato salvezza, specialmente tra quelli con indosso il salvagente, che dalla paratia si sarebbero buttati in mare. Il fatto che ciò non sia avvenuto mi ha sempre indotto a pensare – ma è una mia opinione – che fosse difficile immaginare di poter uscire dal rogo.

Tenete conto poi del fatto che il traghetto era molto più basso della petroliera – almeno tre-quattro volte più basso – per cui l'innaffiatura di benzina sui ponti deve aver generato un incendio, non solo all'interno, ma anche fuori, per cui non era neanche così facile poter uscire dal salone ed andare fuori.

Non so se queste considerazioni possano esservi di aiuto perché capisco che, in realtà, sono solo opinioni, ma di più, senatore Battista, non saprei dire.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). La ringrazio per le risposte, ingegner Ceccherini.

Le chiedo solo un chiarimento in merito all'elicottero abilitato al volo notturno.

CECCHERINI. Non abilitato.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). D'accordo, ma, nel caso in cui aveste avuto a disposizione un elicottero abilitato al volo notturno, come sarebbe stato impiegato? Mi servirebbe capire se in situazioni simili un mezzo di questo tipo può essere usato per monitorare dall'alto la situazione o se serve soltanto per lo spostamento dei sopravvissuti.

Infine, non mi ha dato una risposta sul fatto che, secondo quanto ho letto dai verbali, la presenza dei passeggeri all'interno del salone Deluxe non corrispondeva al piano di emergenza.

URAS (*Misto*). Signor Presidente, farò delle domande che richiedono risposte brevi.

Ingegnere Ceccherini, vorrei sapere da lei, innanzitutto, se la nebbia di cui ci ha parlato era solo vapore acqueo o se aveva invece un odore: sapeva forse di fumo, magari da idrocarburi? Le chiedo se ha avuto contezza di questo.

Vengo poi ad una seconda questione. Voi vedeste il Moby Prince una cinquantina di minuti (o forse un'ora e poco più) dopo la notizia: i dieci rimorchiatori d'alto mare dedicati allo spegnimento della petroliera erano tutti concentrati sull'Agip Abruzzo o forse alcuni di essi si indirizzarono sul Moby Prince, iniziando a spegnere, da quel momento almeno, il traghetto?

Ingegnere Ceccherini, poco fa lei ci ha parlato di 500 uomini impegnati nell'attività di soccorso e di spegnimento: 500 uomini sono un bel numero, che richiede anche un numero consistente di natanti. Le chiedo se queste unità navali vennero integrate con altri interventi, ad esempio da parte delle navi che erano alla fonda. Sappiamo, infatti, che in quel tratto di mare c'erano altre navi che in qualche modo si sarebbero potute rendere utili ai fini dei soccorsi, nonché dell'attività di spegnimento: può confermarlo?

Ho capito che, in ragione della dimensione del rogo che interessava il Moby Prince, la percezione fu che non ci fosse neppure un sopravvissuto. Le chiedo di dirci chi decise – se qualcuno lo decise – che non fosse il caso di tentare altre modalità di soccorso, intervenendo per esempio dall'alto.

Furono avvisati poi i comandi militari e altre forze? Ricordo che vicino a Livorno c'è Pisa e la base NATO di Camp Darby, a distanza utile per eventuali interventi. Ha notizie al riguardo?

Infine, un'ultima domanda. Una volta che il Moby Prince fu portato in porto, i Vigili del fuoco entrarono nel traghetto rendendosi conto della situazione tragica che c'era all'interno. Chi rimosse i corpi? Quali opera-

zioni furono fatte immediatamente dopo o nelle ore e nei giorni successivi? A chi fu affidata la custodia? Vorrei avere notizie su questo e, dunque, sulle vittime.

CECCHERINI. Rispondo, innanzitutto, all'ultima domanda del senatore Battista: se avessimo avuto un elicottero abilitato anche al servizio notturno, lo avremmo chiamato subito. In che modo, poi, avrebbe potuto rendersi utile, non glielo so dire, però forse ci avrebbe aiutato prima. In ogni caso, l'elicottero dei Vigili del fuoco, con base ad Arezzo, richiede dei tempi tecnici per muoversi; in quel momento non avevamo comunque in dotazione un simile mezzo.

Venendo alle domande del senatore Uras, per quanto riguarda la presenza della nebbia, io posso darle una testimonianza diretta di quanto ho vissuto, anche se parliamo di circa mezz'ora-quaranta minuti dopo l'incidente, perché sono uscito in mare quando i miei uomini erano già andati via. Io ed il prefetto, che era con me a bordo della motovedetta, ci trovammo immersi in una nebbia, che aveva l'odore, il sapore e il profumo della nebbia, senza discussioni, né possibili fraintendimenti: era nebbia. Perché ci fosse la nebbia a banchi e per quale motivo non l'avessi vista da terra non glielo so dire. Sono andato a riguardarmi un po' anch'io la relazione – che cito nella mia memoria – in cui un tenente colonnello esperto parlava di nebbia da avvezione, dando una spiegazione tecnica.

Quello che oggi posso dirvi è che personalmente mi ritrovai in mezzo alla nebbia ed ho notato che tutti quelli che erano in mare hanno testimoniato in questo senso. Vi dico però anche, come ho già accennato, che quando ero a terra, prima di recarmi a bordo della motobarca e quindi prima di uscire dal porto, oggettivamente non ebbi quella sensazione: non so dirvi come mai e perché.

Come scrivo nella mia memoria, appena fu avvistato il Moby Prince, andammo sotto il tragheto con la nostra motobarca, insieme a due rimorchiatori della ditta Tito Neri, almeno due sono quelli che io ricordo. In quel momento, senatore Uras – non dico prima, e la questione appartiene alla legittimità del dibattito – le assicuro che le condizioni della nave e del rogo erano tali per cui devo dirle, in tutta onestà, che non c'era oggettivamente proprio più niente da fare, né saprei neanche indicarle che cosa mai avremmo potuto fare. Era veramente una situazione gravissima ed incredibile: non avevo mai visto prima nulla del genere e sicuramente non l'ho più visto dopo. È difficile immaginare che cosa voglia dire una nave completamente in fiamme.

Quanto ai 500 uomini ai quali prima ho fatto riferimento, le unità naturalmente si sono alternate, perché parliamo di operazioni durate circa una settimana. Nello specifico, l'organizzazione di comando prevedeva due filoni, per cui molti miei colleghi si dedicarono al tragheto, altri allo spegnimento della petroliera, mentre io ed il mio *staff* cercammo di coordinare un po' il tutto.

Credo che nessuno – almeno io non ho sentito nessuno – abbia preso una decisione su che cosa fare del tragheto, ma le condizioni erano tali

per cui era ovvio che l'unica cosa possibile in mezzo al rogo fosse quella di trainare il Moby Prince prima che affondasse, portandolo in un posto dove poterci avvalere anche da terra di risorse (scorte di schiuma e così via), che altrimenti non avremmo avuto. La scelta della Darsena Petroli fu fatta anche perché lì c'era il punto di travaso petroliere-depositi, con i vari nuclei di depositi costieri che ci sono nella zona: era dunque il luogo in cui potevamo far arrivare la scorta di tutta una serie di risorse, compresi i vari tipi di schiumogeno che potevano servire. Fu fatto, dunque, quello che si poteva.

Quanto poi alla questione di rivolgersi nel coordinamento generale ad altri organi istituzionali o ad altre forze, sicuramente doveva e poteva essere fatto. Personalmente non l'ho fatto perché in quel momento, non avendo io quel tipo di ruolo, pensavo ad organizzare il mio servizio. Non so se il comandante Albanese, una volta sopraggiunto, abbia ritenuto di attivarsi ed in che modo si sia attivato: questo non lo so dire.

Per quanto riguarda i corpi, l'operazione materiale di recupero dei resti – intendo dire proprio prenderli con le mani – fu fatta dai Vigili del fuoco, con l'assistenza della polizia giudiziaria, perché si doveva approfittare di ogni piccolo segno di riconoscimento – che fosse una collana, un orologio o altro – per identificare la vittima, stabilirne la posizione e passare poi alla ricomposizione. I corpi in seguito furono consegnati ai volontari della Croce rossa e a tutti gli altri addetti a questo tipo di servizio più propriamente sanitario e portati in un *hangar* apposito.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, ho anch'io delle domande, che potrebbero aiutarci a capire meglio alcuni aspetti, magari anche con delle risposte molto brevi.

Ingegnere Ceccherini, potrebbe ripetere, innanzitutto, l'orario in cui lei fu contattato ed avvisato di un incendio in mare? Nel momento in cui fu contattato, dov'era? Non sono riuscita a prendere nota, ma questi dati possono servirmi per comprendere alcune cose e farle poi altre domande.

CECCHERINI. Mi trovavo nell'alloggio di servizio del comandante, che è sopra la caserma, all'ultimo piano. Ero in sede, data anche l'ora, avevo cenato da poco ed ero in casa. Mi chiamarono quando arrivò il primo segnale alle ore 22,30 e glielo posso dire con estrema esattezza perché l'ho segnato su un promemoria.

PRESIDENTE. L'ingegner Ceccherini ci lascerà comunque una documentazione.

PAGLINI (M5S). Dal momento che poco fa ha parlato di abitazione, volevo capire se il riferimento era all'abitazione di servizio.

CECCHERINI. Sì.

PAGLINI (*M5S*). Lei dunque era in zona quella notte e, come ci ha detto, era al centralino dei Vigili del fuoco per coordinare le operazioni. Con quali mezzi operava? Via telefono o via radio? Con quale tipo di canale comunicava eventualmente con i suoi uomini che erano fuori? Le chiedo, in particolare, se aveva un cellulare satellitare o un cellulare dell'epoca, visto che abbiamo saputo che molti responsabili ne facevano uso, per cui potevano comunicare anche in questo modo.

Nel suo racconto dei fatti di quella notte, ingegnere, lei ha insistito molto sulla nebbia, confermandoci che, una volta in mare, lei vide la nebbia. Può dirci a che ora uscì dalla diga della Vegliaia, dal porto di Livorno?

Come ci ha riferito, lei si avviò in mare e si diresse – immagino – verso la petroliera, con una motobarca della Polizia di Stato, se non ricordo male, insieme al prefetto. Si trovò allora di fronte ad uno scenario che non era quello del momento dell'impatto, ma di ore dopo l'impatto, quindi lei vide la nebbia ore dopo. A questo proposito, in questa sede abbiamo audito dei testimoni che hanno visto la situazione in rada prima dell'impatto e durante i primi soccorsi dopo l'impatto: per esempio, abbiamo ascoltato pochi giorni fa l'avvocato Thermes ed il dottor Olivieri che, dalla zona dell'Accademia navale, videro la scena in rada prima dell'impatto, distinguendo molto bene la petroliera. Abbiamo ascoltato il signor Ricci che, nel momento dell'impatto, vide la rada e la zona prima della rada, testimoniando che non c'era nebbia. Abbiamo audito anche il maggiore della Guardia di finanza Cesare Gentile – visto che fu proprio una motovedetta della Guardia di finanza il primo mezzo di soccorso ad uscire in mare e ad arrivare sotto la petroliera poco prima di mezz'ora dall'incendio, perlomeno stando a quanto ci è stato riferito in audizione – che vide benissimo la rada e non la nebbia. Questo per dirle quello che abbiamo sentito da testimoni presenti sul posto in quelle ore. Quando lei, invece, dice di aver visto la nebbia, ingegnere, era un momento successivo all'incidente.

Stando poi alle dichiarazioni da lei rese durante il processo, voi non avreste mai spingardato – quindi spento con le fiamme – il Moby Prince, per evitare di perdere i corpi. Fu una vostra scelta quella di non indirizzare getti di acqua potenti verso il traghetto o vi fu chiesto da qualcuno, per esempio dalla Capitaneria? Vi arrivò un ordine in questo senso o fu una vostra scelta?

Lei ci ha detto di aver visto il traghetto una volta arrivato in mare, quindi ore dopo l'incendio, e di aver visto uscire grandi fiammate: ha parlato prima di un inferno dantesco. Noi abbiamo dei video girati poche ore dopo, in cui non si vedono fiamme nel Moby Prince o intorno, anche se si vede ovviamente del fumo; in ogni caso, almeno dai video, non si vede un grande incendio, mentre invece ci è stato raccontato da testimoni diretti di un inferno sulla petroliera. Dai video non si vedono però neanche i soccorsi dei Vigili del fuoco.

Ripeto, riceveste l'ordine di non spegnere il traghetto e di non indirizzare i vostri mezzi verso il Moby Prince o fu una vostra libera scelta quella di dirigere i soccorsi sulla petroliera?

Visto che lei – o chi per lei dette l'ordine – non fece andare gli uomini in direzione del Moby Prince per spegnere l'incendio o il fumo, fu mai citato in giudizio dalla compagnia navale Nav.Ar.Ma per il fatto che l'operato dei Vigili del fuoco non fu tempestivo? Qualcuno le fece causa?

Mi scuso, Presidente, ma ho molte domande.

Ingegnere Ceccherini, lei inviò i suoi uomini sul traghetto una volta arrivato al molo. Prima ha detto che il Moby Prince era incandescente e che non gli si poteva stare quasi vicino per quanto era rovente. È al corrente del fatto che, pochissimo tempo dopo il rinvenimento del Moby Prince – non so se ore o minuti – uno dei componenti dell'equipaggio dei rimorchiatori, un signore del quale adesso non ricordo il nome, salì a bordo per gettare una cima e rimorchiare il traghetto? Se questa persona salì sul rimorchiatore, come si spiega che non era possibile salire a bordo? A quel punto, perché lei non mandò i suoi uomini per verificare se c'erano eventualmente dei sopravvissuti?

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Mi scusi, Presidente, ma devo porre un problema: o stabiliamo che in questa Commissione tutti possono rivolgere delle domande o facciamo a parte una Commissione per la senatrice Paglini.

Non è che tutte le volte possiamo stare qui ad ascoltare venti quesiti ed essere poi costretti, per ragioni di tempo, a ridurre ad una o a mezza le nostre domande. Credo che lei, Presidente, debba intervenire su questo.

Magari si potrebbe autorizzare la senatrice Paglini, che evidentemente è molto più brava di noi e ha molte più domande da fare, a porre le sue questioni anche per iscritto. Poi decida lei, Presidente, ma vorremmo avere anche noi la possibilità di intervenire.

PRESIDENTE. Presidente Matteoli, stiamo cercando ovviamente di dare a tutti la possibilità di intervenire. Per questo motivo invito tutti a concentrare le proprie richieste in tre o quattro quesiti, in modo da lasciare spazio per le risposte. Al limite, se c'è ancora tempo, faremo poi un secondo giro di domande. Senatrice Paglini, possiamo concludere qui?

PAGLINI (*M5S*). Se posso continuare, Presidente, vorrei provare a concludere ed arrivare magari anche a dare una soluzione. Mi dispiace dovere far così tante domande, ma ovviamente ci sono audizioni che hanno bisogno di essere seguite un po' di più. Potrei proporre alla Presidenza di convocare nuovamente gli auditi che, di volta in volta, la Commissione ritenga degni di maggiore attenzione, in modo tale che sia possibile per tutti fare le domande che si ritengono opportune.

PRESIDENTE. Possiamo andare avanti come abbiamo sempre fatto, formulando eventualmente quesiti per iscritto, chiedendo ai nostri ospiti di rispondere, perché la Commissione ha comunque molte audizioni da fare. In coda ai nostri lavori sarà possibile eventualmente riconvocare alcuni auditi, ma, nel frattempo, dobbiamo andare avanti, per cui inviterei a concentrare le domande sulle questioni più importanti, lasciando a tutti lo spazio per intervenire e poi, al limite, se ci sarà il tempo, potremo anche tornare.

Ha altre domande, senatrice Paglini?

PAGLINI (M5S). Se ci sarà tempo, Presidente, le farò alla fine.

FILIPPI (PD). Signor Presidente, mi consenta di intervenire brevemente sull'ordine dei lavori, perché, al di là del tono e del modo usato dal collega Matteoli, che può forse essere sembrato irruento, credo che sia stata posta una questione assolutamente dirimente.

Ritengo che sia necessario organizzare un po' meglio i nostri lavori, contemperando le esigenze di chi ha necessità di porre molte domande, anche di dettaglio, con quelle di chi, in seduta, ritiene di porre invece questioni di carattere più generale. Credo che entrambe le esigenze abbiano uno stesso livello di nobilitazione e di opportunità. Tuttavia, una serie di questioni e di domande di dettaglio probabilmente dovrebbe essere anticipata ai nostri ospiti, magari in forma scritta, in modo che già in fase di relazione iniziale possano essere evidenziati alcuni elementi. Diversamente, si pone oggettivamente il problema sollevato dal senatore Matteoli, per cui ci sono colleghi che formulano venti o magari trenta domande ed altri che invece si contengono, sebbene possano essere moltissime le questioni da approfondire in ogni audizione.

PRESIDENTE. Colleghi, direi di procedere come ci siamo detti.

Ritengo che sia un po' difficile formulare anticipatamente le domande, perché non si conosce l'esito dell'audizione, ma, come dicevo, credo che sia giusto contenere gli interventi formulando tre o quattro quesiti a testa, prevedendo poi magari, se ci sarà il tempo, un secondo giro. Nel caso in cui il tempo a disposizione sia invece esaurito, si potranno eventualmente formulare le domande per iscritto, chiedendo al nostro ospite la cortesia di rispondere. Sono sicuro che l'ingegner Ceccherini sarà disponibilissimo in questo senso, come sta già dimostrando.

Prego, senatore Filippi, prosegua pure il suo intervento.

FILIPPI (PD). La ringrazio, Presidente.

Parto da un ringraziamento sincero e convinto al nostro ospite per la relazione che con molta competenza ci ha fatto qui oggi, d'altra parte non poteva essere diversamente. Devo dire che la ricostruzione è stata molto chiara. Correttamente l'ingegner Ceccherini ci ha rappresentato molto bene questioni delle quali ha avuto contezza, dalla visione diretta agli elementi suffragati da opinioni, fino alle valutazioni sulle circostanze. Credo

che quella odierna sia una relazione molto importante e molto preziosa, al di là della complessità e dei misteri che rimangono – perché questo va detto – sul teatro della vicenda. Penso che con grande obiettività, ad esempio, ci sia stato rappresentato il fenomeno della nebbia, sul quale la Commissione si sta formando progressivamente un'opinione, anche se costituisce un elemento indubbiamente molto complesso.

Vorrei fare dapprima una considerazione, per rivolgere poi due domande.

Anche da quanto ci è stato riferito oggi non sfugge che c'è stato, mi si passi il termine, un differente atteggiamento nei soccorsi tra l'intervento sull'Agip Abruzzo e quello sul Moby Prince, dovuto probabilmente anche ad un diverso livello di allerta e di segnalazione dell'evento. Com'è stato ricordato, si parlò subito di collisione con una bettolina e della presenza di un incendio che poteva costituire un enorme elemento di rischio, non solo per l'incolumità di quanti fossero intervenuti, ma per la stessa città di Livorno. Tuttavia, volendo assegnare all'attenzione usata nell'intervento una scala di valori da uno a dieci, darei sicuramente nove a quella rivolta all'Agip Abruzzo, mentre darei uno o al massimo due a quella rivolta al Moby Prince. Si tratta di una contraddizione evidente, non solo agli occhi di noi profani, ma in generale, che stride nella valutazione e nell'esame degli eventi, sia per il numero delle vittime, sia in ragione della non comprensibilità dell'intervento.

Ingegnere Ceccherini, lei ci ha dato prima una chiave lettura molto importante per quanto riguarda la presenza del fuoco ed il panico che essa determina, spiegando che ciò vi avrebbe indotto a ritenere che molte persone si sarebbero dovute buttare in mare. La conseguenza è stata quella di un'attenzione all'evento – anche se tardiva rispetto al manifestarsi dello stesso – protesa più a cercare persone in mare che non a raccoglierle di fatto sull'imbarcazione.

Concludendo la mia considerazione, non ci sfugge il fatto che, anche in quelle condizioni così estreme, non dico che la nave potesse essere governata, ma che, per le caratteristiche del salone *De Luxe*, la concentrazione di tante persone in quell'ambiente corrispondeva comunque ad un livello di protezione. Per questo la nostra riflessione è concentrata moltissimo sulle possibili carenze e manchevolezze che possono essersi determinate a fronte di un livello di attenzione evidentemente differente.

Venendo ora alle due questioni che volevo sottoporle, ingegnere, una sicuramente non sarà gradita e la lascio dunque alla fine.

Per quanto concerne innanzitutto il personale mobilitato – mi riferisco, ovviamente, ai colleghi dei Vigili del fuoco – a che ora si cominciarono a chiamare i vari distaccamenti e le altre centrali operative? Da chi furono chiamati e su istanza di chi? Le chiamate corrispondevano a richieste provenienti dal nucleo operativo o fu una sua iniziativa? Sono dati importanti per ricostruire gli eventi, anche dal punto di vista temporale.

La seconda domanda che voglio farle, quella non gradita, riguarda le responsabilità: capisco che c'è un imbarazzo dal punto di vista istituzionale, ma credo che sia un punto centrale. È pacifico che, rispetto ad un

evento di questo tipo, le responsabilità generali di coordinamento competano alla Capitaneria di porto, secondo quanto stabilito credo dallo stesso codice della navigazione e da altre leggi specifiche. Ingegnere Ceccherini, nella fattispecie, lei ha fornito chiavi di lettura implicite e dirette; vorrei che, a beneficio della Commissione, riuscisse, magari anche con poche parole ed in maniera molto semplice, a far capire qual è, nello specifico, la catena di comando in un evento simile, al di là della funzione di coordinamento.

CECCHERINI. Comincio col rispondere alla senatrice Paglini.

Come ho accennato all'inizio, fui avvisato alle 22,30, mentre ero in casa.

Le comunicazioni avvenivano tramite i nostri normali canali radio. Non ricordo se avessi il cellulare, ma più che altro non ricordo se lo avessero gli operatori che erano fuori: onestamente di questo proprio non ho idea, non mi ci sono mai soffermato. Le nostre comunicazioni radio comunque in quel momento funzionavano.

Come ho già detto, uscii in mare circa mezz'ora-quaranta minuti dopo la segnalazione che era successo qualcosa, vale a dire quando, da sotto bordo alla petroliera, la nostra motobarca – l'unica attrezzata per quel tipo di intervento – mi avvisò via radio, raccontandomi quello che stava accadendo. Volendo renderci conto della difficoltà della situazione, io ed il prefetto uscimmo in mare e vi ripeto che, quando uscimmo dal porto, ci trovammo immersi nella nebbia. Prendo poi atto di altre valutazioni e di altre testimonianze, che rispetto: vuol dire che toccherà analizzare il fenomeno, ma io non sono in grado di dirvi altro, se non riferirvi quello che ho visto personalmente.

Certamente non eravamo in concomitanza dell'evento e di sicuro non eravamo nei minuti immediatamente successivi, ma vi invito a tener conto anche della comunicazione arrivata dalla nostra motobarca, che uscì un minuto dopo l'allarme della Capitaneria di porto e cinque minuti dopo l'allarme generale. Se considerate che per arrivare alla diga della Vegliaia la motobarca non può aver impiegato più di cinque-dieci minuti, dopo un quarto d'ora dall'evento catastrofico, all'arrivo fuori dalla Vegliaia, dalla motobarca ci dissero che dovevano proseguire con gli strumenti elettronici perché erano immersi nella nebbia e non riuscivano a navigare a vista. Questo è quanto vi posso testimoniare per esperienza diretta, sia per quello che ho sentito, sia per quello che ho visto, perché poi mi ci sono trovato. Mi astengo da altre valutazioni.

Ricordo solo che poco fa ho fatto una precisazione circa la presenza o meno della nebbia, invitandovi a verificare se le testimonianze sono state rese da chi era a terra e guardava verso il mare o da chi invece era in mare, perché anche noi possiamo affermare di aver registrato testimonianze differenti. Ammessa quindi la buona fede di tutti – come deve essere – noterete che c'è uno spartiacque, o almeno questa è stata la mia esperienza: tutti quelli che erano a terra affermano in coscienza alcune cose, mentre quelli che erano in mare in coscienza ne affermano altre.

Come va spiegato tutto questo non sono in grado di dirlo, ma avrete sicuramente motivi di approfondimento.

Una cosa che ci tengo a puntualizzare, in particolare, è che nessuno ci disse di andare sulla petroliera, né tantomeno di trascurare il Moby Prince. Innanzitutto, nel caso in cui qualcuno ci avesse detto una cosa del genere, non lo avrei neppure ritenuto degno di essere ascoltato; se poi avesse insistito, lo avrei denunciato. Diciamo che è quasi offensivo solo pensare che i Vigili del fuoco abbiano potuto dar ascolto ad una cosa del genere. Vi dirò di più: se il traghetto non si fosse defilato, ma fosse rimasto incastrato, non avremmo avuto il minimo dubbio su quale sarebbe stato l'oggetto prioritario del nostro intervento. Dico questo, non perché personalmente debba fare certe affermazioni, ma perché me lo impone un problema di etica istituzionale. Non ci ha indirizzato nessuno.

Quello che si fa fatica a capire è per quale motivo, sin dai primi momenti successivi all'incidente – nelle dichiarazioni iniziali, nelle comunicazioni radio, nelle affermazioni e nelle conferme della Capitaneria di porto – si sia sempre ed esclusivamente parlato di un incendio a bordo di una petroliera, causato da un evento non meglio identificato, non essendo stato trovato nulla sul posto. Di più non saprei cosa dire.

Per quanto riguarda le denunce della Nav.Ar.Ma contro i Vigili del fuoco, non ne ho assolutamente notizia, né tantomeno ho mai sentito parlare di una cosa del genere. Non spetta a me farlo notare, ma direi che, di fronte ad una tragedia così grande – ho quasi pudore di dirlo – rivendicare il fatto che uno piuttosto che un altro abbia avuto un elogio è una cosa così meschina e così piccola, che mi permetto di astenermi. Questo conferma, però, che nessuno ha mai avuto da ridire sul nostro operato.

Esattamente non so dirvi chi abbia deciso di rimorchiare il traghetto: fu una decisione che scaturì.

Senatrice Paglini, giustamente lei ha detto che un uomo salì a bordo del traghetto. È vero e le ricordo anche il mozzo rimasto vivo, che fu trovato dagli ormeggiatori prima del nostro arrivo aggrappato fuori bordo – riferisco quello che mi dissero, perché io non l'ho visto – quindi diciamo fuori dalla linea del calore, tant'è vero che dovettero convincerlo a buttarsi in mare. Questo per dirle che non escludo che, a bordo ringhiera o a bordo ancora, ci fosse la possibilità di salire e di trovare un appiglio: questo, però, non significa poter arrivare sul ponte del traghetto.

Non so a quando risalgano i filmati ai quali lei poco fa ha fatto riferimento, ma la invito a considerare la mia come una testimonianza diretta. Chiunque dica una cosa diversa da quello che abbiamo visto noi quando, dopo un'ora e mezza circa, abbiamo individuato il traghetto – è tutto segnato nella memoria – dubito che abbia visto davvero: era un rogo inavvicinabile.

Vengo ora ad un altro punto. Tecnicamente i getti di acqua usati dai Vigili del fuoco a bordo nave sono di una potenza dirompente: si chiamano addirittura cannoni. Dunque, indirizzare indistintamente all'interno del traghetto getti d'acqua con una portata di migliaia di litri e con una

pressione tra cinque e nove atmosfere – che è poi la pressione usata per fare la schiuma – quando sapevamo che, a quel punto, c'erano sicuramente dei corpi, avrebbe significato devastare tutto, distruggere i resti.

In effetti, come Vigili del fuoco operiamo con una serie diversa di strumenti tecnici in base agli scenari. Ad esempio, se interveniamo in un museo o in una zona in cui ci sono dei beni da salvaguardare, non usiamo le lance, neppure quelle da 45 millimetri, ma degli estintori, magari a schiuma. Se invece siamo in abitazioni, usiamo i naspi; se siamo in locali, usiamo gli idranti da 45 millimetri; se siamo in ambienti industriali, usiamo gli idranti da 70 millimetri. Considerate, comunque, che per tenere un idrante da 70 millimetri in piena funzione occorrono almeno due uomini, perché uno solo non riesce a reggerlo.

Il getto d'acqua è di una potenza tale che, nel caso del Moby Prince, non era tecnicamente possibile impiegarlo. Non ricordo se qualcuno mi abbia detto di usarlo o meno, ma sicuramente non rientrava nella nostra modalità operativa fare uno scempio, non potevamo.

L'obiettivo, anche quando il Moby Prince fu a bordo della banchina del porto, fu quello di raffreddare invece le lamiere per riuscire ad avvicinarci e ad entrare, non occasionalmente e casualmente, arrampicandoci all'esterno per gettare una cima, ma per operare significativamente, con un'azione tecnica che portasse a qualche risultato. È una cosa completamente differente e di altro spessore tecnico.

Senatore Filippi, capisco quello che lei dice e forse, devo ammetterlo, è così; tuttavia, quello che è stato fatto non fu dovuto a scelte perché, quando arrivammo sul posto, c'era solo la petroliera. Quello che mi sto sforzando di far capire alla Commissione è che sicuramente è un evento anomalo il fatto che il traghetto non sia rimasto sul luogo dell'incidente, come avviene in tutti gli sberonamenti, ma che se ne sia andato. Dunque, non avendo nozione della presenza del traghetto e non avendone parlato nessuno, non sapevamo di dover cercare un traghetto, per cui siamo andati dove ci era stato segnalato l'incendio, perché era l'unico incendio visibile (da terra meglio, dal mare peggio). Questo è il concetto: vi assicuro che non c'è stata nessuna scelta di diverso tipo.

Quanto alla mobilitazione, ce ne occupammo noi come Vigili del fuoco, secondo le nostre procedure interne. Quando seppi – a prescindere dalla presenza del traghetto, della quale non ero a conoscenza – che si trattava dell'incendio di una petroliera, intervenimmo come dovevamo. Tenete conto che, nella casistica della gravità degli eventi che possono capitare ad un comando, il *top* è rappresentato proprio dall'incendio in mare di una petroliera, con due sottospecie: l'incendio di una petroliera in porto, che è un evento gravissimo, anche se in porto almeno si va intorno alla petroliera e si lavora; il *top* insuperabile è, invece, proprio l'incendio di una petroliera fuori dal porto.

Questo è quanto posso dirvi in maniera assolutamente certa.

Quanto alla catena di comando – ve lo dico con estrema sincerità – potrebbero esserci dei dubbi all'interno del porto, dove la responsabilità spetta comunque alla Capitaneria, che deve garantire una continuità di co-

mando, così da impedire che chiunque, ritenendo di fare una cosa buona, possa prendere l'iniziativa ed agire: è necessario che vi sia una visione di insieme. È ovvio che, all'interno del porto, è più facile intuire le conseguenze di un evento e, quindi, valutare la necessità di operare, anche se non vi sottaccio che ci sono dei problemi, a seconda di dove avviene l'incendio. Ricordo che, nel periodo in cui prestai servizio in Sardegna, a Sassari, in occasione di un incendio ad Olbia una delle preoccupazioni della Capitaneria – che ci metteva in guardia sullo spegnimento dell'incendio su una nave in porto – fu di procedere senza rischiare di far adagiare o affondare la nave, perché questo avrebbe significato paralizzare il porto per chissà quanto tempo.

In questo senso, dunque, la catena di comando è chiara; tecnicamente, se ci dicono di spegnere l'incendio su una nave, noi andiamo e usiamo tutte le risorse. Il coordinamento, la catena di comando indica che ci sono degli aspetti da valutare.

Nel caso del Moby Prince tutto questo, invece, non ebbe proprio ragione d'essere. Innanzitutto, perché non sapevano che esisteva un Moby Prince in fiamme; in secondo luogo perché, nel momento in cui lo individuammo, era evidente a mio giudizio – ma a giudizio credo unanime – che c'era ben poco da fare. Infine, quando arrivammo alla banchina del porto, la situazione a bordo del traghetto era ancora invivibile, tant'è vero che dovemmo aprirci un varco materialmente, dissaldando e tagliando le lamiere, per poter favorire l'evacuazione del calore e poter entrare all'interno.

Mi pare di aver risposto a tutto; se ho dimenticato qualcosa, vi prego di ricordarmelo.

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Ingegnere Ceccherini, vorrei approfittare della sua gentilezza e della sua chiarezza per porre una domanda che in qualche modo è già stata fatta, nel tentativo di dipingere meglio lo scenario che vi trovaste di fronte.

Il senatore Uras ha già sollevato il problema della nebbia. Dopo tante audizioni, mi sono reso conto che è un aspetto sul quale è inutile insistere, perché è un mistero che non si chiarirà mai. Sono convinto che quello che lei ci ha detto di aver visto fosse il fuoco della nave; lei sostiene che era nebbia, ma, ripeto, ormai nella mia mente ho accantonato la cosa, perché non si riesce a chiarire. In ogni caso, ingegnere, lei sa da dove vengo ed io la nebbia lì non l'ho mai vista.

Quella notte tutto accadde in uno specchio d'acqua abbastanza ristretto: lei stesso ha detto che per raggiungere dal porto il luogo dell'incidente occorrevano con mezzi lentissimi trenta minuti. In quello specchio d'acqua si muovevano vari mezzi. C'erano quelli della ditta Tito Neri, che tutti noi conosciamo per la potenza, per i mezzi che ha a disposizione, per le capacità e per l'esperienza. C'era la Capitaneria di porto, su cui tralascio il discorso: a mio avviso, ingegnere, lei fa fatto bene a sorvolare sulla domanda riguardante l'ammiraglio Albanese, perché le dichiarazioni contrastanti rese dall'ammiraglio nelle ore successive al disastro fanno accap-

ponare la pelle. Questo, comunque, non ha nulla a che vedere con la stima che ho nei confronti della Capitaneria di porto, che considero efficientissima. Infine, quella sera in mare c'erano i Vigili del fuoco e gli ormeggiatori, che tra l'altro furono i primi ad arrivare sul luogo dell'incidente e a salvare l'unico superstite.

Quello che mi chiedo è come sia possibile che nessuno abbia detto: «Guardate che c'è il traghetto Moby Prince che sta bruciando!». Com'è possibile che sia accaduto questo? Purtroppo, anche da quello che ci è stato riferito oggi, viene fuori un quadro del quale non riesco a capacitarmi.

Capirei se il Moby Prince fosse arrivato a Cecina, ma il traghetto era di fronte alla Terrazza Mascagni, ingegnere, come si evince anche da alcuni video (penso a quello girato dai D'Alesio). Il traghetto non era più lontano della Terrazza Mascagni e nessuno lo ha visto. Erano tutti concentrati sulla petroliera, mentre 140 disgraziati morivano, senza che nessuno intervenisse. Possibile che, con tutta la gente che giustamente era in mare per fare ricerche, nessuno si sia accorto del traghetto? È possibile che sia successo questo? Non voglio pensare che qualcuno lo vide e non l'abbia voluto dire, ma mi chiedo come sia stata possibile una cosa del genere. Conosciamo tutti quella zona, è una zona ristretta e, davvero, non mi so spiegare come sia potuto accadere tutto questo.

GRANAIOLA (PD). Signor Presidente, sarò molto breve, perché è già stato detto quasi tutto.

Ringrazio anch'io l'ingegner Ceccherini, al quale voglio chiedere se, una volta arrivato presso l'Agip Abruzzo, dopo aver visto lo squarcio sulla fiancata della petroliera, continuò a pensare che fosse stato causato da una bettolina.

L'impulso fu giustamente quello di cercare gente in mare, mi sembra che abbia detto così; ma nessuno dette l'ordine di cercare quella che si diceva fosse una bettolina?

Infine, lei ha dichiarato che, quando arrivò sotto il Moby Prince, c'era un inferno dantesco. Se qualcuno che conosceva la nave – penso anche all'armatore – vi avesse avvisato che c'era un salone stagno (il salone *De Luxe*), sareste potuti intervenire in quelle condizioni?

CECCHERINI. Senatore Matteoli, mi verrebbe quasi da dire che condivo la sua perplessità, ma non sono in grado di darle una spiegazione. Posso darle però conferma personale e diretta del fatto che, arrivato sotto la petroliera, non vidi, né ebbi il sentore che potesse esserci un'altra nave in fiamme e non solo io – perché potrebbe esserci stata una mia carenza – ma nessuno di quelli che erano in mare. È così.

Per quale motivo non fosse visibile il Moby Prince in fiamme, che girava intorno, non glielo so dire, non lo so. Non lo so io e non lo sanno tutti quelli che erano presenti in mare quella notte: fino a che non ci siamo incappati, non lo abbiamo visto. Poi, se c'è qualcuno che sostiene altro, non so cosa dirvi. Noi non l'abbiamo visto e, quando dico noi, intendo

uno *staff* intero di decine di persone. Non so cosa dirle, senatore Matteoli, è uno dei misteri di questa tragedia. Me lo sono chiesto, ma non sono in grado di spiegare come sia stato possibile che nessuno si sia accorto di un traghetto in fiamme: rimane una cosa veramente incredibile. Le posso però assicurare – ed io ero lì – che non si vedeva nient'altro, neanche un bagliore che ci potesse indicare qualcosa.

Per quanto riguarda lo squarcio, senatrice Granaiola, le problematiche collegate sono state capite dopo, perché era tutto un contorcimento e intorno alla petroliera c'erano fiamme. In realtà, in quei momenti a tutto ho pensato, fuorché ad andare a misurare le caratteristiche dello squarcio. Ci sono state riflessioni peritali successive, in cui siamo intervenuti dopo, e in base alle quali si è cercato di ricostruire l'accaduto, ma lì per lì eravamo nel buio più completo.

Sotto bordo non c'era più solo nebbia: è ovvio che c'era nebbia e fumo, ma vi ricordo che il fumo, derivazione della combustione, tende ad andare verso l'alto. Chiunque abbia una minima esperienza di incendi, sa bene che dall'incendio parte una colonna di fumo che, se c'è vento, viene spostata. Lì il vento proveniva da Nord-Ovest (una specie di maestratale per noi), per cui il fumo semmai doveva andare verso Sud. Come poteva dunque essere arrivato il fumo all'imboccatura del porto, che era a Nord? È impossibile che andasse controvento. Quella che c'era era nebbia: scusatemi se insisto su questo e non lo faccio certamente perché io debba difendere qualche categoria. Alla fine non tocca a me dare certe spiegazioni, ma c'era vento da Nord-Ovest e, quando le nostre motovedette uscirono dal porto, riferirono la presenza della nebbia. La petroliera, lo ricordo, era a mezz'ora di navigazione a Sud: se quello che abbiamo visto fosse stato fumo, come sarebbe potuto arrivare fino a noi controvento? Diverso è il discorso per la zona intorno alla petroliera: lì è fuori dubbio che ci fosse fumo, oltre che odore di carburante bruciato.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Se non ricordo male, l'avvisatore marittimo ci ha detto che le finestre erano chiuse.

CECCHERINI. Quali finestre?

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). L'avvisatore marittimo ci ha detto che aveva chiuso le finestre perché gli arrivava il fumo.

CECCHERINI. Quando?

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Non mi ricordo l'intervallo temporale, ma ci ha detto così.

CECCHERINI. Non saprei, senatore.

Quello che posso dirvi è ciò che so direttamente e che, come sentite, affermo con forza. C'è poi anche un campo opinabile, per cui il mio pa-

rere vale quanto quello di un altro, visto che io non sono diverso da un altro: possono esserci mille pareri diversi, com'è giusto che sia. Quello che io dico è ciò che tecnicamente sono in grado di riferire per esperienza diretta e per quanto mi fu detto alla radio dai miei uomini: non riesco neanche ad immaginare quale motivo avessero per dire una cosa invece di un'altra.

Per quanto riguarda il salone stagno, nel mio appunto troverete scritto che, quando finalmente riuscimmo ad entrare all'interno del traghetto, trovammo che: «Dal ponte imbarcazione, lato sinistro, viene individuata una sfuggita che, mediante una scala marinara, conduce alla sala macchine».

Come sapete, anche la sala macchine è stagna, proprio per evitare che un eventuale incendio in sala macchine possa propagarsi all'esterno, mettendo a repentaglio la nave. La sala macchine, dunque, è a tenuta stagna per una ragione esattamente opposta, cioè per impedire – ripeto – che un eventuale incendio possa svilupparsi all'esterno.

Nel caso del Moby Prince, l'incendio avrebbe potuto raggiungere dall'esterno la sala macchine. Mi ricordo un particolare che è nei nostri atti: «Il personale dei Vigili del fuoco si calava attraverso una sfuggita nei locali della sala macchine, trovando gli stessi perfettamente integri (luci accese, generatori e ventilatori in funzione). In un locale attiguo al locale macchine e da questo separato mediante porta stagna, veniva rinvenuto il corpo di un marittimo».

Provando ad immaginare i tempi, le modalità e le condizioni oggettive in cui ci trovavamo, da chi, quando e come sarebbe potuta arrivare un'informazione così specifica sul salone stagno?

GRANAIOLA (PD). Magari dall'armatore.

CECCHERINI. Forse, ma non so come l'armatore avrebbe potuto concatenare tutta questa serie di informazioni, e non lo dico a sua difesa. Può anche darsi che avrebbe potuto farlo, ma in quei momenti non era ancora possibile una concatenazione esatta di quello che stava succedendo. Che tutti i corpi fossero in quel salone lo abbiamo scoperto dopo, in banchina, quando riuscimmo ad entrare nel traghetto; prima non avevamo idea di che cosa avremmo trovato.

COLLINA (PD). Signor Presidente, faccio una domanda rapidissima, perché la senatrice Granaiola ha già evidenziato il punto sul quale volevo soffermarmi. Non mi è chiara una cosa. Quella notte, alle 22,30, venne data la notizia dell'incendio scoppiato a bordo di una petroliera a causa di uno speronamento e, dopo circa quaranta minuti, lei uscì in mare.

CECCHERINI. Sì, io personalmente.

COLLINA (PD). Certo.

In quel momento ancora non sapeva che era coinvolto nell'incidente il Moby Prince. Arrivò dopo mezz'ora alla base della petroliera e ancora

in quel momento nessuno sapeva del coinvolgimento del traghetto: era passata circa un'ora e dieci minuti dall'incidente.

Ingegnere Ceccherini, chi le disse che c'era il Moby Prince in fiamme? Chi le diede la notizia? Chi vide il traghetto in fiamme per la prima volta? Chi se ne accorse e come? Quando le venne data la notizia, il Moby Prince era già stato localizzato e le vennero date indicazioni al riguardo? Qualcuno vi disse dove andare? Chi lo fece? La Capitaneria? O forse un rimorchiatore o un marinaio? Questa è la prima questione.

Lei ci ha detto poco fa che l'incendio su una petroliera in mare è il *top* nella casistica delle difficoltà e del disastro. Con grande coraggio, lucidità e precisione valutaste come intervenire sulla petroliera: tenendo conto della pianta della nave, individuaste la zona in cui era in corso l'incendio e decideste che bisognava intervenire e mandare qualcuno a fare certe cose.

Quando vi trovaste di fronte al Moby Prince, non riteneste, invece, di dover chiedere neanche la pianta del traghetto, perché non c'era modo di entrare a bordo. Non faceste valutazioni su che cosa stava bruciando o poteva bruciare? Non vi chiedeste perché era in fiamme in quel modo? Non vi domandaste dov'era il punto dello speronamento, se a prua o a poppa? Non vi interrogaste se era solo la vernice a bruciare, che allora non era ignifuga, per cui vi trovavate comunque davanti ad un incendio che era nato e si sarebbe estinto perché non poteva andare a fuoco nient'altro che la vernice? Non faceste nessun tipo di valutazione; decideste solo di aspettare che il traghetto si raffreddasse, per poi agganciarlo e portarlo in banchina: «Se la Capitaneria ci dice che non blocchiamo il porto, lo portiamo lì perché siamo in condizioni di poter agire regolarmente». Ho ricostruito bene il quadro della situazione che vi trovaste davanti?

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, voglio rivolgere al nostro ospite una domanda semplicissima per capire meglio la tempistica.

Ingegnere Ceccherini, quando vi rendete conto che non c'è più vita a bordo del Moby Prince? Lo capite subito oppure si poteva pensare che i passeggeri e i membri dell'equipaggio fossero chiusi nel salone in attesa dei vostri soccorsi?

CECCHERINI. Rispondo alle domande nell'ordine.

Si accorse del traghetto una barca degli ormeggiatori. Gli ormeggiatori, come dice la parola stessa, facevano parte del «pacchetto» di navi non attrezzate per spegnere incendi, impegnati nella ricerca di eventuali superstiti nell'area dell'incidente. Furono gli ormeggiatori ad accorgersi del traghetto dopo il tempo che lei ha ricordato, avvisandoci che c'era un'altra nave in fiamme – io ne ebbi notizia via radio – che poi si ricostruì che era il Moby Prince.

COLLINA (*PD*). Fu quindi la voce dell'ormeggiatore a dare la notizia sul canale radio?

CECCHERINI. Non so dirle se fosse la voce dell'ormeggiatore: non ho risposto io e non ero io alla radio, però si sparse immediatamente la voce che c'era un'altra nave in fiamme e che si trattava, in particolare, del traghetto Moby Prince.

Dopo aver appreso la notizia, praticamente ci dividemmo: decidere immediatamente, in modo autonomo, di lasciare la petroliera alla cura dei rimorchiatori e di andare sul traghetto insieme ad altri due rimorchiatori – che nella memoria individuo con il relativo numero identificativo – fu una reazione istintiva. Nel momento in cui ti dicono che c'è un'altra nave in fiamme, molli tutto e vai a vedere di che cosa si tratta.

Quanto a che cosa si poteva fare, una volta arrivati sotto bordo al traghetto, lo scenario era così incredibilmente devastante e la situazione appariva così incredibilmente catastrofica – ripeto, non solo a me, visto che, oltre alle nostre motovedette, c'erano gli equipaggi dei rimorchiatori e gli ormeggiatori – che, in realtà, non avemmo nessun dubbio sul fatto che fosse impossibile sopravvivere ad un rogo del genere. Sicuramente si tentò di raffreddare le lamiere, bagnando le paratie per vedere di salvare la nave e fare in modo che non ci affondasse davanti, perché il timore era anche quello. Tuttavia, non appena fosse stato possibile rimorchiare il traghetto in porto, la cosa migliore era metterlo in una posizione dalla quale poter studiare poi come intervenire.

Non trovando resti in mare, non essendoci dispersi e naufraghi, lo scenario si andava delineando: dove potevano essere le persone che erano partite a bordo del Moby Prince? Le assicuro che quello che ci apparve davanti – sto parlando di un rogo che bruciava ormai da circa due ore – era devastante.

Se mi chiedete quando ho capito che non c'era più vita a bordo, non lo so, non è facile rispondere. Onestamente però devo dirle, senatore Floris, che in quel momento io personalmente – non so gli altri – non ebbi dubbi sul fatto che fosse impossibile trovare dei sopravvissuti. Ciò non toglie che, se la sorte non fosse stata così malaugurata, per cui il traghetto defilato fosse rimasto lì, non escludo che i tempi a disposizione ci avrebbero forse fatto comportare in maniera completamente diversa.

Mi sarebbe facile uscirne oggi in bellezza, ma, ripeto, in uno scenario così catastrofico, con l'inferno dantesco che avevamo davanti, ancora oggi onestamente non saprei proprio dirvi che cosa si sarebbe potuto fare due ore dopo o con altre due ore in più.

PAGLINI (M5S). Mi scusi, Presidente, vorrei fare altre due brevissime domande.

Ingegnere Ceccherini, durante il sopralluogo che lei fece sull'Agip Abruzzo pochissimi istanti dopo l'incendio – voi saliste a bordo per poco – fu vista una manichetta innestata nella cisterna numero sei, un'anomalia abbastanza pericolosa, perché una manichetta all'interno di una cisterna non inertizzata poteva essere un rischio. Siccome non ci sono fotografie agli atti, le chiedo se per caso lei ha della documentazione fotografica al riguardo.

Le chiedo, poi, se ha mai visionato i filmati nei quali, il giorno dopo l'incidente, si vedono salire sul Moby Prince giornalisti, fotografi e politici.

Nonostante lei ci abbia detto che quello del traghetto era un rogo al quale era impossibile avvicinarsi, sa che furono ritrovati dei corrimano di legno non ancora incendiati?

Infine, il 13 aprile arrivò a Livorno il presidente Cossiga. Lei lo incontrò e ricorda se per caso, come autorità, vi coordinaste per fare un resoconto preventivo al Presidente della Repubblica?

PEGORER (*PD*). Voglio approfittare della presenza dell'ingegner Ceccherini, della sua esperienza e delle sue conoscenze per porgli una domanda, perché ho una curiosità.

Uscendo un po' dalla logica dei soccorsi che abbiamo seguito fino ad ora, il materiale fuoriuscito dalla petroliera, se non ricordo male, continuò a bruciare per alcuni giorni. A quanto pare, dalla famosa cisterna coinvolta nell'impatto, ci fu in realtà una perdita di materiale non elevatissima, almeno stando a quello che ho potuto leggere e verificare e, soprattutto, tenuto conto della durata della fuoriuscita di petrolio e dell'incendio. Ingegnere Ceccherini, le chiedo di darci una sua opinione al riguardo e di dirci se, per caso, le è capitato di studiare e di verificare questo dato durante i vari sopralluoghi effettuati dopo l'incidente.

Da ultimo, se mi è consentito, tornando al tema dei soccorsi, prendo atto della risposta che lei ha dato al quesito posto dal senatore Collina, del quale voglio riprendere anch'io un po' il ragionamento. Fu solo la nebbia – a questo punto mi pongo anch'io il quesito – ad impedire di vedere e di sapere che c'era un'altra nave coinvolta nell'incidente o, davvero, c'è stata un'attenzione particolare al pericolo che la petroliera poteva rappresentare, nel momento in cui era stata colpita ed aveva quell'incendio così consistente a bordo? Ho infatti come l'impressione che fosse questo il pericolo più grande che si doveva fronteggiare, piuttosto che preoccuparsi di quello che era davvero avvenuto in rada.

PRESIDENTE. Aggiungo anch'io io una domanda molto breve.

Ingegnere Ceccherini, se ricordo bene, lei ha detto che il coordinamento delle operazioni fu assunto all'inizio dal vice comandante della Capitaneria di porto, Cedro. Ad un certo punto subentrò però il comandante Albanese: volevo sapere se, una volta assunto il coordinamento delle operazioni, l'ammiraglio Albanese si mise in contatto con lei, comunicandole che a quel punto aveva preso lui il comando. Sappiamo infatti che l'ammiraglio Albanese quella sera era a La Spezia e che, una volta arrivato a Livorno, salì su una motovedetta, assumendo in teoria da quel momento il comando delle operazioni. Può dirci, lo ripeto, se si mise in contatto con lei in quel momento?

CECCHERINI. Senatrice Paglini, non ricordo della manichetta e non ho presente il problema, anche perché io non salii a bordo della petroliera

immediatamente, ma dopo qualche giorno, quando decidemmo di affrontare il problema in maniera certa e risolutiva, calandoci all'interno. In quel momento ritenni opportuno dare anche un esempio agli uomini che si dovevano calare all'interno, facendo vedere che il loro comandante era lì; a parte questo, però, di manichette o di altri problemi non so niente.

Lei ha parlato dell'arrivo a Livorno del presidente Cossiga, ma onestamente la cosa mi è sparita dalla memoria; forse c'era. Deve credermi, si sono susseguite tante di quelle riunioni che, se alla presenza del presidente Cossiga sia stato detto o fatto qualche cosa di particolare, onestamente non lo ricordo. In ogni caso, non fui io a parlare con lui.

Nella mia memoria ho scritto qual era la tanica, anche se, in verità, era una cisterna vera e propria: era grande e conteneva tanto petrolio. Il giorno dopo l'incidente ci fu lo scoppio nella sala macchine, dove c'era altro prodotto che serviva da rifornimento dei serbatoi della petroliera. Tutto sommato, però, il problema delle fiamme in acqua sparì presto.

Dalle domande che sono state formulate avverto una preoccupazione, che ritengo peraltro giusta e che credo sia anche il cuore del problema. Rispondo un po' accoratamente, ma ci tengo a rassicurarvi: noi non sapevamo della presenza del traghetto; se solo ne avessimo avuto sentore, non c'era rischio, non c'era studio e non c'era analisi che ci avrebbe fatto deviare dal soccorso prioritario al traghetto e alle persone. Le dico quindi in coscienza, senatore Pegorer, che secondo me non è possibile immaginare che i Vigili del fuoco, come corpo organizzato e per l'etica del lavoro che li caratterizza, avrebbero avuto dubbi su cosa fare. Non avremmo dovuto aspettare che nessuno ci dicesse cosa fare: indipendentemente dal coordinamento, avremmo operato autonomamente, perché noi parliamo di sicurezza primaria e di sicurezza secondaria.

PEGORER (PD). Capisco quello che dice, ingegnere, lo aveva ribadito anche poco fa e non volevo certamente riproporre lo stesso quesito, perché immaginavo quale sarebbe stata la risposta. Tuttavia, nel momento in cui lei e i suoi uomini vi trovaste di fronte al traghetto in fiamme, rispetto all'imperativo morale che caratterizza il vostro corpo, il vostro atteggiamento fu la presa d'atto che era impossibile intervenire.

Come lei dice giustamente, il vostro imperativo principale è quello di salvare vite umane e di questo vi diamo merito, per l'amor di Dio: non è questo ad essere in discussione, anche perché io vengo dall'esperienza del terremoto in Friuli Venezia Giulia e so benissimo quello che avete fatto.

CECCHERINI. C'ero anch'io.

PEGORER (PD). Se però questo è il vostro imperativo categorico, di fronte al traghetto in fiamme, non dico che doveva darsi per scontato l'intervento, per l'amor di Dio, ma non capisco come, ad una prima diagnosi della situazione, mettiamola così, si disse che non si poteva intervenire. Questa è la cosa che non riesco a cogliere.

CECCHERINI. Il fatto di dire che non si poteva intervenire si riferiva all'invio di uomini a bordo del traghetto: non era tecnicamente giustificabile e possibile mandare degli uomini a bordo del Moby Prince, non già per attaccare un gancio o una cima *borderline* all'estremità della colonna di calore, quanto piuttosto per svolgere un lavoro di ricerca, di recupero o di aiuto per salvaguardare chi fosse ancora lì. Come ho già detto, non era possibile sotto un profilo tecnico. Poi – ripeto – ognuno può sbagliare, per l'amor di Dio. In quel momento, però, questa scelta fu considerata ovvia.

Questo non vuol dire che fu abbandonata la nave che, nel frattempo, fu trainata ed accompagnata lungo tutto il tragitto, raffreddando le lamiere e cercando di evitare che i getti dei cannoni entrassero e distruggessero tutto. Si trattava di salvaguardare la nave fino a che non fossimo stati in grado di poter svolgere il nostro lavoro di soccorso e di supporto, cercando di entrare all'interno: questo è quello che ci tenevo a precisare.

Per quanto riguarda il comandante Albanese, lo rividi dopo. Nella fase in cui arrivò, si imbarcò su una motovedetta e fece quello che ritenne opportuno fare, io non l'ho più né contattato, né sentito. Ci rivedemmo e ci risentimmo dopo: ricordo che aveva organizzato una specie di direttorio, un comitato ristretto – al quale beninteso partecipavamo anche noi – nel quale si prendevano poi le decisioni di coordinamento.

COLLINA (PD). Vorrei un chiarimento su un ultimo particolare.

Quando la nave fu agganciata, quindi fu presa per essere riportata in porto, aveva ancora le eliche in funzione? I motori stavano ancora andando? Quando agganciaste il Moby Prince era fermo o in movimento? Le operazioni per ormeggiarlo hanno dovuto far fronte, diciamo così, a tutte le difficoltà tecniche legate all'impostazione dei motori e del timone?

CECCHERINI. Non sono in grado di risponderle in base alla mia esperienza diretta, ma dai resoconti dei miei uomini le posso dire che il traghetto aveva moto in avanti sinistrorso. Questo è quanto. Non era fermo, non so se era in abbrivio o avesse ancora i motori aperti, ma comunque stava andando avanti.

FLORIS (FI-PdL XVII). Signor Presidente, vorrei chiederle di secretare il mio intervento.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, dispongo la chiusura della trasmissione audio-video e la segretazione di questa parte dell'audizione.

(I lavori proseguono in seduta segreta dalle ore 13,15).

FLORIS (FI-PdL XVII). Ingegnere Ceccherini, in quei momenti lei non aveva il comando delle operazioni che, come abbiamo capito, era in capo alla Capitaneria di porto. Vero è che non abbiamo però alcuna do-

cumentazione sugli interventi della Capitaneria di porto tramite il suo responsabile, l'ammiraglio Albanese.

Quello che voglio chiederle è se, in caso di esplosione dell'Agip Abruzzo, era possibile presupporre un disastro per la città di Livorno. In altre parole, non è che la concentrazione dei soccorsi sull'Agip Abruzzo è da ricondurre alla paura che la petroliera esplodesse, creando un disastro per la città, per cui forse, per causa di forza maggiore, il traghetto non doveva neanche essere visto? Non doveva essere visto, perché mi sembra assurdo che nessuno lo abbia individuato. In quel momento i soccorsi più urgenti ed importanti erano indirizzati sull'Agip Abruzzo per evitare che esplodesse, coinvolgendo la città di Livorno.

PRESIDENTE. Senatore Floris, se ho ben capito, lei sostanzialmente dice che il fatto che si sia concentrata l'attenzione sull'Agip Abruzzo, non fu determinato tanto dal timore di un disastro ambientale, quanto piuttosto dalla paura che l'esplosione della petroliera creasse una quantità di danni in termini di vite umane molto superiore a quella del traghetto.

CECCHERINI. Assolutamente no. La distanza alla quale si trovava la petroliera, sia dalla costa che dal porto, era tale da rientrare in maniera molto ampia nei limiti di sicurezza. Si sarebbe determinato però sicuramente un disastro ambientale: l'affondamento della nave e lo sversamento di migliaia di tonnellate di petrolio avrebbe causato un grave danno ecologico, ma, dal punto di vista del rilascio di energia (scoppi, incendi, crolli e così via), la distanza era tale che eravamo assolutamente certi che non si sarebbe verificato nulla del genere. Questo per ribadire che non c'è stato nessun tentativo, nessun approccio, nessun sottintendimento, nessun ammiccamento per il quale io oggi possa sostenere che qualcuno abbia dovuto non vedere il Moby Prince. Semplicemente – e qui è la tragedia – non si è visto.

URAS (*Misto*). Ingegnere Ceccherini, quella sera in rada c'erano navi militarizzate, di cui si è sempre parlato come navi per il trasporto di munizionamento, esplosivi o comunque materiali esplodenti. Le altre navi presenti in rada erano a distanza di sicurezza, soprattutto le navi militarizzate e l'altra petroliera, l'Agip Napoli?

CECCHERINI. Senatore Uras, le operazioni che effettivamente si svolgevano in rada – fra l'altro io l'ho saputo dopo – avvenivano nella zona Nord, nel lato in cui arriva il canale dei Navicelli, davanti a Camp Derby, in località Calambrone per intenderci. Il disastro avvenne esattamente dalla parte opposta, per cui le due aree erano distanti almeno dieci miglia, quindi grosso modo venti chilometri. Secondo me, quindi, ma esprimo un'opinione personale, la cosa c'entra poco.

PRESIDENTE. Possiamo riprendere ora la seduta pubblica e riaprire la trasmissione audio-video.

(I lavori riprendono in seduta pubblica dalle ore 13,35).

PRESIDENTE. Non essendoci altre richieste di intervento, ringrazio ancora una volta l'ingegner Ceccherini per il suo contributo e dichiaro conclusa l'audizione odierna.

PROIEZIONE DEL DOCUMENTARIO «BUONA SERA MOBY PRINCE», REALIZZATO DALLA REDAZIONE DI CAGLIARI DELLA RAI

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

PRESIDENTE. Comunico che la prossima seduta sarà dedicata alla discussione di una bozza di relazione intermedia.

I lavori terminano alle ore 14.

