



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 23

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

AUDIZIONE DELL'AMMIRAGLIO SERGIO ALBANESE,  
COMANDANTE DELLA CAPITANERIA DI PORTO  
DI LIVORNO ALL'EPOCA DEI FATTI

25<sup>a</sup> seduta: martedì 7 giugno 2016

Presidenza del Presidente LAI

**I N D I C E****Audizione dell'ammiraglio Sergio Albanese, comandante della  
Capitaneria di porto di Livorno all'epoca dei fatti**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 8, 11 e <i>passim</i>	<i>ALBANESE</i> . . . . .	Pag. 4, 8, 11 e <i>passim</i>
BATTISTA ( <i>Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE</i> ) . . . . .	11, 12, 31 e <i>passim</i>		
CAPPELLETTI ( <i>M5S</i> ) . . . . .	33		
GRANAIOLO ( <i>PD</i> ) . . . . .	25, 29		
MATTEOLI ( <i>FI-PdL XVII</i> ) . . . . .	11, 19, 23 e <i>passim</i>		
PAGLINI ( <i>M5S</i> ) . . . . .	34		
URAS ( <i>Misto</i> ) . . . . .	32		

---

*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'ammiraglio Sergio Albanese, comandante della Capitaneria di porto di Livorno all'epoca dei fatti.*

*I lavori hanno inizio alle ore 10,30.*

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

PRESIDENTE. Colleghi, vi ricordo che il prossimo 21 giugno ascolteremo l'ingegnere Giovanni Mignogna, il perito navale che come consulente tecnico di parte nel processo di primo grado si è occupato di ricostruire la vicenda e che in data 28 giugno ci sarà qui in Senato la presentazione del volume della giornalista Elisabetta Arrighi.

Convoco per domani, martedì 8 giugno, alle ore 13, l'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi.

*(La seduta, sospesa alle ore 10,40, riprende alle ore 11,40)*

**Audizione dell'ammiraglio Sergio Albanese, comandante della Capitaneria di porto di Livorno all'epoca dei fatti**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dell'ammiraglio Sergio Albanese, comandante della Capitaneria di porto di Livorno all'epoca dei fatti.

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'ammiraglio Albanese e ai commissari se ritengono che i loro interventi debbano essere secretati. In ogni caso, l'audito 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 ritengono 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.

Scusandomi per il ritardo determinato dal protrarsi dei nostri precedenti lavori, do dunque il benvenuto all'ammiraglio Albanese, che ringrazio per la presenza e per la disponibilità. A lui cedo immediatamente la parola.

*ALBANESE.* Ringrazio il Presidente per aver accolto la mia richiesta di essere audito perché, dopo aver seguito su *Internet* i lavori della Commissione, ho sentito il dovere di propormi per fornire alcuni chiarimenti che ritenevo necessari.

Innanzitutto, ho notato che molti commissari sono interessati a conoscere le mie qualità professionali, su cui ho sentito chiedere a molti auditi un giudizio. Se permettete, quindi, proprio per rispondere alle vostre domande, vorrei rendere noto brevemente il mio *curriculum*.

Sono nato a Molfetta, in Provincia di Bari; dopo aver frequentato il liceo classico, mi sono laureato presso l'università di Bari in giurisprudenza, all'epoca del professore Aldo Moro. Dopo la pratica forense, ho superato l'esame di procuratore legale, ma dovevo fare il servizio militare. All'epoca ero iscritto alla leva di mare: sono figlio di un sottoufficiale di Marina che, appena compiuti i sedici anni, mi iscrisse alla leva di mare che, all'epoca, durava 28 mesi (erano quattro mesi di Accademia e due anni obbligatori come ufficiale di complemento). Mentre trattavo la pratica con la Capitaneria, lessi il bando di concorso nelle Capitanerie di porto in cui, sempre all'epoca, si entrava solo con la laurea; la cosa mi piacque e quindi, anziché per 28 mesi, ho prestato quel servizio militare per tutta la vita.

Frequentai per un anno l'Accademia di Livorno, dove mi classificai fra i primi ed ebbi quindi la possibilità di scegliere la destinazione. Essendo scapolo al tempo, naturalmente scelsi Bari, dove rimasi per tre anni in un rapporto subalterno per il grado. In Accademia, però, fra le note caratteristiche che mi riguardavano era stata indicata una mia «particolare attitudine al comando». Questa frase mi ha portato, per quasi tutti i 40 anni di servizio, a ricoprire sempre incarichi di comando, che ora vado ad elencarvi: comandante in seconda della Capitaneria di porto di Crotone; comandante in seconda della Capitaneria di porto di Manfredonia; comandante titolare del porto di Barletta; comandante in seconda della Capitaneria di porto di Pescara; comandante in seconda della Capitaneria di porto di Portoferraio, sull'Isola d'Elba, dove conobbi mia moglie.

Naturalmente, con l'arrivo delle promozioni, arrivarono anche gli incarichi di titolare di Capitaneria. Fui mandato ad Olbia, dove ressi per tre anni il Comando della Capitaneria di porto; fu un ufficio molto pesante ed oneroso, ma ho avuto la soddisfazione di vedermi tributato un encomio solenne per aver coordinato il recupero delle merci pericolose che erano affondate insieme alla nave *Klearchos*, vicino all'Isola di Tavolara, a 83 metri di profondità. All'epoca l'assessore regionale Melis, che divenne poi Presidente della Regione, insisteva con il Governo per il recupero delle merci pericolose, perché rappresentavano una minaccia per l'inquinamento di quelle acque. Le merci pericolose erano delle bombole di anidride solforosa, stivate in quella nave a 83 metri di profondità. Lo Stato italiano pagò ad una società 11 miliardi – ricordo bene la cifra – per il recupero di quelle merci. Alla fine dell'operazione – che noi seguivamo e controllavamo – si pretese dal comandante della Capitaneria un attestato dal quale risultasse che non c'erano più quelle bombole e che la nave era stata completamente depurata. A quale sistema potevo ricorrere per rilasciare un attestato del genere? Potevo solo im-

barcarmi su un batiscafo, andare a 83 metri di profondità – con un copilota, ovviamente – entrare nelle stive della nave e controllare che le bombole fossero state tutte asportate. Questa operazione mi portò ad avere con soddisfazione questo encomio solenne.

Promosso capitano di vascello, andai a Cagliari come reggente per un certo periodo di tempo; anche lì feci poi il comandante in seconda, ricevendo un altro encomio quando demolimmo quattordici villette in muratura a Marina Piccola. So che ci sono dei senatori sardi, che quindi possono seguirmi bene. Nati inizialmente come depositi di attrezzi da pesca, si erano trasformati poi in depositi per attrezzature da pesca sportiva, per diventare poi degli *chalet* che naturalmente venivano affittati anche d'estate. Fummo fortunati a trovare un sindaco che ci diede una mano e con delle ruspe demolimmo quattordici villette. Era un'azione necessaria perché dovevamo poi ripulire i tre chilometri del Poetto di mille – e dico mille – casotti in legno abusivi.

Dopo questa operazione fui trasferito ad Ancona, sempre come direttore marittimo. Lì rimasi per tre anni, facendo anche il Presidente del Circolo ufficiali del Dipartimento. Dopo Ancona, fui destinato a Livorno per due anni.

Ero arrivato a Livorno da poco, quando notai che c'era questo famoso ufficiale, che i miei predecessori avevano fatto «campare», che faceva quello che voleva; gli andava tutto bene (ho sempre detto che lo temevano). Io notai, invece, che questo ufficiale non andava affatto bene: disinvoltamente superava tutti i regolamenti militari di questo mondo ed incominciò così a punirlo. Con le punizioni che arrivarono, le note si abbassarono e con l'abbassamento delle note non fu promosso. Da quel momento mi giurò non so cosa, ma mi ha perseguitato. Naturalmente non mi sono soffermato sulla cosa visto che, come ho detto, avevo alle spalle un'esperienza tale che mi consentiva di affrontare anche queste situazioni. In ogni caso, quando è arrivato il momento dell'emergenza Moby Prince, questo ufficiale ha fatto il diavolo a quattro per dimostrare che il sottoscritto non è stato in grado di coordinare e dirigere le operazioni di soccorso, ma di questo parleremo poi con calma.

Continuando ad illustrarvi il mio *curriculum* – torneremo poi sulla questione che ci interessa – dopo Livorno feci un corso di otto-nove mesi presso il CASD (Centro Alti Studi per la Difesa), al termine del quale feci una relazione sul tema della tempestività decisionale che finì su tutti i giornali: conservo ancora a casa una recensione del «Corriere della Sera». All'epoca i Capi di Stato maggiore delle tre Armi erano di pari grado con il Capo di Stato maggiore della Difesa, che era dunque un *primus inter pares*: a me sembrava opportuno che il Capo di Stato maggiore della Difesa assumesse, invece, un grado superiore, proprio per essere al di sopra delle parti e porsi come superiore gerarchico dei Capi di Stato maggiore. Ciò fu quello che proposi nella mia relazione, che fu discussa e contrastata, anche se poi, alla fine, la questione diventò oggetto di una legge dello Stato e, nella relazione dell'onorevole che la presentò, ritrovai pagine intere di quello che io avevo scritto.

Successivamente fui trasferito a Trieste. Ricordo che in quel periodo Trieste era molto importante, perché c'era l'embargo delle armi e delle munizioni cominato dall'ONU ai Paesi della ex Jugoslavia (Slovenia, Croazia, Kosovo, che erano in lotta tra loro). L'embargo consisteva nel controllare che tutte le navi mercantili in transito dal Canale d'Otranto fino a Trieste non portassero a bordo carichi di armi o munizioni. Arrivarono dunque a Trieste, ovviamente tramite navi militari, tutte le navi dell'ONU, della NATO, dell'Unione Europea: nei quattro anni che ho fatto il comandante del porto di Trieste, dal 1992 al 1996, ci sono state 400 navi militari a Trieste. Tenete conto che ne avevo quasi due al giorno in porto e a Trieste non c'erano altri enti o comandi della Marina militare: era la Capitaneria che doveva far fronte a tutto. Pensate a quando arrivavano le superportaerei americane, con 5.000 uomini a bordo, ma soprattutto quelle di ultima generazione, a propulsione nucleare, con tutte le discussioni che ne seguivano con le associazioni ambientaliste che si opponevano all'arrivo di quelle navi a banchina. C'è da dire che Trieste è l'unico porto del Mediterraneo che, per via dei fondali, può consentire ad una portaerei di attraccare e di arrivare a banchina.

Arrivavano navi a propulsione ordinaria (come l'America o la Kennedy), ma c'erano quelle a propulsione nucleare (come la George Washington), per cui si ponevano motivi di sicurezza. Provate ad immaginare il via vai di mezzi e di rifornimenti logistici, nonché le attività di rappresentanza, tra cui accompagnare i vari comandanti nelle varie sedi istituzionali della Regione e del Comune. Ricordo che ebbi la visita dell'ambasciatore USA in Italia, Bartholomew, un italoamericano, che venne personalmente a ringraziarmi per l'assistenza prestata dalla Capitaneria, senza l'aiuto di nessuno, senza avere nemmeno un marinaio in più. In quel periodo ci improvvisammo tutti interpreti ed ufficiali di collegamento; io fui costretto a rispolverare il mio inglese scolastico per interfacciarmi con questi personaggi, che erano tutti ammiragli o comunque con alti gradi gerarchici.

Venne in visita lo stesso presidente Scalfaro il quale, parlando con qualche autorità, forse con il prefetto, manifestò tutta la sua soddisfazione, al punto tale che, al rientro in sede, mi conferì l'onorificenza di commendatore della Repubblica.

Capii comunque che la mia carriera era finita, vista la pubblicità negativa che compariva quotidianamente sui giornali in relazione al disastro del Moby Prince, a quella disgrazia e a quella tragica emergenza. Detti allora le dimissioni e andai via.

Nel frattempo continuai a lavorare al porto di Trieste visto che il sindaco Illy, bontà sua, mi cooptò nella sua giunta e mi affidò l'incarico di assessore alla vigilanza e alla sicurezza, cioè alla polizia municipale – parliamo di 350 vigili – e alla protezione civile. Ho svolto questo lavoro per due anni – le credenziali le potete chiedere ad Ettore Rosato, che in quel periodo era il Presidente del consiglio comunale – ma francamente non mi dava soddisfazione. Feci allora un concorso nella magistratura onoraria, lavorando poi per otto anni come giudice di pace a Trieste, fino ai limiti di età, cioè fino ai 75 anni.

Questo è il mio *curriculum*. Giudicate voi.

Passando ora alla questione che ci riguarda da vicino, ho portato con me una relazione che più tardi leggerò e che, nel frattempo, consegno al Presidente.

Preliminarmente vorrei parlare della posizione giudiziaria del personale della Capitaneria. Dopo quella sera – di cui poi parleremo come cronaca, nei particolari – si incominciò a parlare dei soccorsi: veniva fuori sempre il tema dei soccorsi. L'individuo al quale prima ho fatto cenno, lanciava i suoi messaggi attraverso i giornali, chiedendo come mai io non venissi ascoltato dai giudici. Si presentò lui stesso dal magistrato, il quale capì che era «acqua fresca».

La procura della Repubblica inviò comunque i primi avvisi di garanzia, cominciando dal marinaio che quella sera era all'apparato radio. Ne rimasi meravigliato perché, se è vero che abbiamo una stazione radio, la utilizziamo però per i collegamenti interni al porto, con le nostre motovedette. Esisteva invece una stazione radio dell'allora ministero delle Poste e Telecomunicazioni, che si chiamava «Livorno Radio», posta su una collina, con antenne potentissime che captavano gli SOS lanciati nel Mediterraneo. Ricordo che ci telefonavano e ci comunicavano SOS lanciati magari vicino Trapani, dopodiché noi ci preoccupavamo di allertare la Capitaneria di Trapani.

Quella sera non fu sentito alcun SOS; evidentemente il segnale era talmente debole o coperto o con interferenze strane in lingua straniera, che non fu sentito. Non lo sentì neppure il nostro marinaio che, a maggior ragione, aveva un apparato minimo rispetto a quello delle Poste, azionato peraltro da personale specializzato. Il nostro era un marinaio di leva che, come tutti i marinai, fa un po' di esperienza, anche se era diplomato capitano di lungo corso. Quel marinaio comunque fu inquisito e quello fu il primo avviso di garanzia.

Arrivò poi un avviso di garanzia all'ufficiale di ispezione, il capitano di fregata Checcacci, un eccellente ufficiale che, fra l'altro, avevo conosciuto a Cagliari al comando della Dante Novaro, la motovedetta d'altura più grande che aveva all'epoca il Corpo delle Capitanerie, che era stata dislocata a Cagliari proprio perché era la zona più ampia da controllare. Il perimetro costiero della Sardegna è infatti di 1.700 chilometri – sugli 8.000 chilometri di costa dell'Italia – per cui quella motovedetta aveva il compito di controllare da Bonifacio fin giù al Canale di Sicilia. Checcacci, ripeto, era un ottimo ufficiale, ma ne parlerò dopo. Fu raggiunto comunque anche lui da un avviso di garanzia, così come il comandante in seconda – che purtroppo ci ha lasciato e forse, chi lo sa, anche per le conseguenze di questo incidente – il quale quella sera dovette sostituirmi, perché ero stato chiamato a La Spezia per motivi di rappresentanza. Il comandante in capo era stato sostituito e, come si usa fare da protocollo, c'era una cerimonia di commiato con le rispettive consorti: con macchina e autista andai dunque a La Spezia al *cocktail* pomeridiano che era stato organizzato.

Intorno alle 21-21,15 ormai era finito tutto e presi la strada del ritorno. Tuttavia, poiché avevo avvisato tutti, quella sera il comandante in

seconda per sostituirmi piombò immediatamente nella sala operativa, dove c'era l'ufficiale di ispezione.

PRESIDENTE. Mi scusi, ammiraglio, ma quindi alle 21,20 lei era già ripartito da La Spezia?

ALBANESE. Ero ancora a La Spezia e non sapevo niente di quanto era accaduto perché non c'erano collegamenti. Dopo aver salutato tutti, lasciai La Spezia, chiedendo all'autista – come sempre – di andare piano, visto anche che era sera: impiegammo un'ora e mezza, quasi due ore per arrivare a Livorno. Nel frattempo non sapevo niente, ero completamente all'oscuro di tutto.

PRESIDENTE. Lei quindi viene a sapere quello che era successo quando arriva a Livorno?

ALBANESE. Ora ci arriviamo, perché prima vorrei concludere il discorso che stavo facendo.

Dopo i tre avvisi di garanzia che ho ricordato, tutti si aspettavano il quarto, diretto al sottoscritto, che però non arrivava. C'è stato un gruppo di familiari delle vittime che mi ha denunciato, più o meno con gli stessi capi di imputazione e accusandomi degli stessi reati contestati al personale in servizio quella sera. L'avvocato di parte lesa, costituitasi poi parte civile, aggiunse a questo anche la mancanza di organizzazione e di pianificazione di una zona di ancoraggio che, secondo la sua visione, io non avevo previsto, mentre invece avrei dovuto inserire nel regolamento del porto di Livorno, nel quale, a dire dell'avvocato, non esisteva nulla di tutto ciò. Ho portato comunque una copia del regolamento, che era stato aggiornato l'ultima volta tre anni prima dall'ammiraglio Francese: neanche lui, per la verità, aveva previsto una zona destinata all'ancoraggio e ciò per un semplice motivo, che ora vi spiego. Il porto di Livorno ha un'estensione lineare, come del resto tutta la costa livornese, mentre le zone di ancoraggio si addicono maggiormente ad acque racchiuse in golfi, in insenature. Ci tengo a dire che neanche a Trieste ho trovato una zona di ancoraggio, nonostante la presenza del golfo. In ogni caso, esistevano in Italia queste pianificazioni per cui sulla carta nautica e nel portolano erano indicate le zone nelle quali dovevano ancorarsi le navi in attesa di entrare in porto.

A Livorno una zona di ancoraggio non era prevista per il motivo che vi ho detto. C'è da dire, poi, che non si può pensare che la Capitaneria debba costringere i comandanti delle navi – che sono capitani superiori di lungo corso – a muoversi in un certo modo e guidarli per mano da una parte e dall'altra: quegli ufficiali leggono il portolano, le ordinanze della Capitaneria e guardano le carte nautiche, dalle quali risulta se il fondale è un buon tenitore. Per i non addetti ai lavori, un fondale buon tenitore sta a significare che regge bene l'ancora: pensate che, quando un'ancora va sul fondo, può trovare uno scoglio, che poi rischia di essere distrutto nel momento in cui la nave deve svincolarsi e salpare. Il fondale

buon tenitore è invece un misto di sabbia e di fango, in cui l'ancora sprofonda nel fango e ciò facilita la nave nel momento in cui salpa. Ricordo poi che, insieme all'ancora, c'è anche la famosa catenaria; si danno di solito sei o sette lunghezze di catena in base all'altezza del fondale (una lunghezza corrisponde a 25 metri). L'Agip Abruzzo aveva dato sette lunghezze e mezzo di catena, cioè aveva una catenaria di circa 200 metri; poi c'era l'ancora.

Tornando alla vicenda processuale, venni denunciato perché non avevo regolamentato il servizio dell'ancoraggio. Il personale fu rinviato a giudizio ed iniziò il processo di primo grado, che è durato sei anni, visto che la sentenza è dell'ottobre 1997. Per quanto mi riguarda, dopo essere stato interrogato come persona informata dei fatti dal pubblico ministero De Franco, non ebbi mai un avviso di garanzia.

Dopo circa un anno o due – ora non ricordo esattamente – il pubblico ministero chiese al giudice per le indagini preliminari, dottor Urgese, di archiviare la mia posizione. Il giudice per le indagini preliminari, a fronte dell'istanza di archiviazione, che troverete tra i documenti che ho prodotto, rinviò gli atti al pubblico ministero, sostenendo che sarebbe stato bene approfondire le indagini con ulteriori perizie ed interrogatori. Non so che cosa fece il pubblico ministero che, nel frattempo, venne trasferito e sostituito dal dottor Cardi, il quale, dopo poco tempo, presentò una nuova istanza di archiviazione al giudice per le indagini preliminari.

C'è da dire che, ad ogni istanza di archiviazione, le parti civili facevano opposizione per cui il giudice per le indagini preliminari, forse dopo la lettura delle motivazioni dell'opposizione, rimetteva gli atti al pubblico ministero per ulteriori approfondimenti ed indagini. Insomma, alla fine capii che il giudice per le indagini preliminari non si sarebbe pronunciato, se non dopo la sentenza del processo principale – quello a carico dei tre soggetti che prima ho ricordato – nel quale furono ascoltati 200 testimoni, 30 avvocati e una trentina di periti, tra consulenti di parte e periti d'ufficio. Finalmente, dopo le varie perizie, il collegio giudicante ritenne che non ci fosse un nesso di causalità fra i presunti ritardi dei soccorsi e la morte di quelle 140 persone. A questa pronuncia si arrivò sulla base delle risultanze di tutte le perizie d'ufficio, dunque non delle perizie dei consulenti nominati dal pubblico ministero e dai difensori delle parti.

Ricordo che all'epoca, non so per quale motivo, si andò in Inghilterra per formare un *pool* di periti navali, cattedratici ed ingegneri che dovevano studiare il fenomeno dell'incendio a bordo del Moby Prince. Non esisteva infatti un precedente nella storia della marineria mondiale in cui un traghetto fosse penetrato per 14 metri – signori miei, 14 metri! – nel *tank* di una petroliera, ricevendo 2.700 tonnellate di greggio, infiammatesi a causa delle scintille provocate dallo sfregamento delle lamiere: parliamo di 2.700 tonnellate di greggio in fiamme. Non esisteva un precedente simile. Si costituì così un *pool* internazionale, formato da due inglesi (uno era scozzese, di Glasgow, e l'altro del Galles, di Cardiff) e da due italiani, un cattedratico, un certo ingegner Prosperi e l'ingegner Angioli, che era un dirigente dei Vigili del fuoco, precisamente un comandante

provinciale dei Vigili del fuoco, ma a livello di ispettore. Questi quattro periti studiarono nei minimi particolari lo sviluppo di questo incendio. Io ho inviato alla Commissione soltanto uno stralcio della perizia riguardante i soccorsi, ma voglio poi consegnare la perizia per intero.

Fu una perizia fatta quasi col consenso dei consulenti delle parti civili e dico questo perché furono loro a porre i quesiti, nel senso che il giudice accettò i quesiti formulati dalle parti civili, che non riguardarono soltanto i soccorsi, ma anche le modalità con cui si sarebbe sviluppato l'incendio a bordo, metro quadrato per metro quadrato.

Una parte della perizia, ad esempio, era specificamente riferita ai ponti superiori e alle «nicchie di vivibilità» della nave, difficilissime da trovare: ne trovò una solo il mozzo, che si rifugiò ad estrema poppa, quasi aggrappandosi alla ringhiera esterna, al di fuori delle lamiere infuocate dall'incendio, di cui non subì il calore.

Quanto al garage risultò – dispiace dirlo, ma i tecnici navali lo riscontrarono e nessuno mai si oppose a questo risultato – che stranamente il mascone di prua del traghetto era leggermente aperto. Chi viaggia in traghetto sa bene che si sale a bordo di poppa e si scende di prua o viceversa. Fino a quando si lascia un po' aperta la poppa, la cosa è relativa; quando invece a rimanere aperto è il mascone di prua, cioè quando la prua della nave non è ermeticamente chiusa, ma è sollevata, ciò rappresenta un pericolo anche per la navigazione. Ci sono casi in cui nel Mare del Nord dei traghetti, che distrattamente lasciano sollevato il gavone, affondano perché entra del liquido che, con il movimento del mare, si sposta: parliamo di tonnellate di acqua che si spostano da una parte e dall'altra, facendo sbandare e capovolgere lo scafo. Nel caso del Moby Prince fu trovata – e lo si dice in questa perizia – leggermente sollevata la basculante, la rampa. Pertanto, come ho già detto, in considerazione della differenza di livello e di scafo, quando il Moby Prince si infilò in quel *tank* di 2.700 tonnellate, è come se ci fosse stato un imbuto capovolto. Si infilò e, per via di quell'apertura, ricevette soprattutto nel garage quel quantitativo di greggio.

Ne consegue che, se ci fosse stata una chiusura stagna, molto probabilmente il garage sarebbe stata l'unica zona vivibile, almeno per pochi minuti, perché chiusa ermeticamente: perlomeno si sarebbero potute aprire le rampe e ci si sarebbe potuti buttare a mare. L'entrata del combustibile nel garage provocò un irraggiamento che – secondo quanto dicono i periti – influenzò lo scoppio dei serbatoi di benzina delle macchine stivate nel garage. Si creò così un inferno: gli ormeggiatori lo definirono la fornace di una pizzeria. Questa era la situazione.

Ci furono poi le perizie necroscopiche, le autopsie e tutto quello che vogliamo, ma, tenete presente, che i periti d'ufficio sono ausiliari del giudice, cioè sono pubblici ufficiali con funzioni giudiziarie che, prima di ricevere l'incarico, giurano di dire tutta la verità. Ne consegue che questa perizia per essere smentita necessita di una querela di falso, perché chi l'ha scritta è un pubblico ufficiale con funzioni giudiziarie, ausiliario

del giudice. Non si può quindi paragonare questa perizia al parere di un consulente di parte, senza voler far nomi, in cui per esperienza...

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Mi scusi, ma questa è una teoria tutta sua! Se avesse ragione lei, gli imputati nei processi non potrebbero difendersi! Ma che cosa sta dicendo?

PRESIDENTE. Senatore Matteoli, consentiamo all'ammiraglio di proseguire e poi facciamo tutte le osservazioni del caso. La ringrazio.

ALBANESE. Non sono d'accordo. Non è una mia teoria: lo dice il codice di procedura penale!

In quella perizia, che poteva benissimo essere impugnata, si dice che, se anche tutti i mezzi fossero stati presenti al momento della collisione, il risultato non sarebbe cambiato, escludendo dunque un nesso eziologico, una relazione di causa ed effetto fra l'evento e il capo di imputazione. Persino le parti civili si sono guardate bene, in sede di appello, dall'impugnare questa perizia che, dunque, ha fatto fede ed è stata basilare per l'assoluzione del personale della Capitaneria. In sede di appello è stata impugnata la pronuncia di assoluzione nei confronti del terzo ufficiale dell'Agip Abruzzo per non aver suonato le campane e segnalato la nebbia, ma nessuno ha impugnato la sentenza di assoluzione del personale della Capitaneria che si basava soprattutto su quella perizia. Sono arrivate poi le perizie dei medici legali, che hanno parlato di sopravvivenza delle vittime per 20-30 minuti, ma questo è relativo. Diciamo pure che potrebbe essere scientificamente opinabile non so cosa. È invece un dato che la perizia sulla quale si è fondata l'assoluzione del personale della Capitaneria da parte del collegio giudicante – ripeto – è quella dei periti navali che, come ho detto, sono stati posti anche a confronto con i consulenti di parte nel dibattimento. I periti inglesi del *pool* sono stati addirittura richiamati ed ascoltati con degli interpreti nominati dal giudice, facendo di nuovo giuramento (avevano giurato già prima di fare la relazione e poi, nel momento in cui sono stati sentiti come testimoni, hanno giurato per la seconda volta).

Signori miei, se non ci si poteva nemmeno avvicinare allo scafo, come si poteva pretendere che potesse salire qualcuno a bordo? Sì, è vero, è salito un giovanotto dei rimorchiatori.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Mi scusi, signor Presidente, volevo intervenire brevemente sull'ordine dei lavori.

Dal momento che stiamo parlando di eventi successivi alla sera del disastro, vorrei chiedere all'ammiraglio Albanese di darci, invece, in ordine cronologico i suoi ricordi di quella notte, altrimenti siamo in difficoltà nel ricostruire come sono andate le cose.

ALBANESE. Sono pronto a farlo.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Personalmente sono rimasto al punto in cui l'ammiraglio ripartiva con la macchina da La Spezia. Se lei è d'accordo, Presidente, vorrei chiedere al comandante Albanese di cominciare il suo racconto col dirci che cosa è successo una volta che è arrivato a Livorno. Parlare del mozzo che si è salvato, del giovane che è salito a bordo o delle vicende giudiziarie, certamente non ci aiuta. Se dunque l'ammiraglio ha finito di ripercorrere i fatti giudiziari, lo pregherei di iniziare a raccontarci quello che è successo dopo che è arrivato a Livorno.

*ALBANESE*. Concludo allora sui fatti giudiziari.

Il 31 ottobre del 1997 il personale della Capitaneria viene assolto perché il fatto non sussiste. Successivamente, nell'aprile del 1998, quindi sei mesi dopo la sentenza di primo grado, il giudice per le indagini preliminari, con ordinanza convalida l'archiviazione richiesta dai pubblici ministeri. Badate bene, parliamo di un'ordinanza, non di un decreto, il che significa dal punto di vista procedurale che, in base all'opposizione fatta dai denunciati, c'è stato un piccolo dibattimento, una camera di consiglio in cui il giudice per le indagini preliminari ha ascoltato il pubblico ministero, le parti civili e il difensore ed ha emanato poi l'ordinanza. Questo è quello che mi riguarda.

Vi dirò di più: anche dopo, prudentemente, il giudice per le indagini preliminari ha aspettato che il procuratore generale e le parti civili non presentassero appello avverso la sentenza nella parte riguardante il personale della Capitaneria, per cui praticamente è passata in giudicato la sentenza di primo grado, che più o meno mi riguardava.

Vi darò ora lettura della relazione, che ho già consegnato al Presidente, nella quale ricostruisco cronologicamente i fatti di quella sera: si tratta di dati e sono quindi costretto a leggerli.

L'allarme lanciato alle ore 22,25 dalla nave-traghetto Moby Prince non venne raccolto, né dalla Capitaneria, né dai numerosi operatori portuali, pur in ascolto sul canale 16, frequenza di soccorso in fonìa, vale a dire dalla società Rimorchiatori Tito Neri, dagli ormeggiatori, dalla stazione piloti, dall'avvisatore marittimo (come sapete, l'avvisatore marittimo è una specie di torre di controllo che sta all'inizio del porto) e neppure dalla radio costiera Livorno PPT, dotata di potenti apparati e di personale specializzato, istituzionalmente deputato all'ascolto pubblico continuo. Costoro se ne avvidero solo il giorno successivo, dopo aver sbobinato la registrazione dell'intero traffico delle comunicazioni intercorse la notte del sinistro. Ripeto ancora una volta, e lo sottolineo, inspiegabilmente nessuno di costoro ebbe un avviso di garanzia.

Dalla perizia giudiziaria del nastro magnetico, depurato dalle interferenze, è risultato che l'unica richiesta di soccorso emessa dal traghetto, forse neppure con un apparato di trasmissione efficiente, fu di debolissima intensità e quasi totalmente coperta da altre comunicazioni in lingua straniera. Questo è stato scientificamente accertato da un'altra perizia Fonit Cetra, a firma dei periti Bassani e Giuffrida. Si sosteneva, infatti, che c'e-

rano state due o tre richieste di *mayday* dal Moby Prince, ma questa ipotesi è stata scartata da una perizia del tribunale: il Moby Prince fece una sola richiesta.

La richiesta di soccorso emessa dalla motocisterna Agip Abruzzo, invece, fu sentita forte e chiara dalla radio della sala operativa della Capitaneria e da altre stazioni radio viciniori, per cui il personale che presidiava la sede – e precisamente l'ufficiale e il sottufficiale di ispezione, il Comandante in seconda (che sostituiva il sottoscritto assente per obblighi di rappresentanza presso il Comando in Capo di La Spezia), l'equipaggio della motovedetta CP 232 di turno SVH, il nostromo del porto, la squadra di servizio dei marinai in caserma, altro personale libero dal servizio (c'era un gruppo di sergenti in tirocinio che si imbarcarono sulla motovedetta) e la CP 250 di comandata – attuò le misure di pronto intervento. La motolancia degli ormeggiatori, la motobarca pompa dei Vigili del fuoco e i due rimorchiatori di guardia in pochi minuti superarono l'imboccatura Sud del porto dirigendo verso il punto di fonda della petroliera che, se pur avvolta da una densa nube biancastra, nei primi momenti era individuabile per le alte fiamme di fuoco che ne sovrastavano la sommità.

Si precisa che l'equipaggio della motobarca pompa dei Vigili del fuoco e dei due rimorchiatori di guardia (quella sera il Tito Neri VII e il Tito Neri IX) hanno turni di lavoro che consentono un'immediata operatività, mentre per l'equipaggio delle motovedette CP non può prevedersi tale immediatezza per carenze logistico-amministrative, per cui la prima uscì alle 22,45 e la seconda alle 23,12. Il nostromo uscì alle ore 23,19 con un terzo rimorchiatore (il Tito Neri II), dopo aver fatto allertare gli altri rimorchiatori della stessa società e lanciato all'etere la richiesta del nominativo della nave investitrice. Nell'allarme che l'Agip Abruzzo diede si diceva, infatti: «Siamo stati urtati da una nave», ma non si capiva bene quale nave fosse; poi venne fuori che era una bettolina, ma naturalmente non era così. Queste furono, però, le prime notizie che l'Agip Abruzzo diede alla Capitaneria.

Per chiarire le diverse organizzazioni interne si fa riferimento alla circolare del Ministero dell'interno del 28.8.1986, che stabilisce che, per ogni mezzo navale dei Vigili del fuoco, l'organico deve essere di 28 unità, quattro equipaggi di sette unità ciascuno, a fronte di un organico di quattro/cinque unità, che costituisce l'unico equipaggio delle motovedette CP, il cui tempo di prontezza operativa previsto dalla circolare del Comando generale delle Capitanerie (protocollo 86/40009 del 20.12.1990) è indicato in 30 minuti dall'allarme per quella di turno ed in due ore per quella di comandata, cioè quella di rinforzo (la CP 250, che poi presi io per portarmi sul luogo).

Il servizio ausiliario dei rimorchiatori, attrezzati e dotati delle specifiche apparecchiature per l'emergenza antincendio sotto l'alta sorveglianza dei Vigili del fuoco, è radicato nell'atto formale di concessione pluriennale del servizio del rimorchio portuale, che prevede la prontezza operativa 24 ore su 24 di due unità del concessionario all'ordine della Capitaneria. I relativi compensi vengono valutati nei costi della gestione dell'im-

presa e assentiti mediante le voci tariffarie del servizio di assistenza alle navi approdanti per le operazioni commerciali e periodicamente aggiornati con decreti dell'autorità marittima.

Mi spiego in termini più semplici: i rimorchiatori non sono dei volenterosi, dei volontari, visto che a volte sono sembrati quasi dei filantropi che si buttano a salvare le vite. I rimorchiatori sono obbligati ad attrezzarsi per questo e sono sotto il controllo dei Vigili del fuoco per le dotazioni dello schiumogeno, per l'efficienza delle spingarde (gli idranti), che ne fanno parte integrante, e vengono periodicamente addestrati insieme a noi e ai Vigili del fuoco nelle esercitazioni semestrali che si fanno. Sono quindi obbligati a tenere due rimorchiatori equipaggiati; poi vi dirò meglio anche la storia del giovanotto che sale sul traghetto. Parliamo di rimorchiatori d'altura, attrezzati anche per il salvataggio in alto mare. Ricordo che quando ho prestato servizio ad Olbia, non appena partiva un SOS in mezzo al mare, partivano i rimorchiatori da Bastia, da Marsiglia, da Olbia – ad Olbia c'erano i rimorchiatori della ditta Onorato – perché, secondo la legge del mare, le operazioni di assistenza, salvataggio e recupero, vengono liquidate a seconda del grado di assistenza dato dalla nave che richiede soccorso. Se la nave viene abbandonata e non ha più governo, diventa *res nullius*, il che significa che il primo che arriva diventa padrone. Pensate quindi ai compensi che riscuotono dalle assicurazioni le operazioni di salvataggio. Non voglio ricondurre la cosa ad un fatto penalmente rilevante, ma nell'equipaggio del rimorchiatore l'armatore prevede sempre «il pirata», chiamiamolo scherzosamente così, quello che cioè deve saltare a bordo della nave per agganciarla, perché il primo che la aggancia diventa proprietario: è previsto, quindi, il giovanotto bravo, l'acrobata.

Non è questo il caso della Capitaneria: abbiamo marinai di tutte le categorie (i Marò, i Fucilieri), ma «i pirati» non li abbiamo ancora inventati. Non si poteva quindi pretendere che un marinaio facesse quello che ha fatto, invece, quel giovanotto, e questo per rispondere al senatore che mi chiedeva come sono andate le cose. Peraltro, se si legge poi bene il fatto, prima di salire a bordo del Moby Prince quel giovanotto telefonò all'armatore: io inviterei la Commissione a chiedere all'armatore quale compenso ha riscosso dalle assicurazioni per quell'operazione. Come dicevo, infatti, dal momento in cui una nave è abbandonata e non c'è più nessuno, non è più nave, ma un relitto: chi la trova ne diventa proprietario. Si deve entrare, quindi, in questo ordine di idee.

In ogni caso, la Capitaneria utilizza i rimorchiatori per il servizio antincendio e, nel momento in cui si definiscono le tariffe, l'armatore porta in bilancio anche la gestione per i fuori orario, per i festivi e per i notturni di queste persone a disposizione. Quindi, nel calcolare la tariffa, insieme a tutti gli aumenti (gasolio, contratti sindacali), si considera quanto costa questo servizio e si addebita naturalmente sulla voce tariffaria, nel momento in cui per le normali operazioni commerciali viene utilizzata l'assistenza dei rimorchiatori.

Dunque, visto che istituzionalmente i rimorchiatori hanno questo compito, quella sera dovevano essere necessariamente i primi a partire,

perché sono pagati per essere pronti all'ordine, insieme ai Vigili del fuoco che – come abbiamo detto – hanno quattro equipaggi per ogni imbarcazione.

**PRESIDENTE.** Ammiraglio, prima di riprendere la lettura della relazione, le chiederei di specificare meglio questo punto. Come lei ci ha detto, la tariffa viene stabilita tenendo conto di tutti questi elementi e a pagare i rimorchiatori sono le navi che hanno questo servizio.

Nel caso in cui si determini, però, una situazione come quella che ha coinvolto il Moby Prince, chi paga il servizio di emergenza? Ha pagato l'armatore del Moby Prince? O forse la Capitaneria?

**ALBANESE.** Ha pagato l'assicurazione.

**PRESIDENTE.** Quindi tutti i servizi dei rimorchiatori sono stati pagati dall'assicurazione?

**ALBANESE.** Quell'operazione è stata compensata dall'assicurazione della nave, ma le dirò di più. Quell'atto di eroismo, con rispetto parlando, ha avuto un compenso particolare, perché il giovanotto che è salito a bordo del Moby Prince ha rischiato. Tuttavia, proprio perché si trattava di correre un rischio, ha chiesto prima il permesso all'armatore: ha telefonato all'armatore dicendo che poteva farcela e a quel punto ha avuto il permesso di andare. Purtroppo è un discorso anche venale, ma il rimorchiatore fa quello di mestiere. Direi, quindi, che non si può pretendere di mettere i rimorchiatori sullo stesso piano delle nostre motovedette: noi abbiamo scafi di vetroresina, con i marinai che salgono a bordo con le scarpe di gomma.

Tornando ai fatti di quella sera, le unità avviate per prime nella zona ove era ancorata l'Agip Abruzzo a metà percorso si ritrovano immerse in una fittissima nebbia, che impose una velocità ridotta onde evitare collisioni fra gli stessi mezzi soccorritori e con i motopescherecci che rientravano in porto provenienti da quella zona.

La prova della presenza della nebbia viene proprio dai motopescherecci – che io conosco per nome e che ho segnato da qualche parte – destinati alla pesca del cianciolo o da circuizione. La pesca da circuizione consiste nell'uscire solo nelle notti senza luna – cioè deve essere completamente buio – girando in una certa zona una rete enorme e mettendo al centro una barca con una lampara, che ha la funzione di attirare i pesci. Senza luna, al buio totale, i pesci – per il plancton e per tante altre esigenze – vengono attirati dalla luce, posizionandosi quasi intorno alla lampara. Quando il capopesca ritiene che sia il momento di tirare su la rete, la barca se ne esce e la rete viene tirata su. È un'operazione che comporta un certo tempo, per cui nella notte se ne fanno al massimo due. La notte del disastro i motopescherecci erano usciti alle ore 21,30 e alle ore 22,30-23 erano già di ritorno. Perché? Perché era arrivata una nebbia così fitta che la luce della lampara era stata annullata, per cui non aveva più senso te-

nere in mare la lampara, con le luci da 2.000 watt accese, perché la nebbia le aveva oscurate. I motopescherecci rientrarono dunque in porto intorno alle 23, mentre avrebbero potuto tranquillamente fare almeno due calate, come si usa dire. Il rientro dei pescherecci anzitempo per il fatto che la lampara non poteva più svolgere la sua funzione è quindi un elemento che sta a comprovare ancora di più, qualora ce ne fosse bisogno, l'esistenza quella notte di una nebbia fittissima. Comunque dopo affronteremo anche il discorso della nebbia.

Un rimorchiatore addirittura si fermò e, girando su se stesso a 360°, a causa dell'accecamento del *radar* chiese assistenza all'altro rimorchiatore. Parlo di accecamento del *radar* perché la nebbia che c'era quella sera è una specie di nuvola bassa, piena di umidità, che si va cristallizzando per via del freddo che incontra sul mare, formando quasi uno specchio, per cui l'onda elettromagnetica emessa dal *radar* ritorna indietro bianca. Ne consegue che i bersagli che stanno al di fuori non vengono colpiti: il rimorchiatore si ritrovò dunque con un *radar* accecato e si mise a girare addirittura su se stesso. «A quel punto ci siamo fermati» dichiara Rum, imbarcato in soprannumero sul rimorchiatore comandato da Mattera.

La CP 232, appena uscita dal porto, dovette rallentare più volte per controllare i relitti che, nel frattempo, si erano formati: dal Moby Prince cadevano pezzi delle zattere di salvataggio bruciate che, imbevute di greggio, sembravano delle fiammelle e, col buio e con la nebbia fitta, parevano quasi sagome di naufraghi. La nostra CP arrivò dunque con un po' di ritardo perché andava cercando naufraghi: il compito della Capitaneria, signori miei, è quello della salvaguardia della vita umana in mare. Noi pensiamo ai naufraghi, non possiamo pensare ad altro; per gli incendi ci sono i Vigili del fuoco.

Quando si dice che quella sera dal comandante della Capitaneria non furono dati ordini, gli ordini erano due: ai Vigili di andare a spegnere l'incendio e al personale della Capitaneria di andare a salvare i naufraghi. Sembra così banale il discorso. L'incendio era lì, lo vedevano tutti: chi lo guardava dall'Accademia, chi lo fotografava, come la donna col cane e chi lo filmava, come i D'Alesio. La nave stava lì. Chi dovevamo chiamare, forse gli elicotteri, per dirgli di andare là?

La fatalità è stata che, nel momento in cui i mezzi si trasferivano per andare nel luogo in cui tutti vedevano la motocisterna, c'è stata la nebbia che, dopo aver incapsulato la motocisterna, veniva gradatamente spinta verso i mezzi dei soccorritori, che si sono ritrovati in mezzo ad un tunnel.

Ho inviato alla Commissione una foto in cui è rappresentato un fenomeno analogo. Anzi, siccome so che c'è tra di voi un senatore triestino, ho portato una foto in cui si vede una nebbia di quel tipo formatasi persino a Trieste, dove si sarebbe portati a pensare che simili fenomeni non possano verificarsi per la presenza della bora. Non è vero, la nebbia arriva anche lì: proprio quest'anno, a gennaio, c'è stato un fenomeno di questo tipo. Signor Presidente, con il suo permesso vorrei distribuire alcune foto al riguardo, chiedendo al senatore triestino se riconosce da dove arrivano i

banchi di nebbia. Ce ne sono altre di Portoferraio, in particolare del torrione Passanante, che si trova all'inizio della darsena Medicea.

Quando arriva una di queste nebbie ci si trova improvvisamente circondati: è come se fosse uno tsunami, un'onda anomala. I mezzi di soccorso si sono imbattuti con questo inconveniente, con questa fatalità.

Si è sottolineato da più parti che i mezzi di soccorso hanno impiegato un'ora per arrivare sul luogo dell'incidente dal lungomare: certo, perché nel frattempo fra la motocisterna e il lungomare si era frapposto questo fenomeno, questo è il punto.

Le notizie che pervenivano dalla petroliera indicavano le cause dell'incendio nello speronamento sulla fiancata da parte di una non identificata nave investitrice.

Alle ore 23 giunse in Capitaneria il comandante del porto proveniente da La Spezia. Nel piazzale erano già parcheggiate alcune autoambulanze con i fanali blu in funzione per l'assistenza ad eventuali naufraghi. Gli si fece incontro il comandante in seconda che, nei vari dettagli, espose la situazione di emergenza in atto già da oltre mezz'ora, relazionando sui provvedimenti presi, sulle unità già in navigazione verso l'Agip Abruzzo e sulle probabili cause dell'incendio, oltre che sullo speronamento della petroliera da parte di un'unità minore, forse una bettolina.

Si avvicinò anche il capitano di corvetta Canacci, capo della sezione operativa durante l'orario di servizio, giunto poco prima e in attesa di ordini, trattandosi di un ufficiale di grado inferiore rispetto a chi reggeva nella circostanza la centrale operativa e già impegnato nelle varie comunicazioni come dal piano di soccorso. Canacci aveva già adottato i suoi provvedimenti, chiamando i rimorchiatori, i Vigili del fuoco, i Carabinieri, la Guardia di finanza. Il comandante, affacciatosi nella sala operativa e constatato che l'ufficiale di ispezione era il capitano di fregata Lorenzo Checcacci, ben conosciuto come un bravo ufficiale già alle sue dipendenze nella Capitaneria di Cagliari, in qualità di comandante della motovedetta d'altura Dante Novaro, all'epoca l'unità più prestigiosa dislocata in Sardegna, decise di lasciarlo alla direzione del coordinamento per i vari contatti con i mezzi navali dei soccorritori e per l'operazione di ricerca e individuazione dell'unità investitrice. Al comandante in seconda affidò l'incarico dei collegamenti esterni via telefono, con gli altri comandi dotati di mezzi nautici e con gli enti locali (prefettura, questura, medico e chimico del porto e così via) ed enti superiori non ancora allertati.

In quel momento in prossimità della sede stava transitando la seconda motovedetta, la CP 250, al comando del tenente di vascello Ucciardello, per dirigersi nella zona delle operazioni. Gli si ordinò via radio di accostare a banchina per imbarcare il sottoscritto, sentitosi in dovere di rendersi conto di persona dell'evoluzione dell'emergenza ed affiancare i dipendenti, tutti in situazione di pericolo. Avendo verificato che l'opera di coordinamento della centrale operativa – presidiata complessivamente da personale all'altezza del compito – si stava eseguendo regolarmente, il comandante invitò Canacci ad imbarcarsi con lui su quella motovedetta per

affidargli i rilevamenti sull'apparato *radar* installato sull'unità, soprattutto allo scopo della ricerca della nave investitrice.

A questo punto, alle ore 23,11, via radio tutti i mezzi sintonizzati sul canale 16 appresero della presenza sulla CP 250 del comandante del porto, che assumeva il controllo sull'intervento in mare per la salvaguardia della vita umana, avviandosi nella zona delle operazioni, mentre – nella considerazione che l'emergenza riguardava una nave carica di 80.000 tonnellate di greggio ancorata nelle acque portuali – la direzione e il coordinamento tecnico per lo spegnimento dell'incendio restava, come assunto sin dall'inizio, nelle competenze del comandante dei Vigili del fuoco, che le estendeva anche all'impiego dei rimorchiatori, secondo quanto previsto dagli articolo 9 e 11 della legge n. 690 del 1940.

Come abbiamo detto, nelle esercitazioni semestrali i Vigili del fuoco, i rimorchiatori e gli ormeggiatori formano un tutt'uno. Quindi, alla fine, a furia di ripetere queste esercitazioni, ognuno sapeva quello che doveva fare. Si è anche detto che si andava all'impronta, ma non è così; ognuno sapeva quale era il suo compito, altrimenti perché si fanno le esercitazioni?

Il comandante, chi controlla deve verificare che tutti facciano il loro compito; se qualcuno sgarra, ovviamente viene ripreso, ma se uno fa il proprio dovere e sa come comportarsi non c'è bisogno di intervenire. Quali ordini doveva dare? Forse doveva dire di andare a spegnere l'incendio? Ma era logico che si doveva spegnere l'incendio. E chi lo sa fare? I Vigili del fuoco! Non potevamo certo suggerire noi ai Vigili del fuoco che cosa dovevano fare.

Al di là di quello che si dice, dunque – ho sentito l'ingegner Ceccherini parlare della Capitaneria – la Capitaneria ha chiamato i Vigili del fuoco, ha dato l'allarme, gli ha indicato dove andare, anche se ad un certo punto si sono persi. Che cosa è successo? È successo che ad un bel momento i Vigili del fuoco sono andati addirittura oltre la motocisterna, perché – ripeto – a causa della nebbia non hanno individuato la nave. Hanno chiesto addirittura al comandante dell'Agip Abruzzo di sparare i razzi di segnalazione per essere aiutati nell'individuazione.

Come risulta dalla trascrizione della registrazione, in realtà i Vigili del fuoco avevano trovato la petroliera. Diciamo che ci sono stati due momenti: uno che ha visto l'intervento dei Vigili del fuoco ed uno dei rimorchiatori. Nella registrazione si sente il comandante Superina dire: «Venite, venite, mi raccomando, che c'è una nave incendiata. Non scambiate lei per noi!». Temeva che si riversassero sulla nave incendiata, trascurando loro. Il comandante Superina, quindi, aveva visto il Moby Prince che girava attorno incendiato. I Vigili rispondono: «Comandante, stiamo venendo, ora abbiamo doppiato una nave». Come sarebbe a dire «doppiato una nave»? Era il Moby Prince. Come vi leggerò, i Vigili del fuoco rispondono testualmente: «Comandante, stiamo venendo, abbiamo appena superato una nave». Come, l'avete trovata e la trascurate?

Qualcuno da un rimorchiatore, al comandante che sbraitava, addirittura dice: «Sì, sì veniamo» ed aggiunge, anche se non posso ripetere la frase per intero: «Comandante, ho una barca fra i c..., appena me la

tolgo...». Come una barca fra i c...? Tu hai il Moby Prince davanti a te e dici: «Ora veniamo, ho una barca fra i c...?»».

Signori miei, che cos'altro potevamo fare, se questi scansano il Moby Prince, non lo vedono o non lo vogliono vedere, o temono chissà che cosa sia, per andare sotto poppa dell'Agip Abruzzo? Erano lì.

Quando individuano il Moby Prince? Lo individuano quando un rimorchiatore dice agli ormeggiatori di fare attenzione che gli stava andando addosso una nave. Se in quel momento non c'era il rischio che la nave andasse addosso agli ormeggiatori, non se ne sarebbero accorti e avrebbero continuato a girare attorno. A quel punto, siccome la nave era in movimento, con quattro-cinque nodi di velocità, si sono scansati e l'hanno vista. Gli ormeggiatori hanno scippato il naufrago alla nostra motovedetta, l'hanno scippato e poi vi leggerò le ragioni per cui è successo.

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, vorrei intervenire sull'ordine dei lavori, ponendo un problema.

Siccome l'ammiraglio, dopo 25 anni, continua a contraddirsi continuamente, vorrei mettere un punto fermo e riprendere poi l'audizione, perché altrimenti così non andiamo da nessuna parte. In effetti, ci sono delle cose che vanno chiarite prima di proseguire, perché siamo di fronte a delle contraddizioni così palesi, che non è possibile continuare in questo modo.

Ammiraglio, la ringrazio per la sua presenza e prendo anche atto con soddisfazione del suo ottimo *curriculum* e del fatto che lei non ha avuto nessun procedimento penale. Noi, però, non l'abbiamo invitato qui per sentire questo; noi l'abbiamo invitato per sapere che cosa è avvenuto quella notte e per sapere perché non si è arrivati in tempo a salvare quella gente.

Mi scusi, ammiraglio, ma in tutta questa vicenda l'11 aprile dichiarava...

PRESIDENTE. Senatore Matteoli, la invito ad interloquire con la Presidenza, dal momento che il suo è un intervento sull'ordine dei lavori.

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Sì, ma devo giustificare quello che sto dicendo, anche perché l'ammiraglio continua a contraddirsi.

PRESIDENTE. Senatore Matteoli, lei ha ragione, ma abbiamo sempre fatto delle audizioni libere e anche quella odierna si sta svolgendo in questo stesso contesto.

Chiederei dunque all'ammiraglio Albanese di proseguire e concludere con la lettura della relazione scritta, invitandolo a tralasciare alcuni approfondimenti, che peraltro ritengo utili. Al termine del suo intervento, passeremo alle domande dei senatori, a cominciare proprio dal senatore Matteoli. Come d'accordo, ci sarà un intervento per Gruppo per la richiesta di chiarimenti specifici in merito a quanto oggi il comandante Albanese ci

sta dicendo, rinviando invece ad un'altra seduta gli approfondimenti sui profili che eventualmente non saranno analizzati.

Invito quindi l'ammiraglio Albanese a proseguire, per procedere poi come ci siamo detti, con una domanda per Gruppo, così da concludere la seduta comunque alle ore 14,30.

*ALBANESE.* La ringrazio, Presidente.

Dall'esame dei tempi indicati nella sentenza del tribunale si evince che alle ore 23,02 la motobarca pompa dei Vigili del fuoco localizza a distanza la petroliera a mezzo di razzi sparati; alle ore 23,06 il Tito Neri VII raggiunge il lato poppiero sinistro dell'Agip Abruzzo; alle 23,06 il Tito Neri IX raggiunge la falla lato dritto dell'Agip Abruzzo; alle ore 23,25 la CP 232 è sotto la poppa dell'Agip Abruzzo; alle 23,27 il Tito Neri VII avvista un'altra nave, avvertendo le unità del rischio di collisione; alle 23,35 la CP 232, seguita dalla motolancia degli ormeggiatori, tenta di accostarsi a quella unità che appariva una palla di fuoco, inaffiancabile a causa degli spezzoni incandescenti che si staccavano dai ponti superiori e inabbordabile a causa del dislivello di altezza del ponte di coperta e senza alcuna possibilità di accesso a livello più basso per la chiusura dei portelloni delle fiancate che sprigionavano un forte calore, un odore di bruciato, oltre che per le fiamme e il fumo che fuoriuscivano dagli oblò e dalle vetrature distrutte dall'incendio, il tutto ancora in movimento in marcia avanti ad una velocità di quattro-cinque nodi. L'unico segno di vita era dato da un uomo che, nei pressi della ringhiera di estrema poppa, invocava aiuto: fu inquadrato dal proiettore della CP 232 e dall'equipaggio incitato a gettarsi in acqua. Recuperato prontamente dalla motobarca degli ormeggiatori, più manovriera della motovedetta e più bassa sul livello del mare, fu il naufrago ad indicare il nome della nave-traghetto alle ore 23,45, ad un'ora e venti dal *mayday*.

Trasbordato sulla motovedetta, precisò che a bordo erano tutti morti e che dal timoniere del traghetto aveva appreso che la collisione era avvenuta a causa della nebbia. La motobarca pompa dei Vigili del fuoco e due rimorchiatori iniziarono l'opera di spegnimento, mentre la motovedetta continuò la perlustrazione delle acque circostanti nell'intento di recuperare qualche altro naufrago. Poi, anche a motivo del malessere accusato dal mozzo, rientrò in porto, sbarcandolo sulla banchina Capitaneria. Anche la CP 250, dopo essersi avvicinata a distanza di 25-30 metri dal traghetto, iniziò a perlustrare le acque circostanti, alla ricerca di eventuali naufraghi per rientrare con il comandante intorno alle ore 2.

È da evidenziare che la nave investitrice, penetrata con il mascone di prua per 14 metri nel *tank* numero 7, pieno di 2.700 tonnellate di greggio molto volatile, dopo circa 10-15 minuti dall'impatto si era disincastata dalla fiancata dell'Agip Abruzzo e, con i motori sempre in marcia avanti ed il timone a dritta, aveva iniziato a percorrere una navigazione attorno alla petroliera senza essere avvistata da chicchessia, ad eccezione del comandante Superina, che genericamente aveva avvertito i sopraggiungenti soccorritori alle 23,05: «La nave che ci è venuta addosso è incendiata an-

che lei, però non so dove si trova, non so...State attenti che non scambiate lei per noi!».

Viene spontaneo chiedersi come mai non fosse venuto in mente a nessuno che si trattava del Moby Prince, malgrado 10-15 minuti prima gli ormeggiatori, la Capitaneria, il pilota, l'avvisatore marittimo e la stessa stazione radio di «Livorno Radio» avessero contattato e operato con il traghetto a motivo delle rispettive funzioni. Neppure ai tre motopescherecci (Delfino, Mauro Primo, Domenico Gemma), che si trovavano a qualche miglio dal sinistro e avevano avvertito il forte urto della collisione seguito dall'incendio dell'Agip Abruzzo.

Resta comunque appurato che, anche in caso positivo, il risultato non sarebbe cambiato, giusta relazione peritale del *pool* internazionale di esperti prescelti dal tribunale (ingegneri Prosperi, William, Angiuli, Falkuer), le cui conclusioni si trascrivono qui di seguito: «Le sollecitazioni termiche e le temperature, sia all'interno che all'esterno del traghetto, erano talmente elevate (con eccezione del punto ove è stato ritrovato l'unico sopravvissuto), che l'eventuale trasbordo di personale di soccorso dall'elicottero sul traghetto in fiamme avrebbe causato il decesso quasi immediato dello stesso personale. Analoga considerazione vale per i soccorsi da parte dei mezzi nautici. Infatti, anche riuscendo a salire a bordo dalla parte poppiera destra, i soccorritori non avrebbero potuto procedere all'interno del traghetto per le condizioni precedentemente descritte».

Ma il risultato non sarebbe cambiato anche giusta relazione medico-legale-tossicologica dei professori Bargagna, Bassi Luciano e Giusiani ed altri periti nominati dalla procura della Repubblica, che stabilirono la sopravvivenza delle persone imbarcate in un tempo non superiore a 20-30 minuti dalla collisione.

Malgrado l'intenso ed immediato intervento per lo spegnimento dell'incendio da parte dei Vigili del fuoco e dei rimorchiatori, il traghetto, sempre avvolto in una intensa nube di fumo, continuò a bruciare trasportato lentamente dalla corrente, finché alle prime luci dell'alba e con la brezza mattutina, grazie al raffreddamento delle lamiere, venne agganciato nella estrema parte poppiera con un cavo incappellato da un membro dell'equipaggio del Tito Neri VII arrampicatosi sopravvento. Rimorchiato in porto ed ormeggiato sotto gli idranti del molo petrolifero fu sottoposto al completo spegnimento anche a mezzo delle motopompe mobili dei Vigili del fuoco, che poterono così salire a bordo nel tardo pomeriggio dell'11 aprile del 1991 e successivamente ricomporre le salme delle 140 persone perite nel sinistro.

Chi ascolta nelle asseverate registrazioni le comunicazioni radio fra la sala operativa e i mezzi dei soccorritori, nonché fra questi e l'equipaggio dell'Agip Abruzzo, potrà immaginare il quadro apocalittico creatosi a causa dell'ansia per quelle persone in pericolo di vita e le enormi difficoltà per l'improvvisa nebbia comparsa durante il trasferimento degli uomini impegnati a porle in salvo.

Certamente non rende giustizia all'operato di questi ultimi ed in particolare di quei marinai della CP 232 tutti giovani di leva, che con pas-

sione e generosità hanno rischiato la vita, se per spirito di parte si svilisce la indescrivibile operazione fino a definirla «il caos dei soccorsi». Il giudizio va completamente invertito: furono portati i soccorsi nel caos e tanto nella considerazione che alcuna ipotesi di un sinistro del genere, così eccezionale per imprevedibilità, intensità e immediatezza, poteva essere programmato nel corso delle periodiche esercitazioni in quanto mai accaduto nella storia della marineria mondiale.

La Capitaneria proseguì il controllo della situazione portuale destinando gran parte delle risorse umane a fronteggiare il gravissimo incendio sulla petroliera, il recupero in mare delle sostanze oleose e la bonifica del litorale toscano per oltre i 250 chilometri del perimetro costiero, consentendo ai cittadini di usufruire delle spiagge nella imminente stagione balneare, oltre che ad assicurare gli ordinari servizi d'istituto.

Lo stato generale di emergenza terminò con lo spegnimento dell'incendio della motocisterna dopo una settimana: l'allibito delle 80.000 tonnellate di greggio su altra petroliera della stessa società armatrice e la spedizione del relitto dell'Agip Abruzzo in un porto estero per la demolizione dopo due mesi di tensione continua. Non si può sottacere che la stampa specializzata definì il complesso dell'operazione, che aveva evitato un immane disastro ecologico, e non solo, come un esemplare intervento chirurgico di idromeccanica navale e il sottoscritto aggiunge – per la cronaca – senza che venne sborsato neppure un centesimo dei soldi pubblici, atteso che l'intero onere di tutte le operazioni gravò sulle compagnie assicuratrici delle due navi.

Si conclude accennando con amarezza che il personale di servizio in Capitaneria quella sera venne inquisito dalla procura della Repubblica per il ritardo dei soccorsi, ma alla fine – dopo un interminabile processo – venne assolto dal collegio giudicante il 31 ottobre del 1997 perché «il fatto non sussiste», mancando il nesso di causalità con l'evento, attesa l'impossibilità di accedere sul traghetto in fiamme e considerati i limitati tempi di sopravvivenza delle persone imbarcate.

Avverso l'assoluzione, né le parti civili, né il procuratore generale proposero appello nei confronti del prefato personale militare, consentendo pacificamente che la sentenza passasse in giudicato.

La posizione giudiziaria del Comandante del porto, nel parallelo processo di indagini promosso a mezzo denunce di un gruppo di parenti delle vittime, dopo la sopracitata sentenza, fu archiviata con ordinanza del giudice per le indagini preliminari il 17 aprile del 1998, su analoghe reiterate richieste dei pubblici ministeri.

Questa è la cronaca di quella fatale notte e di quella incredibile giornata di emergenza.

Volevo aggiungere soltanto, se me lo consentite, un chiarimento. È stata esibita una lettera dell'ammiraglio Francese dove, ad un certo punto si dice che il vero coordinamento si ebbe alle ore 5 del mattino. È chiaro che il vero coordinamento non si riferisce al Moby Prince; il coordinamento quella sera riguardava il complesso dell'emergenza. Purtroppo, quando ci siamo resi conto che non c'era più niente da fare, il Moby

Prince è diventato un corollario: si trattava di spegnerlo e di salvare quei corpi, di avere in mano la possibilità di salvare il salvabile, ma l'emergenza era la petroliera in fiamme, che era una bomba atomica, perché voi non immaginate i danni che ci sarebbero stati, se fosse scoppiata la petroliera, non dal punto di vista ecologico, ma dal punto di vista degli uomini che stavano lì.

Io sono di Bari dove, durante la guerra, è scoppiata una petroliera, facendo agli uomini e ai palazzi più danni di quelli causati da tutti i bombardamenti messi insieme. Se scoppia una petroliera è la fine del mondo. Nell'emergenza, si formò un comitato, con quelli della SNAM...

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Invece 140 morti...

*ALBANESE*. Quelle 140 persone erano morte dopo mezz'ora. Se ce l'avete con me, quando io sono arrivato quelle persone erano morte già da dieci minuti. Quindi, è inutile insistere sulla questione dei soccorsi, sotto la quale si vuole ipocritamente mascherare il mio nome. Ricordo che, in occasione del primo anniversario della tragedia, presso la Camera di commercio, i Vigili del fuoco furono premiati dalle massime autorità regionali, provinciali e cittadine. Gli stessi rimorchiatori furono premiati e gli ormeggiatori ebbero una decorazione. Il personale della Capitaneria è stato assolto, quindi, quando si parla di soccorsi, si fa riferimento al comandante della Capitaneria, all'ammiraglio Sergio Albanese. Ma, signori miei, quando sono arrivato – ripeto – con perizie ufficiali alla mano, quelle povere 140 persone erano già decedute. C'è poco da girare attorno e trovare un capro espiatorio. Volete continuare ad accusarmi di essere il responsabile di quelle 140 vittime? Andiamo davanti al giudice e vediamo un po' cosa dirà il giudice.

L'unica preghiera che faccio è di non seguire il giustizialismo giacobino: quando il popolo scende in piazza, suona le campane e vuole amministrare la giustizia, in genere sono sentenze con una pena capitale. Sono passati due secoli di cultura e di civiltà giuridica; rispettiamo le sentenze della magistratura.

PRESIDENTE. La ringrazio, ammiraglio Albanese. Prima di lasciare la parola ai colleghi, le chiedo se ha altri documenti che vuole lasciare alla Commissione, in modo che possano essere messi a disposizione dei commissari.

*ALBANESE*. Sì, Presidente. In particolare, siccome l'avvocato di parte civile ha parlato della mancanza di un regolamento, ho portato il «Regolamento per la disciplina del servizio marittimo e degli accosti».

Lascio poi alla Commissione il testo completo della perizia degli esperti navali internazionali alla quale ho fatto riferimento.

PRESIDENTE. Acquisiamo dunque tutta la documentazione.

Capisco che quella odierna sia un'audizione importante, ma ribadisco quanto ho già comunicato prima, nel senso che oggi gli interventi avranno ad oggetto solo la richiesta di chiarimenti su eventuali contraddizioni emerse nella testimonianza che ci è stata resa. Procederemo poi ad una seconda convocazione dell'ammiraglio Albanese a breve distanza, magari già tra 15 giorni, dando modo ai Commissari di fare in quell'occasione delle domande più approfondite, dopo aver letto con attenzione i documenti e il resoconto della seduta odierna.

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Ammiraglio Albanese, vorrei che fosse chiaro che nessuno ce l'ha con lei, ma è lei ad avercela con se stesso, perché le contraddizioni contenute nelle affermazioni che lei ha fatto in questi 25 sono enormi. Mi consenta, ammiraglio.

L'11 aprile dichiarava che era stata la prua del traghetto, a causa della nebbia, a speronare la petroliera. Poi diceva che la nebbia era così fitta che dalla prua della motovedetta non si riusciva a vedere la poppa. Il 12 aprile, il giorno dopo, affermava che una nebbia fittissima avrebbe potuto oscurare anche i sistemi elettronici e i *radar*. In data 14 aprile, tre giorni dopo, diceva invece che la visibilità era buona. A pagina 3 della nota inviata al Presidente della Commissione, dice invece che il traghetto aveva intrapreso la navigazione, navigando a vista, attesa la limpida serata. Mi pare evidente la contraddizione in quello che ha detto.

Vista la sua esposizione, evidentemente lei è venuto qui oggi con la convinzione di presentarsi di fronte ad un tribunale. Qui non siamo in tribunale: noi vogliamo soltanto tentare di capire – anche se sono passati 25 anni – se è stato fatto tutto il possibile per acclarare la verità. A mio avviso, infatti, anche la magistratura è stata tratta in inganno dalle dichiarazioni contraddittorie rese, non solo da lei, ma anche da altri.

Lei ha una capacità, che anche oggi ha dimostrato e della quale le do atto, di scaricare sugli altri le responsabilità ed in questo è bravissimo: lei richiama sempre delle cose scritte, firmate da lei, per cui non si può dire che c'è una interpretazione. Si chiede che colpa ha e che cosa c'entra la Capitaneria di porto. In una lettera che lei scrive il 18 aprile 1995 fa riferimento ad una circolare, richiamando la competenza esclusiva del comandante provinciale dei Vigili del fuoco. Oggi ha avuto anche da ridire su quanto affermato qui dall'ingegner Ceccherini, che, mi consenta, molti di noi conoscono da tanti anni. In particolare – sono di Livorno, credo che lei lo sappia – personalmente lo conosco benissimo ed è persona seria e bravissima.

Sempre nella nota che lei ci ha inviato, ad un certo punto scrive che i parenti delle vittime – si tratta, a mio avviso, di cose gravissime – sarebbero strumentalizzati e sobillati da losche figure, spinti da rancori privati e desiderosi di rivalsa personale. Ci vuol chiarire che cosa intende? O lei, infatti, è il fratello gemello del Fornaretto di Venezia, per cui ce l'hanno tutti con lei, oppure è lei che, con una serie di contraddizioni, ci induce a fare certe considerazioni.

Nella lettera che ci ha mandato dice anche che il Moby Prince navigava nelle acque portuali ad una velocità di 20 nodi, mentre sarebbe dovuto andare ad una velocità di cinque nodi. Ma lei non c'era; era a La Spezia. Come fa a sapere questo? Chi glielo ha detto? Sembrerebbe quasi che quello che è accaduto sia dovuto alla velocità del traghetto. A noi, però, non interessa tutto il resto.

Anche per quanto riguarda il suo ultimo ragionamento, lo dice lei che erano ormai tutti morti. Lei non può prendere le relazioni dei tecnici come pare a lei, oltre al fatto che non sono bravi soltanto gli inglesi; ci sarà qualcuno bravo anche in Italia. C'è, ad esempio, la perizia che hanno fatto i professori Chiarotti e Fiori, dell'Università Cattolica di Roma, in cui si dice che la vita a bordo è stata di alcune ore, per cui, se i soccorsi fossero giunti in tempo, si sarebbero salvate le vite umane. Cosa facciamo? Questo lo buttiamo nel cestino e prendiamo soltanto le relazioni che fanno comodo a lei? Non credo che le persone siano sopravvissute per ore, ma sicuramente nemmeno per pochi attimi. I soccorsi non sono arrivati e nessuno di voi, preposto a questo tipo di operazioni in quei momenti, ci ha saputo dare una spiegazione del motivo per cui i soccorsi non sono arrivati in tempo.

Potrei continuare, evidenziando le altre mille contraddizioni che vengono fuori leggendo le sue carte o ascoltando quello che lei dice, senza inventarmi niente.

Siccome in Ufficio di Presidenza abbiamo stabilito che ci saranno altre audizioni, mi limito a questo. Lei però è un ufficiale, peraltro con un ottimo *curriculum*; la prego di avere dunque rispetto della più importante istituzione che esiste secondo la nostra Costituzione, quella cioè del Parlamento. Lei deve aver rispetto e dire la verità e non sostenere una cosa e poi il contrario come ha fatto, non soltanto qui oggi, ma nei 25 anni che sono trascorsi da quel tragico incidente.

Ce l'ha con i parenti perché vengono sobillati; ce l'ha con l'ingegnere dei Vigili del fuoco; ce l'ha con tutti. Lo ripeto, lei allora è il Fornaretto di Venezia: ce l'hanno tutti con lei, ma non è così.

GRANAIOLA (PD). Se non le dispiace, Presidente, vorrei rafforzare quello che ha detto il senatore Matteoli con due richieste specifiche, in modo tale che il comandante Albanese possa rispondere poi sulla stessa questione. Posso?

PRESIDENTE. Prego, senatrice.

GRANAIOLA (PD). Quando lei, ammiraglio Albanese, afferma che c'era qualcuno in Capitaneria che ce l'aveva con lei, a chi si riferisce? Vorrei sapere nomi e cognomi.

Come ci ha detto poco fa, lei sul momento disse che erano tutti morti. Su quali basi e quando esattamente fa questa affermazione?

*ALBANESE.* Nel rispondere innanzitutto al senatore Matteoli, ci tengo a chiarire che, dopo essere stato ascoltato nel novembre del 1991 dalla commissione ministeriale di inchiesta sul disastro appositamente istituita, non ho proferito nessun'altra parola, né ho risposto alle varie provocazioni dei giornali, delle riviste, dei romanzieri, dei servizi televisivi taroccati. Non ho parlato più; mi sono cucito la bocca. Ho difeso solo la Capitaneria, fino al 20 settembre del 1991 quando, mentre ero ancora in Comando, veniva attaccata l'autorità marittima; dopodiché non ho più parlato. Sono stato per 25 anni in assoluto silenzio.

Oggi ho chiesto di poter parlare perché ho visto che sono ritornate certe voci che io considero infami, bugiarde, false. Fra qualche giorno rappresenterò tutta questa situazione dinanzi all'autorità giudiziaria, perché ho nove pagine di falsità che una certa persona ha detto qui dentro. Oltre che per il reato di falsa testimonianza, intendo denunciare questa persona anche per diffamazione, reato perseguibile a querela di parte, il che significa che devo sbrigarmi, perché sta per scadere il termine dei tre mesi: ho già l'avvocato pronto a consegnare tutto alla procura. Senatrice Granaiola, le darò poi nome e cognome di questa persona.

Resta il fatto, ripeto, che sono rimasto in silenzio per 25 anni.

Quanto alle contraddizioni che lei ha richiamato poco fa, senatore Matteoli, sono solo apparenti. Quando è avvenuto l'incidente, io ero a La Spezia. È vero che ho parlato di serata limpida e serena, ma quello che ho riferito in un primo momento era *de relato*, cioè era quello che raccoglievo da chi era sul posto nel momento in cui è avvenuto l'incidente. Io mi sono reso conto della presenza della nebbia quando sono uscito in mare con la motovedetta, poiché non riuscivamo a vedere neppure i fanali di entrata e di uscita (rosso e un verde) all'imboccatura Sud del porto. La nube di nebbia era già arrivata nel porto di Livorno per cui, dopo circa un'ora dall'incidente, quando uscimmo dal porto, ci ritrovammo già immersi nella nebbia. Quindi, stando anche alle considerazioni che ho fatto prima, riferii poi della presenza della nebbia. È quanto dissi all'orecchio del ministro Vizzini, quando mi venne a trovare e mi chiese quale poteva essere stata la causa della collisione. Dissi al Ministro che c'era una nebbia fittissima, che avevamo toccato anche noi, dopo un'ora, quando era arrivata nel porto di Livorno. Era peraltro quanto dicevano tutti quelli che stavano in mare: i rimorchiatori, i Vigili del fuoco, i pescatori. Gli dissi che probabilmente, dopo aver superato tre navi, la quarta nave era stata dimenticata e si era andata ad infilare dentro. Parlai al Ministro nell'orecchio, non *coram populo* come spesso viene detto: non potevo certamente nascondere al Ministro le mie impressioni. Dissi poi al Ministro di gestire la notizia; io non presi parte al dialogo con tutti i giornalisti e con le persone che stavano attorno. Ripeto, feci il mio dovere di fronte al mio Ministro; il fatto che poi il Ministro si rivolse subito ai giornalisti dicendo che c'era stato un errore umano non dipende da me. Insomma, non potevo mica imbagliare il Ministro! Questo è un primo discorso.

Confermo che la serata era limpida e serena, ma nella dichiarazione che lei ha riportato, senatore Matteoli, manca la prima parte: «Quando è

partita la nave». Ecco, da quello che ho detto lei ha tagliato la parte iniziale.

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Io non ho tagliato assolutamente nulla!

ALBANESE. No, nella dichiarazione che lei ha riferito io affermavo che, quando era partita la nave, la serata era bellissima; quindi, quando il Moby Prince ha lasciato il porto di Livorno, la serata era limpida. Si vedevano le Secche della Meloria, l'isola di Gorgona e tutte le navi in rada. Ripeto, quando la nave è partita era una bella serata. Quando poi è arrivato sul luogo dell'incidente, il Moby Prince purtroppo è stato investito dalla nebbia: questi sono i discorsi che sembrano contraddittori.

Per quanto concerne la competenza dei Vigili del fuoco, senatore Matteoli, lei ha letto una circolare del 1995. Io le leggo la legge n. 690 del 1940, in cui all'articolo 11 è scritto che il comandante dei reparti di soccorso dei Vigili del fuoco assume la direzione e la responsabilità tecnica dell'impiego dei mezzi e degli uomini dei propri reparti e delle squadre ausiliarie previste dall'articolo 9. L'articolo 9 riguarda le navi ausiliarie e prevede che, per integrare l'opera dei Vigili del fuoco, il comandante di porto, di concerto con il competente comandante provinciale, costituirà, ove necessario, squadre ausiliarie antincendio (i rimorchiatori), formate da personale volontario appartenente alla gente di mare e alle maestranze portuali. Questa è la legge del 1940. Nella circolare viene dato solo un chiarimento, perché ogni volta nasceva una discussione, per cui è stata sottoposta la questione al Consiglio di Stato, che ha finalmente chiarito la cosa, ma la legge del 1940 è abbastanza chiara. Non è che potevo dire io al comandante dei Vigili del fuoco come si spegneva un incendio! È chiaro, quindi, che la direzione tecnica spettasse a lui. Che cosa potevo dirgli? Di andare a spegnere il fuoco? Se si incendiasse ora un palazzo, chi chiameremmo? I Vigili urbani? No. Chiameremmo i Vigili del fuoco.

Ho chiarito così qual era la nostra funzione.

Con riferimento invece al discorso della velocità del traghetto, i 20 nodi sono stati appurati in base alla contorsione delle lamiere. I tecnici, i periti navali, hanno stabilito che lamiere di quello spessore si sono potute contorcere fino a quel punto perché il traghetto viaggiava con una velocità pari a 20 nodi. Non l'ho stabilito io, è tutto scritto ed è stato desunto da un calcolo matematico, ma vi dirò di più. In particolare, dal fatto che la prua del traghetto si è infilata nella cisterna per 14 metri si è dedotto che, al momento dell'impatto, alla sagoma di un uomo normale sia stata impressa una velocità di 11 metri al secondo. Sono tutti calcoli fatti dai periti. Si è calcolato cioè che l'impatto è stato così violento, che il corpo umano ha subito un'accelerazione di 11 metri al secondo. Da tutti questi calcoli è venuto fuori che in quelle acque, che sono ancora considerate acque portuali, la nave viaggiasse non a cinque nodi, come dice il nostro regolamento, ma a quasi 40 chilometri all'ora. Provate ad immaginare che cosa può accadere se si incontra un ostacolo. Per darvi un'idea, pensate a quello che succede quando una persona non è bene aggrappata e la

metropolitana si ferma un po' o frena. Immaginate che cosa sia potuto avvenire su quella nave! Io mi chiedo ancora se è possibile che i passeggeri, dopo l'impatto, abbiano trovato la forza di indossare un salvagente, perché ho forti dubbi al riguardo.

Chi viaggia su quei traghetti, infatti, sa benissimo dove stanno i salvagente. Io stesso, che ho fatto sei anni in Sardegna viaggiando con la famiglia, mi preoccupavo ogni volta di individuare il posto dei salvagente: malgrado la mia statura, per trovarli dovevo cercare sugli armadi, sotto le brande. Bisognava poi indossarli, con tante di quelle cinghie che mi chiedo come abbiano fatto quelle persone quella sera. È un discorso veramente complesso, che chiederei di approfondire, perché non si può disinvoltamente dire che le vittime sono state trovate già con i salvagente nel salone Deluxe. Per arrivare al salone Deluxe ci sono due ponti di differenza tra le cabine, le scale: pensate all'affollamento della gente che si dirigeva verso il salone Deluxe.

Ci sono quindi tanti aspetti sulle cause dell'incidente e sulle responsabilità che vengono completamente ignorate; si pensa solo ai soccorsi. E va bene, pensiamo solo ai soccorsi! Io, però, devo difendermi perché mi sento accusato. Indipendentemente dal fatto che questa Commissione non è un tribunale e che non sono qui per difendermi e, al di là della cortesia del Presidente che ha voluto rassicurarmi formalmente sul fatto che non sono né indagato, né imputato, ogni volta che leggo dei soccorsi, però, leggo il mio nome, cognome e incarico dell'epoca. Sono io il principale imputato. Quindi perché non devo difendermi? Perché non devo chiarire questi punti? Che cosa devo dire? Che è andato tutto bene? Ci sono due sentenze della magistratura a mio favore. Non mi devo appellare alla magistratura? E a chi mi devo appellare allora? Al perito, al consulente?

A questo proposito, lasciatemi dire una cosa. Ho fatto il giudice di pace per otto anni, interessandomi di incidenti stradali, sia in termini civili che sotto il profilo penale, dalle lesioni colpose fino all'omicidio colposo e ricordo bene che, se da una parte c'era il tema da dimostrare, dall'altra arrivava l'assegno. Si sapeva già che cosa sarebbe venuto fuori dalla relazione. È il perito di ufficio quello che conta.

Nel caso di specie, il giudice, con il suo libero convincimento, ha deciso di dare ragione al perito di ufficio e per me il perito di ufficio è il giudice. Quindi, se invoco il giudice, non commetto nessun obbrobrio, anzi, dovremmo tutti rispettare le sentenze.

Quanto alla presenza della nebbia, è fuori discussione: è inutile che stiamo a girarci attorno. Ci sono almeno 60 o 70 testimoni al riguardo e l'hanno sostenuto tutti: l'equipaggio dell'Agip Abruzzo, quello dei motopescherecci, dei rimorchiatori e delle motovedette. Dall'esterno del banco di nebbia si vedeva tutto, ci sono pure dei filmati. Una volta però infiltratisi dentro al banco di nebbia, quel fenomeno ha rappresentato un ostacolo impreveduto anche per i soccorsi. Lei stesso, senatore Matteoli, ha detto che a nuoto si poteva arrivare sul luogo dell'incidente, il che significa che stava proprio lì di fronte. Ma quando arriva un'onda anomala,

uno tsunami, un maremoto, che colpa hanno i soccorsi se nel viaggio di trasferimento incontrano un ostacolo di quel tipo? I soccorsi hanno impiegato un'ora perché ad un certo punto si sono persi in mezzo ad una nuvola, in mezzo ad una specie di vapore acqueo, perché questa è la nebbia da avvezione. Parliamo di una corrente umida, calda, che viaggia – perché la nebbia da avvezione cammina, non è come quella da irraggiamento, che è stanziale ed uniforme – e che, trovando l'acqua del mare ancora fredda, diventa una nuvola. Questo è l'incidente che ha determinato un ritardo dei mezzi di soccorso, anche se poi, come ha detto il perito, se anche fossero stati presenti, il risultato non sarebbe cambiato.

PRESIDENTE. C'era la domanda della senatrice Granaiola.

*ALBANESE.* Sì, mi riferisco al capitano di corvetta Renato Roffi. Non so se lei, senatrice, ha avuto modo di leggere quello che ho scritto, ma Renato Roffi è una persona che dalla Commissione ordinaria di avanzamento è stata definita priva di qualità morali, dunque non di qualità professionali o militari – tutto sommato, uno può anche aver sbagliato mestiere e trovarsi a non avere certe qualità – ma di qualità morali, di uomo. Sono stato chiaro? Ecco, è lui.

Quanto all'affermazione che erano tutti morti, sono le parole che pronunciò il mozzo agli ormeggiatori. Quelle stesse parole le dissero anche gli ormeggiatori, quando passarono il mozzo alla Capitaneria, nonché quelli che stavano attorno e che si rendevano conto di quello che era successo.

Nella perizia del professor Bargagna di Pisa si dice che le vittime erano cadute in uno stato di incapacitazione, cioè che, dopo aver respirato per due o tre volte, avevano subito un effetto narcotizzante, venendo sopiti da quello stato. Quindi, quando sono stati raggiunti dal fuoco e dal soffocamento, erano in uno stato di incapacitazione. Pensate soltanto al fatto che non c'è stata una via di fuga: ma perché non si sono buttati a mare? La gente si butta dai grattaceli, quando c'è il fuoco.

GRANAIOLA (*PD*). Mi scusi, Presidente, ma avevo fatto una domanda precisa.

PRESIDENTE. Senatrice, lei ha chiesto all'ammiraglio come si è reso conto in quel momento che erano tutti morti. Il comandante Albanese ha risposto che gli fu comunicato dagli ormeggiatori, che avevano recuperato il naufrago che aveva dato loro la notizia.

GRANAIOLA (*PD*). Sì, Presidente, ma la mia domanda, per la verità, era ancora più precisa.

Quello che volevo sapere è quando e su quali basi l'ammiraglio apprese che erano tutti morti. Se dovessi prendere per buona la risposta che ci è stata data, dovrei pensare che l'ammiraglio si è convinto che erano tutti morti da un passaparola, stando a quello che ci ha riferito oggi.

Ripeto dunque la mia domanda: su quali basi e a che ora, ammiraglio, lei ebbe la convinzione che erano tutti morti e che determinò il suo operato successivo? Da un passaparola? La relazione dei periti è intervenuta dopo. Mi scusi, ma è una questione fondamentale.

ALBANESE. La risposta principale è che, se anche quelle persone fossero state vive, era impedito a chiunque di salire a bordo. Anche se fossero state in attesa di soccorsi, era impossibile avvicinarsi allo scafo, quindi non tanto salire a bordo, quanto proprio avvicinarsi alle lamiere roventi. Dagli oblò venivano fuori fumo e fiamme e si sentiva ogni tanto lo scoppio di qualche serbatoio di benzina. Poiché bruciavano i cavi e cadevano a pezzi le zattere e le imbarcazioni di salvataggio, non si poteva nemmeno stare sotto la nave.

Il fatto che fossero tutti morti era poi una deduzione logica. Nelle tre ore in cui i mezzi erano stati attorno al traghetto, non si era buttato a mare nessuno. Il primo che si buttò a mare, un certo Esposito, si buttò nel momento in cui la nave era incastrata nell'Agip Abruzzo. Successivamente, quando il traghetto si è messo a girare, non fu possibile vedere un'ombra affacciata, ad eccezione del mozzo. I presenti ebbero tutti l'impressione che ormai non ci fosse più niente da fare. Se anche si fosse voluto fare un tentativo per salire a bordo, com'era possibile trovare una via di accesso per andare dentro a prendere i passeggeri, visto che non c'era una via di fuga dall'interno?

MATTEOLI (*FI- PdL XVII*). Mi scusi, Presidente, ma vorrei intervenire nuovamente sull'ordine dei lavori.

Quella di oggi è un'audizione molto importante. Come lei avrà visto, i colleghi Filippi e Cantini si sono dovuti allontanare perché alle 14 c'è una seduta della Commissione lavori pubblici, che io tra l'altro devo presiedere, con argomenti molto importanti all'ordine del giorno. Mi piacerebbe tuttavia continuare a seguire l'intervento del comandante Albanese, anche per rispetto del nostro ospite, ascoltandolo fino alla fine.

Siccome non ho il dono dell'ubiquità, vorrei pregarla di sospendere la seduta, magari cinque minuti prima delle 14, così da consentirmi di andare a presiedere l'8ª Commissione, aggiornando i nostri lavori, perché francamente mi dispiacerebbe perdere la parte finale dell'audizione.

PRESIDENTE. Mi sembra una richiesta giusta, senatore Matteoli, per cui, se non ci sono osservazioni, anticiperemo la conclusione della seduta.

Dal momento che abbiamo deciso di far parlare tutti i Gruppi, devo chiedere ai senatori che devono ancora intervenire di fare una sola domanda di chiarimento a testa. Invito altresì l'ammiraglio Albanese di rispondere cortesemente ad ogni domanda entro cinque minuti, altrimenti sarò costretto a chiedere ai Gruppi di rinunciare al loro intervento.

L'audizione è importante, ma l'ammiraglio Albanese ci ha dato già la disponibilità a tornare per rispondere ad altre domande, quindi inviterei

chi deve ancora intervenire a limitarsi ai chiarimenti su quanto è stato detto oggi.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Signor Presidente, sarò molto sintetico.

A me preme sottolineare un aspetto, ammiraglio Albanese. Quando lei arriva a Livorno e decide di salire sulla motovedetta, cosa trova al Comando? Agitazione? Alcuni testimoni ci hanno riferito che c'era un po' di confusione e di disorganizzazione nel Comando in quel momento.

La cosa che poi mi lascia un po' di dubbi è il fatto che, dopo che lei sale a bordo della motovedetta, non si sente nessun ordine da parte sua. Lei ci ha appena detto che i Vigili del fuoco devono spegnere l'incendio e la Capitaneria di porto salvare i naufraghi. Ho una mia convinzione sulla nebbia e su come sono andate le cose, per quello che ho sentito e per quello che ho letto nelle carte, ma – mi dispiace dirlo – non possiamo restare fermi al fatto che è andato tutto bene e che i Vigili del fuoco e la Capitaneria di porto hanno fatto il loro dovere. Ci manca poco che alla Capitaneria di porto diamo un riconoscimento per l'operato, e sono morte 140 persone! Sinceramente faccio fatica ad accettare tutto questo.

Ovviamente ci sono state delle condizioni che hanno determinato una certa situazione. Mi riferisco, ad esempio, a quanto affermato dal comandante Superina – che lei ha fatto bene a sottolineare – un comandante di lungo corso che, come lei stesso ci ha detto poco fa, era così capace da non aver bisogno neanche di un punto di ancoraggio, sapendo benissimo dove stare, per cui non era necessario accompagnarlo. Che idea si è fatto quando un comandante dell'esperienza di Superina dice di essere stato investito da una bettolina?

PRESIDENTE. Senatore Barrista, dal momento che lei ha fatto più domande, chiedo all'ammiraglio di limitarsi a rispondere al primo quesito, cioè al fatto se, una volta arrivato a Livorno da La Spezia, trovò nel Comando organizzazione o disorganizzazione rispetto al coordinamento dei soccorsi. Sul comandante Superina il comandante Albanese risponderà invece in una prossima audizione.

ALBANESE. Disorganizzazione o organizzazione è un giudizio soggettivo, è un'impressione. Disorganizzazione significa che non c'è l'ufficiale o che il marinaio si è addormentato: allora c'è disorganizzazione. Se invece c'è ansia, preoccupazione – come penso ci fosse quella sera – e se il Comando viene pressato da richieste di aiuto e di soccorso, naturalmente si cerca di trovare il sistema migliore per poter porre in salvo le persone.

Nel primo allarme che arrivò si parlava di una petroliera in fiamme che, come vi ha detto anche l'ingegner Ceccherini, è il top del pericolo, stante l'immane tragedia che potrebbe verificarsi da un momento all'altro. Il personale della Capitaneria che cosa può fare? Può accertare burocraticamente un allarme del genere.

Certamente c'era ansia quella sera. Quando sono arrivato, il comandante in seconda è venuto col sopraffiato a dirmi quello che era successo. Quando sono entrato in sala operativa, c'era chi parlava al telefono, chi parlava al radiotelefono, ma non era disorganizzazione; era solo l'ansia dell'allarme, dello stato di agitazione che permeava tutta l'atmosfera della Capitaneria. Non stavamo mica trattando di una pratica demaniale!

Che cosa vuole che le risponda, quindi? Prima mi sono voluto rendere conto di quello che era successo. Non avevamo un *radar*, dunque non vedevamo la situazione; le notizie che arrivavano per radio erano confuse (bettolina, non bettolina, nebbia, non nebbia, i mezzi di soccorso che si erano fermati). Per dare un ordine dovevo quindi necessariamente rendermi conto di quanto era accaduto: non lo potevo dare alla cieca.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Ma lei ha dato ordini?

ALBANESE. Ma l'ordine lo aveva dato l'ufficiale che stava nella sala operativa, che era un fior di ufficiale. Diede lo stesso ordine che avrei potuto dare io perché, come ho detto, era un espertissimo di navi e di mare. Pertanto, quando ho sentito l'ordine che aveva dato, ho detto: «Vediamo».

Tenete presente che, nelle scuole di comando, il principio che vale è uno solo: dato l'ordine, curarne e controllarne l'esecuzione. Io ero nella seconda fase: dovevo controllare l'esecuzione dell'ordine dato dalla sala operativa.

URAS (*Misto*). Signor Presidente, faccio solo una domanda.

Vorrei sapere dall'ammiraglio Albanese se e quando ha avuto notizia che in alcune parti del Moby Prince non ci fu un'attività di combustione, cioè che in alcune parti del traghetto non arrivò il fuoco e che alcuni corpi non furono investiti dal fuoco.

ALBANESE. La gente non è morta mica tutta bruciata, è morta per asfissia. Quando arriva l'ossido di carbonio, il corpo è integro: si respira e, dopo tre minuti, si è già soffocati. Non sono morti tutti bruciati: io non ho detto questo. Io li ho visti tutti quanti e, purtroppo, ho visto anche dei manichini, ho visto gente che non aveva più niente addosso. Altre salme, invece, erano perfette, perché sono morte soffocate. La combustione ha prodotto ossido di carbonio.

Ricordo che al Truck Center di Molfetta, il mio paese, nel 2008 in una cisterna sono morte quattro persone, una per salvare l'altra, potete controllare: il padre, il figlio, l'autista e il proprietario. Come uno vedeva cadere l'altro, andava subito ad aiutarlo e ci lasciava la pelle: non sono mica bruciati, però, sono rimasti integri.

Quando la sera del disastro hanno preso fuoco le suppellettili di plastica, si è prodotto acido cianidrico, velenosissimo. Le persone sono morte perché sono state soffocate dal veleno, non dal fuoco.

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Ma tanti erano bruciati.

ALBANESE. Certo che molti sono bruciati, li ho visti io i manichini.

CAPPELLETTI (*M5S*). Signor Presidente, faccio una considerazione brevissima e arrivo subito alla domanda.

Che ci fosse la nebbia dopo l'incidente o che ci fosse fumo o vapore acqueo è stato detto da numerosi testimoni oculari; che ci fosse un fenomeno del genere prima del disastro, no. Anzi, i testimoni oculari che abbiamo audito in questa Commissione sostengono il contrario. C'è anche una registrazione video da cui risulterebbe il contrario. Mi sembra che questo sia un punto estremamente importante perché la domanda non è se c'era o meno nebbia. La questione è capire se la nebbia sia stata o meno una concausa del disastro, per cui collocare nel tempo il fenomeno rispetto al momento del disastro è fondamentale.

C'è poi un altro aspetto, se vogliamo più inquietante. Mi riferisco al fatto che alle 7 della mattina è stata rilevata in plancia la presenza di un corpo che non era presente nelle ore precedenti. Vedremo che cosa emergerà da una nuova verifica sulle analisi del sangue che furono fatte e che in qualche maniera potrà darci anche un'evidenza scientifica sui tempi di sopravvivenza dei passeggeri. Tutto però lascia pensare che non sia affatto vero che, nell'arco di qualche minuto o di qualche decina di minuti, siano deceduti tutti.

Fatta questa premessa, arrivo alla domanda. Lei inizialmente ci ha detto che, quando ha preso il comando in Capitaneria di porto, le fu fatta una relazione da parte degli ufficiali presenti e che, a sua volta, lei stesso si rapportò poi con i suoi superiori. Chi erano questi superiori? Le hanno dato qualche coordinamento? C'è stato questo contatto?

Inoltre, lei ci ha appena detto che, una volta dato l'ordine, la responsabilità del comandante è di verificare che venga eseguito. Visto che lei era presente dopo le 23,45, cioè nei momenti immediatamente successivi a quello in cui ormai era stato accertato il coinvolgimento del Moby Prince, secondo lei l'intervento dei Vigili del fuoco andava bene e non necessitava di alcun intervento da parte sua per essere più efficace?

ALBANESE. In quell'occasione ero il comandante che coordinava il salvataggio delle vite umane e non potevo dare ordini sulla tecnica di spegnimento dell'incendio. Quindi, nel momento in cui c'era un Comando che pensava a spegnere l'incendio, io mi preoccupavo di vedere se c'erano dei naufraghi da salvare e, ovviamente, di dare una mano nelle ricerche, in particolare della nave investitrice, cercando di avere una cognizione del quadro generale dell'accaduto.

Quando sono arrivato a Livorno, il comandante in seconda mi ha dato un quadro, che però era lacunoso, perché non si capiva com'era avvenuto l'incendio. Se c'era stato uno speronamento, allora la nave doveva essere incastrata, perché si presume che, quando c'è uno speronamento, la nave resta incastrata nello scafo. Con tutti questi dubbi come potevo dare or-

dini? Potevo solo andare sul posto e verificare quello che era successo, visto che via radio non avevo ancora avuto un quadro specifico.

Gli ordini li davo io: non dovevo attendere ordini da nessuno. In casi come quello il comandante del porto è il numero uno: a chi dovevo riferire? Ho riferito al magistrato successivamente con delle relazioni e ai miei superiori gerarchici per dovere di ufficio, ma non perché dovessi attendere ordini; ci mancherebbe altro. Da chi avrei dovuto avere ordini?

Il discorso è molto semplice. Se non si ha chiara la situazione, non si possono dare ordini. La sala operativa, per quello che si era potuto capire, aveva dato degli ordini giusti: aveva detto alle nostre motovedette di andare a cercare attorno a quella benedetta Agip Abruzzo in fiamme se c'erano tracce di una nave investitrice. In mare, infatti, non è possibile quello che avviene a terra quando c'è uno scontro o una strusciata, per cui la macchina scappa. In mare non scappa nessuno: dove può andare la nave? Viene individuata immediatamente: quando arriva in un porto con una fiancata ammaccata, viene subito chiesto che cosa è successo, si chiede di mostrare i libri di bordo per capire dove e come è avvenuto l'eventuale scontro. Non se ne va dunque la nave investitrice; se non affonda, resta nei dintorni o rimane incastrata.

Bisognava quindi dare l'ordine di rimanere nella zona per individuare la causa della collisione. Ripeto, chi mi sostituiva era un mio pari grado: il comandante in seconda era all'epoca un capitano di vascello, perché la promozione è arrivata dopo. Non avevo lasciata la Capitaneria in mano ad un marinaio! In sala operativa c'era un capitano di fregata; sul posto c'era un capitano di vascello. Io volevo rendermi conto di quello che stava succedendo proprio per salvare queste persone.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, volevo farle una richiesta sull'ordine dei lavori.

Visto che le cose che abbiamo ascoltato oggi sono veramente tante e tutte di notevole importanza, volevo semplicemente proporre, se possibile, di coordinarci eventualmente per un'audizione nella quale si possano fare delle domande dirette, senza magari tanti preamboli, anche per dare spazio a domande più concise e risposte più precise.

PRESIDENTE. Ne discuteremo domani in Ufficio di Presidenza, senatrice.

Ringraziamo l'ammiraglio Albanese, con il quale concorderemo poi il prossimo incontro, per la sua disponibilità e per l'intensità delle risposte che ci ha dato.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

*I lavori terminano alle ore 14.*



