



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 27

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

AUDIZIONE DEL SIGNOR ANTONIO UCCIARDELLO,
COMANDANTE DELLA CP250 ALL'EPOCA DEI FATTI, E
DEL SIGNOR FLORIO PACINI, EX DIRIGENTE NAVARMA

29^a seduta: martedì 26 luglio 2016

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E

**Audizione del signor Antonio Ucciardello, comandante
della CP250 all'epoca dei fatti**

PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 7 e <i>passim</i>	UCCIARDELLO	Pag. 3, 5, 6 e <i>passim</i>
FILIPPI (PD)	6, 25		
FLORIS (FI-PdL XVII)	9, 12, 22 e <i>passim</i>		
GRANAIOLA (PD)	5, 19		
MUSSINI (Misto)	14, 16, 22		
PAGLINI (M5S)	10, 19, 21 e <i>passim</i>		
PEGORER (PD)	5		
URAS (Misto-SI-SEL)	15, 17, 22 e <i>passim</i>		

Audizione di Florio Pacini, ex dirigente della NAVARMA

PRESIDENTE	Pag. 26, 27, 28 e <i>passim</i>	PACINI	Pag. 26, 27, 28 e <i>passim</i>
----------------------	---------------------------------	------------------	---------------------------------

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; 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-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL.

Intervengono il signor Antonio Ucciardello, comandante della CP250 all'epoca dei fatti, e il signor Florio Pacini, ex dirigente della NAVARMA.

È presente alla seduta, ai sensi dell'articolo 23 del Regolamento interno, il dottor Fabio Ignazio Scavone, in qualità di collaboratore della Commissione.

I lavori hanno inizio alle ore 11.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di Antonio Ucciardello, comandante della CP250 all'epoca dei fatti

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del signor Antonio Ucciardello, comandante della CP250 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, avverto altresì che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e sul canale *web* del Senato.

Chiedo al signor Ucciardello se ritenga che il suo intervento debba essere secretato e rivolgo la stessa domanda ai commissari. L'auditore e i commissari, come sapete, hanno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e la secretazione dell'audizione, o di parte di essa, qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non devono essere divulgati. A norma dell'articolo 13 è la Commissione a decidere sulla richiesta.

Ringrazio il signor Ucciardello per la disponibilità a partecipare ai nostri lavori e gli cedo immediatamente la parola. La sua è una testimonianza molto importante, perché si tratta di una testimonianza diretta degli eventi della notte del disastro e come tale è per la Commissione di estrema importanza poterla ascoltare.

UCCIARDELLO. Signor Presidente, la ringrazio. Sono il capitano di fregata Antonio Ucciardello, ho prestato servizio nella Capitaneria di porto per oltre 37 anni. La sera del 10 aprile del 1991 sono uscito in mare con la motovedetta CP250. Quella sera mi trovavo a casa; fui chiamato dalla Capitaneria di porto e mi precipitai in Capitaneria per prestare il mio servizio.

Appena arrivato nel comprensorio andai a bordo della motovedetta; i motori erano già in moto e mollammo subito gli ormeggi.

Erano presenti, oltre ai componenti dell'equipaggio, tre sergenti che si erano volontariamente imbarcati per prestare aiuto. A bordo c'era anche

una squadra di Vigili del fuoco che aveva chiesto di essere portata nella zona delle operazioni. Appena mollati gli ormeggi e usciti dalla bocchetta –la vedetta è ormeggiata nella darsena vecchia della Capitaneria di porto – abbiamo fatto la manovra e la Capitaneria di porto ci ha chiesto di accostare per imbarcare il comandante e l'ufficiale tecnico, che erano sulla banchina antistante la Capitaneria. Per chiarire: le vedette si trovano all'interno della darsena e per uscire mollano gli ormeggi dall'interno della darsena, fanno un giro, compiono trecento metri, attraversano il canale di ingresso della darsena vecchia e si trovano nel porto mediceo. Noi eravamo appena arrivati all'ingresso, avevamo appena superato la bocchetta e ho accostato; non ho neanche ormeggiato, ma mi sono avvicinato di prora, loro sono saltati a bordo e abbiamo ripreso la navigazione. Quindi siamo andati alla massima velocità per uscire dal porto.

Appena usciti dal porto siamo investiti da una fittissima nebbia che riduce la visibilità a dieci-venti metri. La mia motovedetta è lunga 15 metri; ciò significa che vedevo a malapena a prora della mia barca. Dispongo tre vedette sulla prora per aumentare la visibilità e proseguiamo la navigazione verso Sud, verso la zona in cui era stato segnalato l'incendio dell'Agip Abruzzo. Proseguiamo a lento moto, incontriamo due navi sulla nostra rotta che emettono i segnali sonori e hanno i ponti illuminati. La visibilità era talmente bassa che le abbiamo viste soltanto quando eravamo nelle loro immediate vicinanze.

Proseguiamo la navigazione e avvistiamo – io personalmente ho avvistato – non l'Agip Abruzzo con l'incendio a bordo, ma fiamme in alto in lontananza che indicavano che lì c'era la zona dell'Agip Abruzzo: questo per farvi capire la scarsa visibilità che ha dominato tutta la missione che ho compiuto. Procediamo verso la zona dell'Agip Abruzzo e via radio sentiamo comunicazioni che l'equipaggio dell'Agip Abruzzo stava abbandonando la nave. Il comandante dell'Agip Abruzzo stava abbandonando la nave. Arriviamo nei pressi dell'Agip Abruzzo. In zona c'erano altre unità che noi però non vedevamo; sapevamo che c'erano, le sentivamo, ma non le vedevamo, perché la visibilità era talmente bassa da non far vedere niente.

In zona c'era già la nostra CP232, che era la vedetta di servizio che era appena uscita al primo soccorso. C'era già una nostra motovedetta in mare.

Ad un certo punto, nella stessa zona di mare dell'Agip Abruzzo verso cui stavamo andando, cominciamo a cercare il Moby Prince; la sua sagoma sbucò da un banco di nebbia mista a fumo e la vedemmo per la prima volta passarci vicino. Ci avvicinammo il più possibile, fino a dieci-venti metri, e la nave era completamente avvolta dalle fiamme. Emanava un calore intensissimo e non ci si riusciva ad avvicinare in quanto il calore era veramente forte. Le fiamme uscivano da tutte le parti. Inoltre le fiamme avevano incendiato le lance delle unità che, una ad una, si squarciavano e cascavano in mare riempiendo l'area di mare intorno al Moby Prince di detriti e relitti incendiati. Scusate, sono...

PRESIDENTE. Tranquillo!

UCCIARDELLO. No, va bene così, andiamo avanti. Allora abbiamo iniziato a cercare in quelle acque e a fare una perlustrazione per verificare se in quei relitti incendiati ci fosse qualcuno, se ci fosse qualcuno in mare o qualche indizio da verificare. Abbiamo verificato i bersagli che erano in mare. Nel frattempo continuavamo a guardare, a cercare e a osservare. Trascorso tutto questo tempo, considerato che c'erano altri mezzi in mare che intervenivano, il comandante Albanese chiese di rientrare in Capitaneria di porto. Chiese di rientrare per valutare globalmente la situazione portuale: navi in ingresso, navi in uscita, ormeggi futuri; insomma chiese di rientrare. Allora, ci dirigemmo per il rientro, rientrando sempre a lentissimo moto perché la visibilità era ancora ridotta a zero. Siamo rientrati all'ormeggio all'interno della darsena toscana intorno alle ore 1,55, con una navigazione particolarmente difficile dovuta alla visibilità veramente scarsa. Alle ore 1,55 la vedetta ha ormeggiato e sono sbarcati il comandante Albanese e l'ufficiale tecnico Canacci. Questo è il racconto della nottata.

PRESIDENTE. Ringraziamo il signor Ucciardello per questa prima parte di audizione.

GRANAIOLA (PD). Lei ha detto che il comandante Albanese chiese di rientrare per valutare cosa fare. Non c'era un servizio di comunicazione o una radio con cui comunicare? Comunicò con qualcuno per valutare il da farsi? Ci sembra infatti davvero assurdo che uno debba rientrare per valutare. Si era sul posto e si vedevano le cose come stavano e – immagino – vi fosse un servizio radio; perché allora rientrare per valutare?

UCCIARDELLO. Ho detto per valutare, ma io non so quali fossero le reali intenzioni. Si tratta di una mia valutazione, dovuta alla mia posizione in quel momento. Premetto che l'unità aveva la radio VHF ed era in contatto con la centrale operativa. Le motivazioni dell'ordine di rientro sono nella discrezionalità e nella valutazione del comandante. Io forse ho sbagliato a valutare, a dire una cosa; disse di rientrare, poi la valutazione è del comandante. Io sono comandante dell'unità, se mi dicono di rientrare, devo rientrare. Ho detto questo, ma non vorrei essere frainteso né – tanto meno – essere coinvolto in valutazioni che non sono di mia competenza.

PEGORER (PD). Signor Presidente, vorrei rivolgere due domande al signor Ucciardello. La prima è relativa alla tenuta nel tempo di questa benedetta nebbia. Lei dice che siete usciti e quando siete rientrati c'era ancora la nebbia. Giusto? Lungo tutto il percorso? Fino praticamente al porto, al luogo di ormeggio?

La seconda domanda: lei ad un certo punto dice che vi siete diretti – adesso non ricordo l'ora di questa partenza dal porto con il comandante Albanese – verso l'Agip Abruzzo, perché questa era l'indicazione. Ad

un certo punto del suo racconto, lei oggi dice che vi siete messi a cercare il Moby Prince. In ragione di che cosa vi siete messi a cercare il Moby Prince? Lei ha avuto qualche ordine, qualche comando particolare di deviare da quella rotta iniziale per assumerne un'altra? Volevo capire un po' le dinamiche su quanto è durata questa benedetta nebbia e se riguardava tutto il percorso – insisto – tutto l'arco del tempo e, poi, per quale motivo vi siete diretti a cercare il Moby Prince, ovvero se lei ha ricevuto qualche ordine in tal senso.

FILIPPI (PD). La mia prima domanda è molto semplice: volevo sapere se è ancora in servizio oppure in quiescenza.

La seconda domanda che vorrei rivolgerle è la seguente: in qualche modo ho sempre avuto la sensazione o, comunque, così mi è sembrato di sentir dire o di leggere da qualche parte, che una motovedetta attendesse il comandante. Dal suo racconto invece mi è sembrato che la motovedetta fosse già attivata e che, incidentalmente, gli fosse stato chiesto di accostare per imbarcare anche il comandante. Per quanto mi riguarda la circostanza non è banale: vorrei capire cioè se la motovedetta che lei comandava era stata allestita per attendere il comandante e imbarcarsi o se, invece, aveva avuto ordine di imbarcarsi indipendentemente dalla presenza del comandante, che invece occasionalmente aveva imbarcato.

Nella sua esposizione ci dà soltanto l'orario finale in cui ormeggia e quindi «conclude» la missione. Le chiederei, se fosse possibile, di essere un po' più circostanziato per quanto riguarda il momento in cui la sua motovedetta toglie gli ormeggi e si avvia, il momento in cui viene imbarcato, il momento in cui raggiungete il teatro dell'operazione, il momento in cui avviene l'avvistamento, ovviamente se possibile e se lo ricorda, per avere una sequenza delle questioni.

Sempre a bordo, vorrei capire se il comandante Albanese ricevette o fece delle telefonate; se ricorda se una sola o se più di una; se e con chi comunicò in quelle circostanze.

In ultimo, mi sembra di ricordare che gli ormeggiatori portarono a voi Bertrand, l'unico sopravvissuto.

UCCIARDELLO. No.

FILIPPI (PD). Allora basta così, non ho più domande.

UCCIARDELLO. Andiamo per ordine. Parlo della mia testimonianza che forse è quella che serve qui.

Ho mollato gli ormeggi alle 23,05 dalla darsena vecchia, dove è ormeggiata normalmente la motovedetta; la visibilità era buona. Sono passati 25 anni; vi dico quello che mi ricordo. Sono uscito fino all'imboccatura Sud del porto e la visibilità era buona, tanto è vero che abbiamo messo al massimo. Appena usciti dal porto, appena varcato il porto e guardato i segnali, siamo stati immersi in una nebbia che non mi ha mai più abbandonato, fino alla fine della missione.

Aggiungo un'altra testimonianza che può essere utile per la vostra considerazione. La vedetta è riuscita e ha preso nebbia all'interno del porto. Quando è uscita fuori dal porto nella seconda missione, successivamente, passate le 2, sembra che la visibilità si sia allentata, era cioè più chiaro. Però, per quanto riguarda la missione di cui stiamo parlando, io sono stato immerso nella nebbia fittissima, non vedevo quasi la mia mano, dall'uscita del porto. All'interno invece c'era visibilità e niente faceva sospettare che ci fosse questa nebbia. Questa è la mia sensazione personale.

PRESIDENTE. Capitano, vorrei rivolgerle una domanda che farebbero tutti: lei esclude che quella nebbia fosse il fumo dell'incendio? È questa la domanda che tutti quanti si fanno in questo momento. È in grado di escludere che si trattasse di fumo? Per lei era assolutamente nebbia?

UCCIARDELLO. Sì, era nebbia, perché noi eravamo umidi, non eravamo pieni di fumo. Noi eravamo umidi; era nebbia. Il fumo c'era vicino all'Agip Abruzzo, vicino al Moby, vicino alle lance in fiamme: le lance erano semigalleggianti, infiammate; il mare era pieno di petrolio, di macchie oleose e di detriti. Poi, ripeto, possono esserci scienziati, tecnici e decideranno loro, ma per me era nebbia perché io non respiravo fumo; ero bagnato. Questa è la mia sensazione di quella notte. La mancanza di visibilità ha dominato quella missione in maniera ossessiva, dall'uscita del porto fino all'ormeggio in darsena.

Noi siamo partiti alle 23,05; la missione era «incendio grave a bordo dell'Agip Abruzzo». La missione quindi era di andare a prestare soccorso, fare un sopralluogo, verificare la condizione, coordinare gli altri mezzi, riferire in Capitaneria: era una missione di soccorso a petroliera incendiata nella rada; non nel porto, nella rada, tre miglia fuori, non dentro il porto. Cerco di chiarirlo perché altrimenti sembra che si sia bruciata in casa. La nave era tre miglia fuori e noi siamo andati a vedere e a riferire che cosa c'era.

Durante la navigazione – chiarisco subito che non c'erano cellulari – avevamo le comunicazioni VHF, quelle portuali; le avevamo accese su diversi canali, quindi ascoltavamo tutte le comunicazioni, tutto quello che potevamo captare (nel rapporto è scritto «copiare»), perché era una forma di controllo. Quindi abbiamo appreso che c'era il Moby Prince dalla radio e dall'annuncio che ha fatto l'ormeggiatore, dalla nostra prima vedetta di soccorso di guardia, che era la CP232. L'informazione poi è stata rilanciata da Livorno radio (noi stavamo sentendo le comunicazioni). Avendo appreso ciò, ci siamo diretti a cercare questa nave, che è sbucata da un banco di nebbia in maniera terribile: è stata una visione molto, molto brutta. Ovviamente mi dispiace, ancora adesso sento molto forte questo ricordo.

Chiarisco la posizione della motovedetta che è uscita apposta; ritorno un attimo indietro. Il servizio dispositivo di intervento prevede una vedetta di servizio pronta a muovere e una vedetta di comandata. La vedetta di

servizio pronta a muovere quella sera era la CP232, comandata da un maresciallo – peraltro bravissimo – che è uscita in tempi rapidissimi e ha fatto un'operazione meritoria. Non so se è stato portato all'attenzione della Commissione che la vedetta è partita, è andata a riferire, è andata sotto bordo al Moby Prince, ha visto il mozzo, gli ha detto di lanciarsi, il mozzo si è lanciato; in questa operazione il comandante ha rischiato moltissimo, considerando che stava vicino a una nave in fiamme, che poteva scoppiare da un momento all'altro, in un mare in cui la visibilità sarà stata scarsissima, con dei rischi proprio per se stesso e per l'equipaggio. Il comandante mi ha raccontato di aver detto al mozzo di rientrare, il mozzo finalmente, che era terrorizzato, si è tuffato in mare e poi gli ormeggiatori lo hanno preso (avendo il bordo più basso) e poi lo hanno passato sulla CP232, che l'ha riportato in porto. Quindi quella navetta di guardia è uscita subito e ha fatto il suo lavoro.

La vedetta 250 è una vedetta di comandata, che è stata fatta partire il più presto possibile, con tutta l'urgenza del caso. Io sono arrivato dentro il comprensorio precipitandomi, sono salito correndo sulla passerella, sono arrivato ai comandi e la vedetta era già in moto. Appena sono arrivato, ho mollato gli ormeggi e mi stavo dirigendo fuori. Come ho raccontato prima, sono uscito. Non vorrei essere compreso male: la Capitaneria di porto è in un braccio di mare che, da una parte, dà in darsena vecchia e, dall'altra, in darsena nuova. Le vedette, per motivi di ormeggio, sono ormeggiate in darsena vecchia; mollano gli ormeggi, girano intorno alla Capitaneria di porto e si dirigono verso fuori. Quando io sono uscito, il comandante Albanese era nella parte che guardava fuori, quindi non in darsena vecchia ma dall'altra parte, e stava probabilmente parlando (non so cosa facesse perché non c'ero). Sono salito sulla motovedetta e sono uscito. Mentre ero sulla bocchetta (o qualche metro dopo), mi hanno detto: «Rientra che il comandante Albanese vuole salire a bordo». Ho spento un motore, ho girato il timone a sinistra, non mi sono affiancato perdendo tempo ma ho messo la barca di prora, come si fa solitamente. Sono saltati sulla prora, io ho rimesso la barca in folle e sono ripartito. La motovedetta, quindi, non aspettava Albanese, e ho perso forse non più di un minuto per questa operazione. Questa è la situazione che mi risulta e che ricordo.

Mi è stato chiesto se sono in congedo. Sono in congedo dal luglio 2015, avendo maturato il massimo dell'anzianità.

PRESIDENTE. La domanda cui si riferiva precedentemente era se durante la permanenza a bordo dell'ammiraglio Albanese, mentre lei pilotava la CP250, il comandante riceveva o dava ordini o riceveva telefonate e di che tipo.

UCCIARDELLO. Benché qualche cellulare allora credo che ci fosse (quei vecchi cellulari), noi non avevamo in dotazione alcun cellulare (anzi, magari l'avessimo avuto) e non credo che l'ammiraglio Albanese avesse un cellulare. Non credo proprio, anzi non ce l'avavamo in Capita-

neria. Le comunicazioni erano tenute tramite il VHF di bordo, che poteva colloquiare con la Capitaneria e con gli altri enti.

Il comandante Albanese durante la navigazione era in controplancia accanto a me e ascoltava le comunicazioni. Ascoltava sicuramente le comunicazioni, poi se ha fatto altre comunicazioni via radio non lo so: io ero intento alla navigazione, molto attento, perché da un momento all'altro poteva sbucare una motovedetta, un relitto, un peschereccio, poteva essere rischioso, anche per l'equipaggio. Il comandante, quindi, non aveva cellulari e non mi sembra, ma non mi ricordo, che abbia colloquiato con qualcuno. No, non mi sembra. Eravamo comunque in contatto con la Capitaneria di porto. Sulla motovedetta vi sono sia i canali di soccorso ordinari, sia i nostri canali, e la vedetta ascoltava entrambi; quindi sentivamo non solo la comunicazione pubblica, ma anche le comunicazioni che la nostra centrale operativa faceva con le nostre motovedette e con tutti gli altri.

Per quanto riguarda gli orari della missione, alle 23,05 sono saltato a bordo correndo, come ho descritto prima; alle 23,10, il tempo di mollare gli ormeggi, ho imbarcato le predette persone – sto leggendo il mio rapporto di servizio perché anch'io non ricorderei dopo venticinque anni – e ho diretto verso la massima velocità; alle 23,12, in due o tre minuti, ero all'imboccatura e lì ho dovuto rallentare. A mezzanotte e quaranta minuti – l'ho scritto – abbiamo visto la sagoma del Moby Prince, che era in fiamme in maniera intensa. Abbiamo verificato i bersagli, abbiamo cercato eventuali naufraghi. All'1,10 si dirige per il rientro; all'1,35 siamo all'imboccatura del porto e all'1,55 siamo ormeggiati in banchina.

Ho risposto su telefonate, orari e CP232, ho chiarito la posizione delle vedette della Capitaneria. La CP232 ha lavorato come vedetta di soccorso e ha fatto quello che probabilmente sapete, ma è meglio chiarire questi aspetti. A me sembrano cose ovvie. Io ho fatto tante guardie. Qual è la vedetta di guardia? È quella che esce. La vedetta di comandata invece è una vedetta un po' più lasca, però è uscita in pochissimo tempo anche la seconda vedetta. Mi sembra che sia uscita in quaranta minuti.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Comandante Ucciardello, vorrei farle solamente due domande, una delle quali verte sulla possibilità che arrivassero comunicazioni al comandante Albanese. Per cui le chiedo se il comandante Albanese aveva con sé una delle radio portatili, tipo *walkie-talkie* o qualcosa del genere, per rimanere in contatto con la sua Capitaneria.

La seconda domanda è sulla nebbia, perché sul punto vi è difformità rispetto ad altre audizioni e ad altre documentazioni che sono agli atti. Si parla di fumo un po' dappertutto, ma di nebbia parlate solamente voi e forse lo stesso Albanese. La maggior parte degli auditi non parla di nebbia.

Per cui le chiedo innanzitutto di chiarire la circostanza se il comandante Albanese fosse nelle condizioni di ricevere comunicazioni, altrimenti non capisco – lo chiederemo nuovamente ad Albanese – come maturò la decisione di farla rientrare in porto.

Un altro aspetto che vorrei capire è se lei a quel punto fosse agli ordini di Albanese. Lei riceveva gli ordini «si sposti», «faccia questo», «faccia quell'altro» e «torniamo in porto» da Albanese che aveva assunto il comando dell'imbarcazione? È una cosa del genere?

PAGLINI (M5S). Ringrazio il comandante Ucciardello e chiedo sin d'ora al Presidente, nel caso in cui non dovessi avere la possibilità di porre tutte le domande che mi sono preparata, la facoltà di consegnarle per iscritto al fine di ottenere eventuali risposte sempre per iscritto.

La prima cosa che le chiedo è, visto che è agli atti una sua deposizione del 10 giugno del 1996, se conferma ciò che all'epoca dei fatti dichiarò: è una domanda molto semplice, perché sono passati venticinque anni e capisco anche la sua difficoltà nel ricordare alcune parti. Lei ha detto poco fa, chiaramente in modo molto sintetico, che quella sera è sceso in mare con l'equipaggio della CP232 e con i tre sergenti volontari e si è avviato verso la zona dell'incendio in cui sapeva essere coinvolta l'Agip Abruzzo. Mentre esce dal porto si trova davanti all'impossibilità di vedere perché – come ha affermato – vede nebbia o perlomeno ha detto: «era tutto bagnato, come delle goccioline». Le è mai venuto in mente che anziché nebbia potesse essere vapore? Infatti, la stessa cosa l'hanno detta anche altre persone, visto che la nebbia solitamente non bagna o perlomeno la nebbia cosiddetta da avvezione, mentre invece bagna il vapore. Le chiedo quindi se, oltre ad aver sentito l'odore acre che c'era nella zona, abbia mai avuto l'impressione di essere stato avvolto da una nube di vapore.

Per caso qualcuno le dà l'ordine di girare verso la destra del porto? Le chiedo questo perché, nelle varie cose che ci siamo trovati a leggere, c'è anche la dichiarazione che la motovedetta 250, una volta uscita dalla Vegliaia, prende il largo girando verso il lato destro.

Le chiedo se può confermarci quanto ha risposto nella sua deposizione del 1996 alle domande rivolte dall'avvocato Bassano; alla domanda «da chi prendeva ordini, chi era il coordinatore o l'autorità che coordinava» lei ha risposto che l'autorità coordinatrice in quel caso era la Capitaneria di porto. Lo conferma? Se lo conferma, allora non capisco quanto lei ha detto poco dopo, ossia che le indicazioni le stava dando il comandante Albanese e quando le chiedono di avvicinarsi al Moby Prince fu il comandante Albanese a darle questo ordine perché c'era una seconda nave coinvolta. Alla domanda specifica se sia stato il comandante a darle questi ordini lei risponde «no, non è stato il comandante» e «non dette istruzioni il comandante Albanese per andare verso la seconda nave», anche se in quel momento si era già saputo perché erano arrivate le comunicazioni del salvataggio del marinaio Bertrand. Quindi, chi le dà l'indicazione di andare verso il Moby Prince? La Capitaneria? Arriva una comunicazione dalla Capitaneria che dice «CP232 andate in direzione Sud»?

Lei ha detto che quando siete usciti quasi subito siete avvolti dalla nebbia che provoca l'impossibilità di vedere. Si ricorda se vedeva la punta della sua imbarcazione? Fino a quanti metri più o meno vi era visibilità?

A quanti metri di distanza passa dalle due imbarcazioni che lei dice di vedere prima di avvistare l'Agip Abruzzo? Se non vedeva, come fa a vedere queste due navi? O ci passa a pochissimi metri, quasi proprio ad andargli incontro, oppure le vede più in lontananza.

Questa è una parte delle domande che vorrei rivolgere al comandante Ucciardello. Chiedo al Presidente se ritiene che possa già formularne delle altre, o magari diamo prima all'audito modo di rispondere a queste e alla fine ne approfitterò per porre tutte le altre. Ne ho veramente molte.

PRESIDENTE. Senatrice Paglini, siccome abbiamo previsto che l'audizione si concluda alle ore 12.30, valuteremo successivamente se consentirle di porre le altre domande in questa sede.

Penso che una delle domande della senatrice Paglini sia da interpretare nel modo seguente: quando si parla di Capitaneria quello che si vuole sapere, comandante Ucciardello, è se arrivassero ordini dalla Capitaneria, ossia dalla struttura della Capitaneria che stava a terra, oppure dall'ammiraglio Albanese che era il comandante della Capitaneria: questo punto è abbastanza focale.

UCCIARDELLO. Per rispondere al senatore Floris, non mi risulta che il comandante Albanese avesse dei portatili con sé.

PRESIDENTE. Neanche *walkie-talkie*?

UCCIARDELLO. No, non aveva *walkie-talkie*, non aveva VHF portatili. Non mi risulta.

PRESIDENTE. Quindi, se avesse voluto parlare, avrebbe dovuto farlo attraverso la radio di bordo. Attraverso quella poteva parlare.

UCCIARDELLO. Poteva sentire, parlare e dare disposizioni indirette, però non mi risulta avesse un VHF portatile.

PRESIDENTE. Scusi, quando dice «dava disposizione indirette» significa che dava disposizioni a qualcuno che a sua volta...?

UCCIARDELLO. Potrebbe essere. Avrebbe potuto dire «digli di fare così».

PRESIDENTE. Perfetto, però non l'ha fatto.

UCCIARDELLO. Non lo so. Non ricordo. Però avrebbe potuto dire all'operatore radio «fai così...vieni...torna», oppure comunicare alla centrale operativa di dirgli delle cose. Questo lo avrebbe potuto fare, però con le radio di bordo. Non mi risulta avesse un VHF appresso. Non mi ricordo; sono passati venticinque anni, per carità, però non mi ricordo.

Il senatore Floris mi ha chiesto di questa famosa nebbia. Era nebbia. Non so come dirlo; poi se non era nebbia ed era qualche altra cosa non so. A me è sembrata nebbia. Comunque qualsiasi cosa fosse ha limitato la visibilità a tal punto da non vedere quasi la prua della mia nave. Questo è. Quindi, non sono un meteorologo, non sono un tecnico, ma a me dava l'impressione che fosse nebbia. Era una visibilità molto ridotta. Ora di questo vapore non so. Era nebbia.

Il senatore Floris mi ha chiesto un'altra cosa...

PRESIDENTE. Qual era l'autorità che coordinava l'attività di soccorso.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Nella sua imbarcazione, essendo peraltro un'autorità superiore perché era coordinatore dei servizi preposto, aveva assunto il comando dell'imbarcazione? Ovvero impartiva gli ordini su cosa fare? Oppure era sempre lei ad avere il comando e prendere le decisioni su cosa si dovesse fare?

UCCIARDELLO. Questa è una domanda piuttosto articolata. Il comandante dell'unità ha sempre il comando dell'unità. Non c'è delega, mai. Quindi il comando della condotta nautica e la gestione erano del comandante Ucciardello. La gestione della missione era del coordinatore, che era la Capitaneria di Porto nelle condotte nautiche. Avevo però il comandante Albanese a bordo che sicuramente poteva determinare certe cose. Non comandava però le manette dell'unità, per capirci. Non diceva «vai a 3 nodi, vai a un nodo o rallenta». Poteva però dare indicazioni e dire di andare da una parte invece che dall'altra.

PRESIDENTE. Ha risposto anche alla senatrice Paglini?

UCCIARDELLO. Per quanto riguarda la conferma delle deposizioni, io non me le ricordo. Come faccio in questa sede a confermare cosa ho detto? Sono passati non venticinque, ma venti o ventuno anni. Non ricordo, non me la sento di confermare cosa ho detto in sede di processo, quando ho testimoniato. Non mi ricordo neanche cosa ho detto. Mi piacerebbe leggere i verbali. Confermo quello che sto dicendo adesso, ma allora era un altro contesto. Non me la sento. Vorrei leggere i verbali per confermarlo. Mi fa una domanda difficile. Mi sta dicendo di confermare una cosa, una testimonianza di vent'anni fa, confermandola, magari sottoscrivendola. Non me la sento. Non so che cosa dissi e non so se...

PRESIDENTE. Mi pare comprensibile che stia dicendo che non avendo il verbale sott'occhio, non è in grado di confermare punto per punto quello che ha detto in quel momento. Non penso che abbia cambiato idea rispetto a quello che...

UCCIARDELLO. Non credo di aver cambiato idea. Sono sempre lo stesso, però...

PRESIDENTE. ...parola per parola oggi verrebbe messo in difficoltà. Ci dia una risposta.

UCCIARDELLO. Signor Presidente, mi consenta, erano domande fatte da avvocati particolarmente difficili. Io non me la sento, mi scusi senatrice, ma io non lo so...

PRESIDENTE. La senatrice Paglini ha poi chiesto se l'istruzione di muoversi verso il Moby Prince le è stata data dal comandante Albanese. Questo punto lo ricorda?

UCCIARDELLO. Non mi ricordo se il comandante Albanese ha dato un ordine militare «ti ordino di andare sul Moby Prince perché...». Certo che se una motovedetta di soccorso della Capitaneria di porto, senza bisogno che qualcuno glielo dica, va sotto bordo dell'Agip Abruzzo, l'Agip Abruzzo ha i rimorchiatori, stanno sbarcando l'equipaggio, e si apprende che c'è il Moby Prince da una parte, non credo ci sia bisogno... Ci siamo precipitati a cercarlo. Non penso che Albanese, scusi, il comandante Albanese non so neanche se me l'ha detto, ma non so se c'era bisogno di dirmelo. Cioè mi avrebbe dovuto dire «cosa fai? Non vai subito?». Non ce ne era bisogno. Era una situazione operativa talmente palese; è istintivo per un Comandante di motovedetta andare a cercare la barca che si sa è in difficoltà. E quando si è cercata, si è cercato di avvicinarci, di guardare, si è cercato di capire che cosa stava succedendo. Si è cercato di vedere se qualcuno si era buttato a mare. Quella è una delle cose che si è pensata subito; si sono buttati in mare.

Con quella visibilità anche la navigazione aumentava il tenore della difficoltà. Se tu navighi infatti in mare con bassa visibilità e ci sono naufraghi in mare, devi stare ancora più attento.

Scusate la mia digressione. Quindi quando sai che c'è una barca, ti avvicini, fiamme infinite, ti avvicini il più possibile, fai quello che puoi, poi vedi questi così in mare, dici «ma questi... qualcuno si è buttato a mare. Cerchiamoli». Nave, acqua nera, mare nero, visibilità zero e navigazione ridotta; se qualcuno è in mare, c'è il rischio anche di fargli male. Quindi non so se Albanese mi avesse ordinato di andare. Io non lo so, non credo. Anche se me lo avesse ordinato, avrei detto «è un ordine inutile». Questo è quello che mi risulta, non mi ricordo, me l'avrà ordinato, ma non ce ne era bisogno. Questa è la mia sensazione di quel momento. La situazione di intervento era chiara: soccorso all'Agip; sappiamo finalmente che c'è il Moby; andiamo vicino al Moby. E si è trovato purtroppo.

Noi siamo usciti dall'imboccatura e ci siamo direzionati verso Sud e non c'è stato alcun dubbio di andare a Nord. Mai, in nessun caso, mi è

venuto in mente di andare a Nord, perché la nave era a Sud. Era a Sud, la petroliera in fiamme va a Sud, dove stanno le petroliere.

Mi hanno detto del vapore. Io non lo so se era vapore. Mi sembra di aver già risposto: io non lo so se era vapore, criptonite, non lo so cosa era. So che la visibilità era assolutamente poco in là della prora della nave. Ripeto; la mia motovedetta era lunga quindici metri, io ero a metà barca, e vedevo a malapena i marinai sulla mia prora. Vedevo le sagome della mia prora. Ho messo i marinai per guadagnare quindici metri. Quindici metri. E le navi che ho visto, ci sono passate vicinissime, ma talmente vicino che io sentivo i rumori dei segnali da nebbia. Mi illuminavano con i proiettori, perché anche loro erano in allerta, mi illuminavano con i proiettori per aiutarmi. Io vedevo questo bagliore di luce, ma la nave non l'ho vista. Le navi le ho viste quando ero... L'ho scritto però nel verbale. L'ho scritto perché era una cosa saliente: «Si passa di prora a due navi alla fonda che emettevano segnali da nebbia e ci illuminavano con i proiettori», cioè cercavano di aiutarci. Anche in questo caso le navi, nonostante avessero i prescritti fanali di fonda, ed erano navi lunghe, quindi avevano ponti illuminati perché proprio a cinquanta metri devono avere i ponti illuminati, sono state avvistate quando erano distanti solo alcune decine di metri da noi. Quindi noi siamo passati proprio vicino, perché erano proprio sulla nostra rotta. Questo è. L'ho scritto a caldo, a suo tempo.

PRESIDENTE. Si ricorda quali erano le navi? Ha poi recuperato la memoria di quelle navi? Quali erano le navi?

UCCIARDELLO. Agli atti ci sarà di sicuro; rischio di creare un vespazio se dico un nome sbagliato. Ci sono sicuramente agli atti procedurali. Non chiedetemi questo sforzo di memoria perché, peraltro, io non sono di buona memoria e non ricordo tanti particolari. Erano due navi, due navi importanti, perché erano grandi. Le navi superiori a cinquanta metri, per norma, non solo devono avere il fanale di fonda a prora e a poppa, ma hanno l'obbligo di accendere anche i proiettori sulla coperta. Quindi erano navi più grandi di cinquanta metri, non erano navette. Questo me lo ricordo; poi, guardi, se vuole lo troviamo, negli atti si trovano i nomi delle navi.

PRESIDENTE. Lascio ora la parola alla senatrice Mussini e al senatore Uras; poi, nello spazio che resta, restituiamo la parola per un chiarimento al senatore Floris e poi alla senatrice Paglini.

MUSSINI (*Misto*). Signor Presidente, ringrazio il comandante. Le rivolgo due domande. Nella prima domanda le sembrerà che io ribadisca le domande dei colleghi, ma a noi interessa molto sapere che cosa esattamente è successo, quali sono state le conversazioni e quali sono stati gli ordini all'interno del suo mezzo quando vi siete mossi.

Ripeto la richiesta se il comandante Albanese avesse gli strumenti per parlare, quali comandi abbia dato a lei e quali siano, invece, le iniziative

che lei ha preso nell'immediato, anche per ragioni di urgenza. Capiamo perfettamente che in quella situazione vi sia stato un agire anche in base ai propri riflessi. Come seconda domanda, le chiedo di trasferire la tempistica sulla cartina, per farci vedere quali sono stati i suoi movimenti e farci capire, rispetto agli orari, dove vi siete spostati.

Le saremmo veramente grati se lei potesse farci capire precisamente cosa è accaduto all'interno della sua motovedetta, nella tempistica che ci ha dato prima. Le chiedo se, per favore, ci può aiutare a capire, rispetto a questi spostamenti, alla decisione e al modo di muoversi alla ricerca dei naufraghi, quanto è dipeso dalla sua gestione della motovedetta, dalla sua prontezza di riflessi, e quanto, invece, è stato collegato a iniziativa o alle decisioni del comandante Albanese. Lo chiedo, per cercare di capire quale è stata la sua azione e quale quella del comandante.

URAS (*Misto-SI-SEL*). Signor Presidente, noi abbiamo raccolto diverse testimonianze da parte di coloro che erano, in quei momenti drammatici, dentro quello specchio di mare. Alcuni ci hanno parlato della nebbia, altri l'hanno esclusa; c'è chi guardava da terra, ci sono i richiami del comandante dell'Agip Abruzzo («prendiamo fuoco, ci vedete, ci vedete da terra, Livorno ci vedi?»). Questa vicenda della nebbia per noi rimane molto nebbiosa: non riusciamo a capire quale fenomeno si sia determinato, tale da localizzare questo banco di nebbia in modo visibile solo ed esclusivamente nell'ambito ristretto della collisione. Anche lei, infatti, riferisce di aver cominciato a vedere meno quando è uscito dall'imboccatura del porto. Sicuramente, quindi la nebbia non ha interessato il porto. Abbiamo poi avuto delle testimonianze che ci dicono che la visibilità si è interrotta per questa nebbia, che arrivava anche verso il porto; addirittura, l'avvisatore marittimo ci dice di essere rientrato a casa con la gola in fiamme. Pertanto, quella nebbia non era nebbia, ma certamente era il fumo acre che veniva dal rogo del Moby Prince e dell'Agip Abruzzo. Io vorrei proprio capire lei che sapore, che odore, che sensazione ha avuto entrando in questo banco di nebbia. Già bruciavano le navi, già era avvenuta la collisione, già era scoppiato l'incendio, quando lei è uscito dall'imboccatura del porto andando in soccorso.

L'altra domanda che volevo porle è la seguente. Lì era pieno di natanti, di navi anche importanti. La rada del porto di Livorno è come dire, popolata anche in quel momento; ci sono anche operazioni, non so se da qualche parte in particolare. La sensazione che noi abbiamo avuto e che io ho avuto dalle testimonianze è che, anziché esserci un'avvicinarsi all'area della collisione, ci sia stata una fuga, si sia quasi evitato l'approccio al Moby Prince. Infatti, mentre i rimorchiatori, come si vede, tentano di spegnere e di attivare l'intervento sull'Agip Abruzzo, sul Moby Prince arrivano successivamente e in numero particolarmente limitato, pur sapendo tutti che sull'Agip Abruzzo non c'era più nessuno, neppure uno dei componenti dell'equipaggio, mentre nel Moby Prince c'erano 140 persone.

Nell'attività di coordinamento dei soccorsi, non si è tentato in qualche modo di concentrare il maggior numero di sforzi e di coinvolgere ne-

gli sforzi del soccorso al Moby Prince altri? Lei ha sentito ordini in questa direzione, ne ha ricevuto in questa direzione?

PRESIDENTE. La senatrice Mussini le chiede di consegnare anche le conversazioni e tracciare la rotta.

UCCIARDELLO. Senatrice Mussini, lei mi ha chiesto se il comandante Albanese aveva possibilità di conversare in maniera personale con altri oltre la radio di bordo, se ho capito bene.

MUSSINI (*Misto*). Glielo hanno chiesto anche i miei colleghi e lei ci ha detto che non aveva gli strumenti. Le chiedo di ricostruirci quali sono le operazioni che sono state indicate dal comandante Albanese; quali invece sono quelle che sono state affidate a lei; se il comandante Albanese le ha dato disposizioni, e quali disposizioni in questa nebbia; che cosa è stato legato all'iniziativa del comandante Albanese e che cosa, invece, è stato affidato esclusivamente a lei.

UCCIARDELLO. Le rispondo per quello che mi riguarda e per quello che mi consta. Il comandante Albanese era presente a bordo, accanto, in plancia, e aveva capacità di ascoltare tutte le comunicazioni radio che noi ascoltavamo: il VHF era a volume alto, io lo ascoltavo e sentivo le disposizioni. Questo è il primo chiarimento.

La conduzione nautica e dell'operazione in mare è stata di mia competenza. Tutta. Io sono andato dove dovevo andare, poi ho spostato la barca. Mi sono spostato sotto il Moby Prince, abbiamo cercato e poi siamo rientrati.

Tenga conto che per motivi operativi noi riferiamo alla Capitaneria di Porto, con i canali della Capitaneria, le nostre operazioni. Quindi abbiamo svolto l'operazione come si fa solitamente: se facciamo una cosa lo riferiamo alla Capitaneria di porto per comando e controllo, perché un'informazione che abbiamo può avere una valenza per noi, ma ne può avere un'altra per la centrale operativa. Quindi noi riferiamo puntualmente, con la frequenza che il caso impone, le nostre operazioni alla Capitaneria di porto, tant'è vero che quando siamo stati in vista del Moby Prince e l'abbiamo visto per la prima volta abbiamo riferito alla Capitaneria di porto «abbiamo visto il Moby» (che poi era già stato visto dalla vedetta), però il coordinamento in Capitaneria aveva bisogno delle nostre informazioni. Ma l'operazione non si è svolta in questo modo solo quella notte, è quello che accade durante tutte le missioni. Quindi, il coordinamento dell'azione l'ho avuto in mano io. Il comandante Albanese ha sicuramente ascoltato e valutato tutto quello che accadeva. Questo mi risulta perché non era in cabina, ma era sul ponte e guardava accanto a me, a venti centimetri di distanza. La disposizione che mi ha dato è stata quella di rientrare a mezzanotte, all'una, quando ho detto; a quel punto mi ha detto «rientriamo... dobbiamo rientrare». Quell'indicazione me l'ha data lui e io sono rientrato. Avrò fatto una sua valutazione in base alla sua compe-

tenza che io non conosco. Può darsi che aveva delle cose da fare. Non so. Per il resto la conduzione nautica della missione è stata gestita da me.

(Commenti della senatrice Mussini).

PRESIDENTE. Lasciamo rispondere l'audito: è chiaro quello che ha detto, non c'è bisogno che lo ripeta; è molto, molto chiaro. Ripetere la stessa domanda significa soltanto rinunciare ad avere risposte su altre questioni.

UCCIARDELLO. Per quanto riguarda la nebbia – mi sembra di averlo detto all'inizio ma lo ribadisco – quando sono uscito dal porto, dalla darsena vecchia del porto di Livorno, la visibilità era ottima. Sono passato sotto l'avvisatore, quindi sono uscito dall'imboccatura del porto mediceo, sono andato fuori dalla curvilinea e sono uscito dalla Vegliaia (non so se conoscete il porto di Livorno), cioè dall'imboccatura a sud del porto; appena usciti siamo stati investiti da una visibilità talmente bassa da costringermi a mettere tre persone davanti – in realtà non l'ho neanche detto, in questi casi si va in automatico: tre persone si sono messe davanti – a guardare se scorgevano cose dieci metri più in là. E tutta la navigazione si è svolta così. Che fosse nebbia o criptonite non lo so, ma la nebbia non ci ha mai abbandonato. Anzi, quando poi siamo rientrati la nebbia era anche all'interno del porto, nella navigazione di ritorno era ancora più fitta e abbiamo fatto una navigazione molto lenta perché non si vedevano neanche i fanali. Quindi siamo rientrati con la nebbia anche all'interno, mentre all'andata non c'era.

Poi, mi dicono, questa è una nebbia particolare che si forma sul mare ed è una nebbia che va a banchi e che si sposta. È una nebbia molto particolare che non è la solita nebbia della Val Padana, ma questo lo so come «fattarello» perché l'ho studiato a livello scolastico in Accademia nel 1979. Non è la nebbia a cui siamo abituati che si muove a banchi; sono nebbie marine, diverse dal normale. Però, ripeto, non voglio entrare nel merito anche perché non mi compete e mi dispiace. Capisco che ci sono versioni diverse; capisco anche che magari da un certo punto di osservazione si vede la nebbia e dall'altra no, perché sono banchi particolari. Ma vi prego di non tenerne conto perché non sono un tecnico; io ho subito questa scarsa visibilità.

URAS (*Misto*). Si ricorda l'odore...?

UCCIARDELLO. Non c'era odore. Ho sentito la puzza e ho avvertito la gola secca e bruciata dalle particelle carboniose quando siamo stati sotto l'Agip e sotto il Moby Prince, quando siamo andati a verificare le lance semiaffondate che bruciavano, lì dove bruciava la vetroresina, si squagliavano e continuavano a cascare pezzi di vetroresina dalla nave, cascavano in mare e non si spegnevano. Lì sì, ma eravamo nell'immediata vicinanza. Ma durante la navigazione e quando sono tornato a casa (a parte che poi quella notte non sono tornato a casa) non avevo il mal di gola, quello che si ha quando si respira fumo intenso. No, non ce l'avevo.

Non mi ricordo questa sensazione di bruciore alla gola perché stavo vicino al fuoco. Non me la ricordo. Se volete la mia testimonianza questa è, non posso dire diversamente.

PRESIDENTE. Signor Ucciardello, la interrompo un attimo: lei ha detto prima, proprio all'inizio della sua descrizione, che ha incrociato il Moby Prince. Lei si ricorda se il Moby Prince era in movimento, oppure le sembrava alla deriva? Questa è la mia prima domanda.

Seconda domanda: mentre è vicino al Moby Prince le chiedo se si accorge di un ruolo specifico dei Vigili del fuoco, se vede delle barche dei Vigili del fuoco che stanno lavorando sul Moby Prince. Lei è rimasto vicino al Moby Prince fino all'una e mezza, quindi vorrei capire questo aspetto, sempre nell'ambito delle risposte che sta fornendo al senatore Uras. È un aspetto che mi interessa particolarmente. Quindi, le chiedo se il Moby Prince le sembrasse in movimento o alla deriva (ed eventualmente anche la direzione del movimento) e se c'erano barche dei Vigili del fuoco che intervenivano sul Moby Prince.

UCCIARDELLO. Allora: il Moby Prince mi sembrava in lento moto in avanti. Non era fermo alla deriva. Dovevo manovrare per stargli vicino. Questo è quello che mi sembra di ricordare.

Poi la barca dei Vigili del fuoco io non l'ho vista. Non mi ricordo di avere visto barche che operavano attaccate. Non mi ricordo.

Non ho avuto alcuna sensazione che vi fossero raccomandazioni rispetto ai soccorsi all'Agip piuttosto che al Moby. Anzi, ricordo che tutte le unità sono state indirizzate dove era necessario. I rimorchiatori che sono preposti a spegnere il fuoco, perché hanno pompe *fire fighting* particolarmente robuste, erano due e sono stati mandati sul Moby; insomma, nel guardare le operazioni mi sembra che tutto è stato fatto per tutti. Non è che il soccorso all'Agip Abruzzo abbia avuto la precedenza: questo per quanto mi riguarda, anche sulla base della mia esperienza di lavoro di tanti anni. Ho fatto dieci anni di imbarco; non ho mai sentito una comunicazione radio in cui si dicesse «lasciate stare l'altra barca e fate convergere tutti i mezzi sull'Agip Abruzzo perché può essere pericoloso». Non è stato mai dato questo ordine. Anzi, quando si è saputo del Moby Prince mi sembra che tutto si sia orientato sul Moby Prince: questa come sensazione, perché, non avendo la responsabilità delle comunicazioni in centrale operativa, non so che cosa abbiano valutato. Ma dalle comunicazioni che ho ascoltato via VHF dal mio punto di osservazione, appena si è scoperto del Moby Prince, l'attenzione si è addirittura spostata sul Moby Prince, perché l'Agip andava avanti da solo, nel senso che aveva i rimorchiatori. Quindi mi sembra che i mezzi si siano orientati là: la CP232 è andata lì, gli ormeggiatori, noi stessi, anche qualche rimorchiatore mi sembra sia andato, o no? Le comunicazioni sono state intensissime; quindi capire tutto e seguire tutto non è stato facile. Peraltro c'era una comunicazione in francese che disturbava sul canale 16: un'altra circostanza sciagurata che ha aumentato la tristezza della vicenda.

PRESIDENTE. Abbiamo adesso alcuni minuti per una domanda a testa dei colleghi che hanno chiesto la parola: il senatore Floris, la senatrice Paglini e la senatrice Granaiola. Le chiedo però un chiarimento, comandante Ucciardello: se mi conferma che a bordo c'era il vigile del fuoco Roberto Pippan il quale avrebbe dovuto essere collegato alla sua barca dei Vigili del fuoco. Mi dice se è corretto che non è stato possibile sino all'una e mezza, cioè sino a quando voi siete ritornati in Capitaneria, consentire a quella squadra, a Pippan e agli altri Vigili del fuoco, se erano con voi, di salire sulla barca dei Vigili del fuoco? È un punto che mi interessa.

Cedo ora la parola alla senatrice Granaiola.

GRANAIOLA (PD). Vorrei tornare su una domanda che secondo me è fondamentale. Lei ci ha detto che durante il tragitto riferivate alla Capitaneria di Porto; ma lui era la Capitaneria di Porto. Allora chi riferiva alla Capitaneria di Porto? Albanese o lei? Non capisco questo passaggio. Non riesco proprio a capire la sequenza delle comunicazioni.

PRESIDENTE. Vediamo se ho capito bene questo punto. La Capitaneria di Porto dava informazioni a tutti quanti e tutte quante le barche le ascoltavano. Quindi tutti davano comunicazione alla Capitaneria di Porto e dalla Capitaneria andavano le informazioni in maniera circolare. Questa dovrebbe essere la sequenza; chiediamo comunque al signor Ucciardello di confermare questa cosa.

Cedo quindi la parola alla senatrice Paglini.

PAGLINI (M5S). Comandante Ucciardello, lei è tra i redattori dell'inchiesta formale che si fece nella Capitaneria pochi giorni dopo. Voi tenete conto dei dati forniti dalla nave Libra due giorni dopo rispetto l'accaduto che dà delle coordinate di ancoraggio dell'Agip Abruzzo e non tenete conto invece delle indicazioni nel brogliaccio della CP232, che è l'altra motovedetta che fa un rilevamento sul posto la sera stessa. Vorrei sapere come mai tale dato viene valutato in questo modo. Vorrei cioè sapere perché si tiene conto di un dato preso da una nave due giorni dopo e non si tiene conto invece di un dato preso sul momento da una vostra motovedetta della Capitaneria di Porto che, naturalmente, come viene detto nella prima e nella seconda fase processuale, viene ritenuta all'interno del cono di divieto di ancoraggio dell'Agip Abruzzo. Questa cosa viene valutata dalla Capitaneria, dal Comando della Capitaneria? Lei ne è al corrente? Lei è uno dei redattori dell'inchiesta e questo non è un particolare da poco.

Nella stessa inchiesta che produce la Capitaneria vengono a mancare dei dati importanti quali alcune navi che sono ancorate e sono state segnalate dall'avvisatore Ricci e vengono anche addirittura a mancare alcuni articoli di giornali, che non vengono inseriti, nei quali si parla della petroliera Agip Abruzzo.

Tutto questo, secondo me, lancia un'ombra di poca chiarezza nella stesura di questa inchiesta informale. Siccome ci sono molte cose che non tornano in questo fatto, mi piacerebbe sapere la sua opinione e se lei è veramente a conoscenza che la vostra motovedetta 232 fa i rilevamenti nel brogliaccio quella notte stessa.

Se posso, vorrei porre rapidamente un'altra domanda. Quando avete avvistato il Moby Prince – a parte che siete andati un'ora dopo che il marinaio viene tratto in salvo, quindi un tempo lunghissimo – avete fatto dei giri circolari intorno al Moby Prince? Avete cioè girato intorno per cercare eventuali naufraghi?

In ultimo, una cosa velocissima. Lei è un ufficiale di porto della Capitaneria e quella notte assume un comando tattico di dirigere questa motovedetta. Lei è a conoscenza, senz'altro, di quelli che sono i piani di soccorso che vanno messi in atto durante questo tipo di incendi o di incidenti in mare. Noi non abbiamo avuto ancora il piacere di vedere qual era il piano di soccorso locale del 1979 che immagino lei, essendo un ufficiale ed una persona di grande responsabilità, doveva avere presente. Le chiedo quindi se lei pensa che rientrasse nel suo ruolo anche segnalare allo stesso comando che aveva con sé, quindi, al comandante Albanese, e suggerirgli gli schemi di ricerca migliori per coordinare, eventualmente, il soccorso di eventuali naufraghi. Ricordo infatti che quella notte avvenne una collisione disastrosa tra due mezzi dei quali uno conteneva 140 persone. Quindi era nella sua facoltà; lo fece o non lo fece?

PRESIDENTE. Capitano, prima di rispondere alle domande delle senatrici Granaiola e Paglini vorrei chiederle di disegnare sulla mappa la rotta, perché è molto importante fare questa cosa per prima. La mostrerò poi agli altri componenti della Commissione e verrà digitalizzata e acquisita agli atti.

(Il comandante Ucciardello disegna la mappa).

La ringrazio. Provvederemo poi a fornire una copia con tutte le spiegazioni.

Le chiedo ora di rispondere alla domanda della senatrice Granaiola, che voleva sapere come avvenne la comunicazione. Ho provato io a semplificare questo punto: quando lei parla di comunicazione con la Capitaneria di Porto, intende dire che tutte le navi, tutte le barche coinvolte, parlavano con la Capitaneria di Porto? La senatrice Granaiola chiede di spiegare meglio questo passaggio.

UCCIARDELLO. La situazione operativa era seguita dalla Capitaneria di Porto, dalla centrale, che seguiva tutte le comunicazioni, che ascoltava le comunicazioni e dava i suoi ordini. A volte no. La gestione operativa era della Capitaneria di Porto, della centrale operativa. Albanese non interveniva dal punto di vista operativo, anche perché non aveva gli strumenti per poterlo fare, perché era a bordo di una nave. Albanese

seguiva pedissequamente tutto. Ascoltava con grandissima attenzione. Questo sicuro. La gestione delle miglia, degli orari, della direzione, delle comunicazioni, dell'esame di problematiche che possono sorgere in una situazione operativa, in questa operazione come in qualunque altra, deve essere fatta a livello di centrale operativa, non di una persona che ha in mano un foglio. Quindi la gestione è stata fatta lì. Poi il Comandante, come sempre avviene, segue e controlla che tutto venga fatto bene. Sarebbe potuto intervenire qualora avesse verificato che qualche ordine era stato dato in maniera che a lui non piaceva. La situazione è così. Deve essere così; la gestione deve essere quella.

PRESIDENTE. La senatrice Paglini le chiedeva se il movimento che avete fatto con la barca era intorno al Moby Prince oppure era legato alla ricerca di naufraghi attraverso un altro percorso.

UCCIARDELLO. Quando abbiamo visto il Moby Prince, dopo aver cercato di avvicinarci il più possibile, fino alla distanza di 10 metri circa, abbiamo cominciato a verificare i bersagli tutti intorno. Non ricordo se abbiamo fatto un giro intorno alla nave, ma abbiamo cercato i bersagli tutti intorno. Non ricordo questo episodio, ma cercammo diversi bersagli verificandoli tutti intorno. Non so se è stato fatto un giro intorno all'unità, però la barca è stata verificata mentre si cercavano i bersagli.

PAGLINI (M5S). Non si girava intorno a cercar naufraghi?

UCCIARDELLO. Abbiamo cercato i naufraghi, assolutamente! Era quello uno dei *target* della nostra missione. Tutto quello che si poteva fare si è fatto. Si è cercato di vedere se c'erano naufraghi ed era quella la difficoltà della navigazione, perché se ci fossero stati bisognava andare con estrema cautela.

PRESIDENTE. Esplicitiamo cosa ha scritto il capitano sulla cartina. In alto c'è «23,05», che è il punto da cui è partita la motovedetta, all'interno della darsena vecchia. Alle 23,10 raccoglie l'ammiraglio Albanese con gli altri passeggeri che erano davanti alla darsena nuova; da lì esce fuori. «23,12» è il momento in cui lascia il porto e va a finire nella zona che è crociata, dove c'è scritto Moby, dove arriva intorno alle 00.40.

UCCIARDELLO. Alle ore 00.40 abbiamo avvistato il Moby.

PRESIDENTE. A quel punto, dalla ricostruzione che lei ha fatto, si va verso il basso, dove c'è l'Agip Abruzzo, e tornando indietro si va verso il Moby Prince, giusto?

UCCIARDELLO. Sì.

PRESIDENTE. Alle 00.40. A quel punto si rientra dentro il porto all'1.30. Questo è il disegno che ha fatto il capitano.

UCCIARDELLO. Per la precisione, si entra in porto all'1.55.

PRESIDENTE. L'Agip Abruzzo è il punto dove c'è scritto «1», più o meno.

UCCIARDELLO. Più o meno; non avevo GPS a bordo.

URAS (*Misto-SI-SEL*). L'hanno incrociato dopo circa due ore?

PRESIDENTE. Sì, ha ragione lei, dopo due ore e venti.

La senatrice Paglini mi ha detto che ci sono due domande a cui il capitano non ha risposto; chiedo alla senatrice Paglini di specificarle.

PAGLINI (*M5S*). Intervengo solo per ricordare al comandante Ucciardello se mi poteva dare risposta riguardo a quello che ho chiesto, ossia se non fosse anche una sua responsabilità, visto che comunque era al comando della CP250, far presente al responsabile del controllo operativo, il comandante Albanese, l'attuazione del piano di soccorso del 1979, che immagino lei conoscesse bene perché era tra le vostre responsabilità doverlo conoscere ed applicare. Un altro punto importantissimo è quello che riguarda l'inchiesta formale, in cui, per l'ancoraggio della petroliera, vengono tenuti in conto dei dati presi dalla nave Libra due giorni dopo e non viene tenuto conto del brogliaccio della CP232, che venne ripreso come punto nave la sera stessa ed è specificato chiaramente nei documenti della Capitaneria.

URAS (*Misto-SI-SEL*). Io vorrei sapere, sicuramente ricordo malissimo, se il naufrago, il mozzo, l'avete recuperato voi.

PRESIDENTE. No, lo prende la CP232.

MUSSINI (*Misto*). Ha mai avuto contrasti con Albanese o con altri rispetto alla vicenda della gestione dell'evento, della tragedia, o rispetto ad altro? Da quanto tempo era in servizio a Livorno prima della data dell'incidente del Moby Prince? Quanto tempo è rimasto dopo in servizio a Livorno?

Ricordo poi che non ha risposto ancora alla domanda su Pippan.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Il punto «1» era quello dove c'era l'Agip Abruzzo?

PRESIDENTE. Sì, quello crociato; mentre il Moby Prince era in una zona più a Nord. Come ha riferito prima, avrebbero lasciato l'Agip Abruzzo giù in basso e si sarebbero rivolti verso l'esterno, verso Ovest

e verso Nord, per andare a cercare il Moby Prince, trovandolo poi alle 00.50.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Vorrei capire se, uscendo dal porto, come è stato detto da qualcuno, la motovedetta avesse fatto rotta verso dritta, cioè verso destra. Vedendo la posizione del Moby Prince, trovo a questo punto anche possibile che ci fosse stata un'indicazione da parte della Capitaneria di porto, la quale, peraltro, non si capisce bene che influenza abbia avuto nel coordinare i soccorsi. Mi pare, infatti, che sia stato un «fai da te». La CP250, la sua motovedetta, faceva il «fai da te», ma mi pare che anche gli altri fossero sul «fai da te».

PRESIDENTE. La senatrice Paglini ha chiesto se conoscesse il piano di soccorso.

UCCIARDELLO. Ero a conoscenza che ci fossero dei piani di soccorso e credo che ne avesse conoscenza anche il comandante Albanese. Avevo conoscenza del piano di soccorso, ma anche il comandante Cannacci, che era insieme a me sulla barca, ne era perfettamente a conoscenza, così come il comandante Albanese. Non ricordo se gli ho ricordato di attuarlo, ma non era necessario perché ne erano a conoscenza, sia lui che la centrale operativa. Le azioni messe in atto erano quelle seguite dal piano. Non ricordo se al mio superiore diretto ho detto: «Guardi che c'è il piano, non è che lei non se lo ricorda?». Non ho detto questo, ma mi sembrava assolutamente inutile, in quel momento, ricordare al mio comandante che c'è un piano operativo. Non gliel'ho ricordato. Non so se avevo il dovere di ricordare al mio comandante il piano in quel momento. Non me lo ricordo, ma non l'ho fatto.

PRESIDENTE. La seconda domanda era se l'avesse colpita il fatto che nell'inchiesta sommaria ci fosse una differenza nella posizione tra le rilevazioni della nave Libra e le rilevazioni della sua barca, che ovviamente erano molto più cogenti.

UCCIARDELLO. Voglio chiarire che la senatrice Paglini ha parlato di inchiesta formale e invece, se non sbaglio, è un'inchiesta sommaria, quindi è ben diverso. Feci parte, come segretario, di quell'inchiesta e si fecero tante cose, talmente tante che, alla fine, si fece un volume che si portò a Roma, al Ministero, per la valutazione del Ministro.

Non ricordo l'episodio; ce ne sono tante di valutazioni. Si è fatto un lavoro di raccolta di atti; lo scopo dell'inchiesta sommaria è quello di raccogliere gli atti e di fare una prima valutazione a caldo. L'inchiesta formale, poi, è quella che deve valutare questi atti ed esaminarli, cosa che credo sia stata fatta dalla Commissione a Roma. Noi facemmo l'inchiesta sommaria, e nell'inchiesta sommaria si sono fatte tante cose. Onestamente, non ricordo questa differenza nei punti di fonda.

Io ero un giovanissimo ufficiale, ero il segretario, avevo le competenze del segretario. Non mi ricordo quest'episodio. Mi ricordo, però, che era l'inchiesta sommaria, che poi fu conclusa in un tempo determinato e fu mandata a Roma per la valutazione.

PRESIDENTE. Lei si ricorda quanto tempo è stato in servizio a Livorno e fino a che anno?

UCCIARDELLO. Io ho prestato servizio a Livorno e mi sono imbarcato sulla motovedetta nel 1984 e, a parte un periodo che sono stato in missione all'estero in Albania...

PRESIDENTE. Che periodo era?

UCCIARDELLO. Nel 2000.

PRESIDENTE. Per il resto è sempre stato a Livorno? Giusto?

UCCIARDELLO. Nel 2000 sono stato sei mesi in Albania e poi sono tornato a Livorno. Sì.

PRESIDENTE. Vuole rispondere anche alla domanda che le è stata rivolta su eventuali contrasti tra lei e l'ammiraglio Albanese sulla gestione dei soccorsi quella sera?

UCCIARDELLO. Non ho mai avuto alcun contrasto né con l'ammiraglio Albanese né con nessun altro. Anzi, non ricordo episodi che potessero generare motivi di contrasto.

Per rispondere ad un'altra domanda, come ho scritto nel verbale, a bordo della motovedetta 250 era presente una squadra di Vigili del fuoco; non so come si chiamassero perché in quel momento non presero neanche i nomi. Ho scritto qui: «una squadra di vigili del fuoco». Non so quanti fossero. Erano a bordo. Quando salii mi chiesero di essere portati con noi perché volevano andare in zona di operazioni. In una situazione del genere tutto quello che è possibile va fatto (ci mancherebbe altro) anche se non è scritto nei protocolli. Io li ho fatti salire a bordo e siamo partiti. La missione era «incendio grave a bordo dell'Agip Abruzzo» e allora li ho presi a bordo. Poi sono stati a poppa, io non sapevo neanche... sono rimasti lì. Poi ho fatto tutta la missione. Quando siamo rientrati, li abbiamo riportati indietro perché non c'è mai stata occasione né di avvicinarsi al Moby, perché non ci si poteva avvicinare, e tanto meno di vedere in quell'operazione la vedetta dei Vigili del fuoco. Io non l'ho mai vista, forse perché stavano dall'altra parte, o per motivi di scarsa visibilità, di coordinamento. Non so, ma io non l'ho mai vista.

La vedetta è rientrata e poi è riuscita. Peraltro il comandante dell'unità 250 che mi ha sostituito, che è uscito con la vedetta in seconda battuta (perché noi siamo rientrati all'1,30 e subito dopo si è imbarcato il

nuovo comandante della motovedetta che è riuscita), mi ha raccontato che ha riportato a bordo con sé i Vigili del fuoco. Li ha portati sottobordo al Moby ed è riuscito ad avvicinarsi ancora di più con la motovedetta e ha cercato di farli salire, ma loro non sono saliti a bordo della Moby. Lui è arrivato proprio vicinissimo, come mi ha raccontato, e ha detto: adesso potete salire, provate a salire. Non sono saliti e sono rimasti sulla motovedetta. Sono rientrati poi alla fine della seconda missione della CP250.

PRESIDENTE. Chi era il comandante che l'ha sostituito?

UCCIARDELLO. Corsi.

PRESIDENTE. Il comandante Corsi.

FILIPPI (PD). Ci può dire qual era il moto del Moby Prince quando lo avvistaste?

PRESIDENTE. L'ha già detto.

FILIPPI (PD). L'ha già detto?

UCCIARDELLO. Leggermente in avanti.

FILIPPI (PD). Perfetto.

UCCIARDELLO. Non era fermo, alla deriva. C'era poco vento. Se fosse stato fermo, sarebbe stato fermo, ma invece...

URAS (Misto). Passando nelle vicinanze del Moby Prince si sprigionava un grande calore: questo alle 0,40 se non vado errato. Una o due ore dopo c'è stata gente che è salita a bordo del Moby Prince che evidentemente questo calore non lo sentiva. Mi sembra strano che si sia esaurito il tutto in due ore. Probabilmente il lato di dritta era quello accessibile. Probabilmente la motovedetta del comandante ha approcciato il lato sinistro e non il lato di dritta. Si ricorda se ha fatto tutto il giro del Moby Prince? Io penso che non l'abbiate fatto.

UCCIARDELLO. Allora, il giro completo dell'unità si è fatto cercando gli oggetti in mare, perché siamo rimasti del tempo e tutti gli oggetti erano in mare. Non si è fatto un giro di perlustrazione intorno, ma l'unità ha stazionato nelle acque del Moby Prince per tanto tempo e abbiamo verificato bersaglio per bersaglio. Peraltro, se può essere utile una mia testimonianza, visto che qui si parla di testimonianza, ricordo invece che il lato dritto lo vidi molto bene. Proprio il lato dritto ce l'ho stampato davanti e quando l'ho visto io le fiamme uscivano dalla lamiera, cioè stava bruciando anche la vernice della lamiera. Mi dava questa impressione. Non so che cosa c'era, ma dalle finestre usciva il fuoco in maniera violentissima. Può darsi che dopo, non so che cosa sia successo

dopo, non ve lo so dire, però il lato dritto – se è quello che le interessa – a me è rimasto impresso. Se ho fatto un giro completo di perlustrazione non lo ricordo, ma di sicuro abbiamo cercato intorno. Ci saranno stati quaranta pezzi di lancia in fiamme.

PRESIDENTE. Ringraziamo il capitano Ucciardello per la sua disponibilità e le chiediamo scusa anche per l'intensità delle domande, ma è la passione di questa Commissione nei confronti della scoperta della verità che ci sta guidando, nient'altro. Sappiamo che lei ha fatto assolutamente tutto quello che era in suo potere e nella sua disponibilità quella notte.

Audizione di Florio Pacini, ex dirigente della NAVARMA

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del signor Florio Pacini, ex dirigente della NAVARMA.

Avverto che della seduta odierna verranno redatti il resoconto sommario ed il resoconto stenografico. Ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del Regolamento interno, avverto altresì che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e sul canale *web* del Senato.

Abbiamo chiesto al dottor Pacini, ex dirigente della società Navarma, di essere ascoltato nuovamente. Chiedo all'audito se ritenga che il suo intervento debba essere secretato e rivolgo la stessa domanda ai commissari. L'audito e i commissari, come sapete, hanno possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e la segretazione dell'audizione o di parte di essa qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non devono essere divulgate. A norma dell'articolo 13 è la Commissione poi a decidere su una eventuale richiesta in tal senso.

Ricorderete che abbiamo già audito il dottor Pacini, ma non avevamo potuto fargli delle domande. Gli abbiamo proposto, come eravamo d'accordo, di incontrare nuovamente la Commissione; sappiamo anche che se ci fossero ulteriori necessità lo incontreremo di nuovo. Gli cedo subito la parola per eventuali integrazioni rispetto all'audizione precedente e per rispondere poi alle domande che i colleghi vorranno porgli. Abbiamo tempi stretti, dal momento che sospenderò la seduta alle ore 14. Per cui il nostro audito avrà tutto il tempo che vuole per parlare, ma ai colleghi chiedo di essere molto coincisi nelle domande ed eventualmente potremo anche decidere di inviargli delle domande per poter ottenere delle risposte.

PACINI. Intanto vi ringrazio di avermi riaudito. Purtroppo il tempo è veramente ristretto; mi ero preparato diverso materiale da mostrarvi con l'ausilio del computer, ma vedo che non abbiamo la possibilità di farlo in questa sede. Non potrò quindi mostrarvi il materiale che vi avevo preparato e che riguarda mille aspetti, sia in relazione a quanto è successo quella notte, sia rispetto a quello che vi hanno raccontato, purtroppo men-

tendovi in maniera abbastanza plateale. Quindi, non potendo accedere al computer per mostrarvi le prove di quello che dico, non vi dirò nemmeno chi vi ha mentito e come.

A questo punto, come integrazione di quello che ho detto l'altra volta, posso solo farvi presente un aspetto. In uno dei miei cinque punti passati c'era la prua verso il mare aperto, verso Ovest per 270 gradi; ciò è stato contestato da persone un po' meno affidabili, ma anche dai due cadetti che sono, a mio avviso, affidabili. Ve lo spiego a voce, anche se avevo portato dei *rendering* proprio per far vedere visivamente ciò che intendo. So che i due cadetti vi hanno mostrato un disegno in cui evidenziavano che, a loro avviso, la collisione era avvenuta non a destra dell'Agip, ma a sinistra. Quindi che la collisione era...

PRESIDENTE. Signor Pacini, purtroppo c'è stato un equivoco, perché non siamo stati avvertiti della necessità del sistema audiovisivo. Però, se lei ha il computer...

PACINI. Sì, ce l'ho.

PRESIDENTE. Perfetto. Credo che possiamo utilizzarlo tranquillamente. Mi rendo conto infatti che illustrare questo dato crei difficoltà.

PACINI. Facciamo anche una cosa. Io, come l'altra volta, vi ho portato dei cd.

PRESIDENTE. Perfetto.

PACINI. Questa volta ho messo nella copertina anche i miei recapiti per potermi parlare. Avrei voluto mostrare cartella per cartella. Non c'è un collegamento?

PRESIDENTE. Sì può fare dal cd?

PACINI. Sì.

PRESIDENTE. Allora giriamo il computer e lo facciamo vedere anche ai colleghi. Utilizziamo questo sistema un po' artigianale.

PACINI. Mi ero attrezzato anche con dei modellini. Ho cercato di essere il più chiaro possibile con voi.

Allora, la questione della prua parte da questo punto. Questa è la nave con la prua ad Ovest, come hanno detto anche diversi testimoni; la maggior parte dei testimoni parlano di una prua ad Ovest, la minoranza parla di una prua a 300 gradi. Il vento viene da Sud; la traversa della nave protegge il fuoco che può espandersi per tutta la linea sinistra e allo stesso tempo riempie Livorno di fumo. Quindi all'imboccatura della Vegliaia, quando i soccorsi vanno per uscire, tutti trovano fumo. Infatti la nave è

bruciata solo dal lato destro e non dal lato sinistro. Tutto questo lo trovate anche nei dischetti. Procedo veloce con queste foto. Perché si può dire che la nave era a 270 gradi? (*Commenti del senatore Uras*).

PRESIDENTE. La cartina è messa al contrario.

PACINI. Sì, rispetto a Livorno per darvi l'idea di Livorno e dell'Ovest, perché la senatrice Paglini ha fatto girare quella vecchia cartina che avevo portato io al Mattei. L'ha fatta girare sottosopra, ha invertito i colori, praticamente ha invertito i fattori, il risultato è lo stesso, ma lei... Trovate qui anche questo materiale.

Andando avanti veloce, perché è inutile che vi parli di queste foto qui, vi faccio vedere quest'altra cosa. Questa è la Cape Flattery, che è una nave americana. Questa nave è del tutto simile all'Agip Abruzzo. Avrei voluto cominciare oggi chiedendovi se sapete quanto era lunga l'Agip Abruzzo e molto probabilmente molti di voi mi avrebbero risposto 350 metri, perché è quello che vi ha detto qui Ceccherini e quello che vi ha detto qui Albanese. Vi hanno detto che è una nave da 350 metri, anzi, Ceccherini si è anche sbilanciato dicendo che era lunga più di 350 metri. In realtà, nel 1987 la nave è stata accorciata di 63 metri, arrivando a 286 metri. Quindi, andare a verificare certe dichiarazioni porta poi effettivamente a capire quello che succede. Per farvi verificare questo dato ho preso una nave del tutto simile all'Agip Abruzzo, che è la Cape Flattery che ha 11,80 metri di immersione, mentre l'Agip in quel momento ne aveva 12. È di 278 metri, mentre l'Agip è di 286; le differenze sono quindi minime. Ma la Cape Flattery attesta questo (questo è il comandante della Cape Flattery): alle 20 avevamo la prua per 335 gradi, con vento da Nord-Ovest; alle 22, cioè mezz'ora prima dell'incidente, la prua era a 287 gradi, già scaduta di ben 48 gradi. Alle 24 la prua era a 275. La Cape Flattery rispetto all'Agip Abruzzo ha solo una differenza, che tutto il fronte della Cape Flattery è uguale, quindi con l'ancora qui a prua la vela che mostra al vento per girarsi è molto più lenta rispetto a quella che ha l'Agip Abruzzo perché avendo questo castello di poppa gli fa vela e la fa opposta all'ancora. Quindi, con l'ancora quaggiù, questa gira più velocemente rispetto alla Cape Flattery. Queste sono le due versioni. Allora: il vento da Sud spinge per 210 gradi il fumo e il fuoco lo lascia alla destra. Il fumo lo porta dentro Livorno. Se per caso la nave avesse avuto i 330 gradi col vento da Nord-Ovest come dicono Ceccherini e Albanese – ma questa è una falsità – il vento sarebbe andato verso la Banditella, l'Ardenza, il punto cioè da dove D'Alesio fa il filmato. E lì fumo non c'è mai. Quindi il fumo lo avrebbero mandato laggiù. Tenete presente che l'arco temporale del filmato del D'Alesio, anche se si tratta di quattro minuti e dispari, in realtà è di un'ora, perché mancano tutta una serie di pezzi in mezzo.

Allora questo è un dato: D'Alesio ha preso, perché ha la radio sotto, delle comunicazioni sul 16, un'ora di trasmissione senza che il fumo arri-

vasse addosso a lui. Se il vento veniva da Nord-Ovest, il fumo sarebbe arrivato per forza addosso a lui e non avrebbe potuto fare quelle riprese.

Vi mostro ora una fotografia della mattina dove ci sono le navi. Questa fotografia mostra la Gallant, l'Agip Abruzzo e la Cape Breton; sono allineate, sembrano quasi una dietro l'altra. L'Agip Abruzzo, che è molto più grande, è chiaramente schiacciata in avanti per effetto delle due dimensioni della foto, ma è molto più distante rispetto alla costa. Dall'alto, la situazione è esattamente questa. Qui c'è il fotografo; qui ci sono la Gallant 2, la Cape Breton e l'Agip Abruzzo che è quassù. I due guardiamarina dichiarano di aver visto le prue a Nord-Ovest; ma se fosse stato così avrebbero visto le due navi, la Cape Breton e la Gallant, con la prua a Nord, e l'Agip Abruzzo con la prua a Nord che però avrebbe avuto il fianco destro rivolto verso l'Accademia, quindi verso il loro punto di vista. Avrebbero quindi dovuto vedere, per forza, la nave che si infilava dentro l'Agip Abruzzo e avrebbero avuto l'esplosione davanti. Invece, nel disegno che vi hanno fatto, dicono che in realtà è dall'altra parte. Perché dicono che è dall'altra parte? Perché molto probabilmente hanno avuto questo effetto ottico. Questa è la situazione reale e loro hanno avuto questo effetto.

I guardiamarina parlano prima dei bagliori. Qui c'è il piazzale dell'asse da stiro (che io ho chiamato così: è dove loro dichiarano di essere andati a prendere il famoso asse da stiro, perché si vergognavano di avere l'asse da stiro) e questo è l'alloggio dove dormivano e da dove hanno continuato a vedere la scena. Qui ci sono l'Agip Napoli, la Gallant 2 e la Cape Breton. La Cape Breton rimane schiacciata davanti all'Agip Abruzzo che è orientata ad Ovest, mentre la Cape Breton è rivolta a Sud (la Cape Breton, essendo più piccola e più leggera, ha girato prima); per l'effetto delle luci del castello di poppa dell'Agip Abruzzo, che era molto più luminoso, hanno avuto l'impressione di un accostamento. Loro quindi hanno visto l'Agip Abruzzo e la Cape Breton come se fosse una nave con la prua a Nord. In realtà erano una ad Ovest e una a Nord.

Dicono anche che, a un certo punto, sparisce dalla loro vista il Moby Prince, che infatti viene giù e viene nascosto dalla Cape Breton; questa è la posizione. Il Moby Prince doveva passare fra la Cape Breton e la poppa dell'Agip Abruzzo (delle motivazioni di ciò ne parleremo forse un'altra volta). In questo tragitto il Moby Prince sparisce alla vista dei due cadetti, i quali poi vedono l'esplosione. Vedendo la Cape Breton in questa maniera pensano che l'esplosione sia al di là dell'Agip Abruzzo.

Questo è, quindi, il motivo per cui loro ripetono questa versione. Mi sono messo a studiare le ragioni per le quali abbiano dichiarato una cosa di questo genere e secondo me sono affidabili, vi hanno detto la verità. Questo è il motivo per cui si può continuare a dire, a insistere (e chiunque voglia venire davanti a me mi deve portare delle prove concrete), che la prua era messa così; non è un punto di vista come quello di Ceccherini e Albanese, ma è un punto di vista reale.

Velocemente passiamo ad un altro argomento.

Del carico avevamo già parlato l'altra volta. Come vi ho detto l'altra volta, quando vi ho portato quei disegni, il piano di carico dell'Agip Abruzzo era su 18 cisterne, 6 laterali più le 2 e 7 *slop*. Io vi dissi che il modo più corretto – e questo lo potete constatare con i dati – era quello di caricare solo queste cisterne. Invece hanno fatto questa scelta, che è controproducente sotto tutti gli aspetti. Nella relazione vi dimostro che anche un armatore normale avrebbe licenziato sia il primo ufficiale che il comandante. Questa sistemazione è molto più pericolosa, perché ha 25.000 metri cubi di gas inerti in più; e più la tanica è piena, come vi mostrai l'altra volta con la bottiglia, e meno è pericolosa.

Nella dichiarazione resa in Commissione, come teste, da parte del primo ufficiale dell'Agip Abruzzo, alla domanda: «Scusi, ma lei perché ha caricato in questa maniera?», lui risponde: «Non lo so, forse, probabilmente, era per la stabilità». Non è vero, perché così la nave è meno stabile. «Forse per i contrappesi». Non ho capito bene cosa volesse dire, ma l'affermazione principale è «non lo so», e lui è il responsabile della caricazione. Chiedono: «Chi l'ha caricata?», risponde: «Io»; «Perché l'ha caricata così?»; «Non lo so». Non ha dato una motivazione, e lo potete leggere.

Questo è il viaggio che, come vi ho già detto l'altra volta, è improponibile; questo è l'altro viaggio per cui Radioporto dice che venivano da lì, però questo è indimostrabile o è dimostrabile solo con questi dati.

Altro dato importante. Le Commissioni dicono che il Moby Prince, quando si è infilato dentro la petroliera, è stato spruzzato, nebulizzato, dal combustibile che era dentro la petroliera. Ho chiesto questa cosa a un comandante di petroliere e gli ho chiesto di spiegarmelo per bene. Ve la spiego come me l'ha spiegata lui. L'*iranian light crude oil* è un prodotto vischioso. Me lo ha descritto così: «Hai presente il sapone per le mani? Quando vai a pomparlo, strizzi e arriva in mano questo sapone che è un pochino più solido. Questo è l'*iranian light*». Per determinare quello che è successo lì, deve essersi trattato di qualcosa che si è nebulizzato. E mi ha fatto l'esempio: «Hai presente il Vetril, quello che usate per pulire i vetri? Ecco, quello è nebulizzante, ma il liquido contenuto è diverso». Non solo; mi ha spiegato che se uno fora una pistola nebulizzante piena fino all'orlo, questa schizza, mentre se fora la confezione del sapone liquido da mani, questa non schizza, ma il sapone fuoriesce in maniera cremosa.

Mi ha inoltre fatto notare un aspetto sulla tanca. Passiamo all'immagine successiva, che è molto interessante; è una novità che dico a voi e che nessuno ha mai considerato, ma è una cosa molto, molto importante. La tanca 7 aveva una capienza di 4.411 metri cubi. Quando Superina scende dice di avere a bordo 2.500 metri cubi di combustibile, un pochino più della metà. La Commissione li trasforma in 2.700 (non si capisce bene da dove prende questo dato). Questa tanca è alta 25 metri, ma per 12 metri è sott'acqua, quindi 12 metri di quel combustibile sono sott'acqua, pari a 2.100 tonnellate. Sopra l'acqua, secondo Superina, ci sono 400 metri cubi, secondo la Commissione 600 metri cubi. Il Moby Prince, quindi, quando

ha speronato, a 12 metri di altezza, ha infilato la propria prua in una scatola vuota e il combustibile non può essere schizzato addosso al traghetto. In parole povere, quella tanca doveva essere piena, come questa bottiglia: se io la strizzo, il contenuto schizza via, ma se io ne vuoto una parte, così, e la strizzo, il liquido va verso l'alto.

Cosa sarebbe successo, quindi? Che nella perforazione da parte del Moby Prince dell'Agip Abruzzo la fuoriuscita sarebbe stata di gas inerte, perché il petrolio non poteva arrivare addosso al traghetto in forma nebulizzata (sempre se era *iranian light* e se era presente in quelle quantità). Tanto è vero che quelle quantità – 400 o 600 metri cubi sopra il livello del mare – equivalgono a 2,30 e a 3,40 metri sopra il livello del mare. La prua del Moby Prince che è stata invasa dal prodotto petrolifero in realtà era a 7,80 metri; da 3,40 metri a 7,80 ci sono 4,40 metri e non si capisce come il combustibile abbia preso quest'ascensore per arrivare lì sopra. Non solo: è arrivato sulla plancia, che è a 15 metri. Praticamente, che il Moby Prince potesse essere, come vi ho rappresentato qui, spruzzato di combustibile da prua verso poppa, fino alle lance, non era possibile con quel combustibile e con quella quantità.

Allora, molto più correttamente, per una questione di sicurezza della petroliera, dentro quella tanca non c'erano 2.700 tonnellate e dentro tutta la nave non c'erano 97.000 metri cubi di combustibile: avevano disposto 97.000 metri cubi dentro depositi che ne potevano contenere 124.000, quindi 27.000 metri cubi in più.

Questo voleva dire andare in giro con una bomba innescata per via di tutta la pressione del gas inerte che deve rispettare dei parametri ben precisi, perché se c'è troppa pressione esplose e se ne ce n'è poca incendia. Per via di queste cose loro probabilmente avevano molto più carico di quello che dichiarano. Questo dato non si può trovare definitivamente perché ciò è stato impedito da Albanese.

Albanese, nel tentativo di proteggere in tutte le maniere l'Agip Abruzzo, ha impedito ai tecnici del tribunale di andare a bordo a fare prelievi di quantità e qualità del combustibile adducendo il problema della sicurezza: a bordo non si può andare perché è insicuro. Allo stesso tempo, Albanese, che impedisce ai tecnici di andare a fare i rilievi, dà il permesso di salire a bordo della petroliera (con l'epicentro che era qui: questa è la famosa tanca 6 al cui interno dicevano ci fosse l'acqua; questa tanca 6 spara quel fuoco lì per giorni) al personale SNAM e non con un equipaggio di sicurezza o delle tute (come vi aveva accennato anche il Veneruso, ma non era vero che l'indossasse) o comunque con tute antincendio, quelle argentate, fatte di un tessuto d'amianto e con il vetro di protezione, insomma quelle che usano i pompieri, ma vestiti normalmente. Questo è un operaio della SNAM vestito normalmente, con il casco e le scarpe antinfortunistiche, ma con tuta e maglietta. Questi operai sono potuti salire a bordo e fare quello che non avrebbero dovuto fare su una nave sequestrata: nei telefilm avrebbero detto che hanno modificato la scena del crimine, perché hanno cambiato qualcosa. Come vedete in questa immagine,

tutto intorno è bruciato (questa è nuova) e qui è da dove partiva l'incendio.

Un'altra cosa curiosa è sulla tanca 7, dove si ritrova un'altra volta una manichetta. Seguendo questa manichetta (non si capisce perché dentro una tanca, una tanca poi che è sfondata e a mare; cosa ci stai buttando dentro una tanca che è sfondata e a mare?) si arriva a questo punto qui: questa è una pompa che sta pompando qualcosa, difatti le manichette sono gonfie. Sta pompando qualcosa che arriva da questa manichetta. Questa manichetta arriva dalla sinistra della nave che, secondo le testimonianze del direttore di macchina e di altri, è il punto dove c'era il famoso attacco della sentina da cui buttavano – dicono loro – sulla tanca 6. Allora, non vorrei che lì stessero asciugando le acque che erano finite in sala macchine – come dicono – per spegnere l'incendio e hanno detto che avevano disposto di togliere 10.000 tonnellate di acqua attraverso bettoline per mandarla al deposito. A voler pensare male, mi verrebbe da domandarmi: cosa hanno tolto se poi l'acqua l'hanno buttata nella tanca 7?

Tenete presente che quell'acqua è stata tolta per volontà di Albanese solo ed unicamente per mettere la nave in galleggiamento e poter rientrare in porto; cioè scendere sotto i 10,40 metri di pescaggio. Poi Albanese cambia idea e la nave non la porta comunque in porto ma arriva all'allibo, cioè fa affiancare l'Agip Abruzzo dall'Agip Piemonte e fa trasbordare il prodotto. Ma anche in questo caso, cioè quando arriva l'Agip Piemonte, una nave in perfetta sicurezza, non manda un tecnico a bordo a valutare la qualità e la quantità del prodotto, ma lo fa semplicemente portare via. Nasconde, quindi, questo dato. Questo è l'allibo.

La questione dell'epicentro dell'incendio la salto, anche perché ve ne avevo già parlato prima.

PRESIDENTE. Le posso chiedere se ha qualcosa da approfondire più specificamente sul tema dei soccorsi? Concentriamoci su quello.

PACINI. I soccorsi sono stati scagionati dai famosi ingeneri. Mi dispiace non ci sia il senatore Matteoli perché lui aveva usato l'espressione «forse non avevamo ingegneri abbastanza in gamba e siamo dovuti andarli a prendere in Inghilterra». Noi ne abbiamo di più in gamba anche visto quello che hanno combinato queste persone.

Il comandante Albanese per scagionare la Capitaneria porta avanti la tesi di questi quattro signori, che sono Prospero, Angiuli, Williams e Faulkner. Questi signori fanno affermazioni abbastanza importanti, parlando di fumo penetrato attraverso le superfici vetrate; quindi si intende che le superfici vetrate fossero rotte, perché attraverso il vetro non passa il fumo, di conseguenza è ovvio che l'intenzione fosse quella. Aggiungo: «Contestualmente i condizionatori di servizio immettevano nello stesso ambiente dei fumi caldi e gas». Continuano con il dire che il compartimento di poppa, costituito da cabine e sala poltrone, è stato immediatamente invaso dai fumi. L'invasione di questi fumi ha reso immediatamente l'aria irrespirabile. Poi affermano: da poppa verso prua – ve lo ri-

peto a grandi linee, perché se mi metto a leggere è un problema – le serrande sono state trovate chiuse, quindi il fumo non può essere passato. Da prua verso poppa ne è stata trovata una leggermente aperta, ma con una lenta intrusione di fumi, e una completamente chiusa. Quindi, da prua, secondo i periti, arrivava del fumo.

Dovete tener presente che le canale non spingono da prua e da poppa verso il centro, ma spingono dal centro verso poppa e verso prua, perché scendono dal fumaiolo e poi si dividono. Quindi, rispetto al famoso centro di raccolta, cioè l'ufficio commissario, l'area De Luxe che è al centro nave, le canale non portavano aria da prua e da poppa, ma la portavano dall'alto e la spingevano fuori. Quindi la serranda che è leggermente aperta, anziché tirare dentro il fumo, tirava fuori aria: questa è un po' la sostanza.

Poi loro continuano a dire che c'è questa intrusione di fumo e di fuoco con temperature che addirittura arrivano ai 2.000 gradi. A 2.000 gradi si sarebbe sciolta anche la nave. Veneruso vi ha detto che hanno spaccato gli oblò con dei maniglioni. Qui c'è anche la testimonianza di Mattera, che era il comandante di Veneruso, il quale afferma: «noi abbiamo spaccato gli oblò».

PRESIDENTE. Per pompare l'acqua dentro.

PACINI. Per pompare acqua dentro. I famosi 2.000 gradi o i 1.200 gradi o i 1.000 gradi...questo è un passamano di legno ed è sulla coperta del Moby Prince. Questo è sempre legno, un passamano di mogano per l'esattezza. Questi sono tutti passamano in mogano verniciati con la copale, con la *flattig*, come si usa nelle barche; qui ci sono due cavi di *nylon*, questa è vernice che non è neanche intaccata. Con 2.000 gradi intorno avrebbe bruciato tutto. Queste sono le doghe di alluminio, che erano intatte. Non vi ho fatto vedere che nell'epicentro dell'incendio sull'Agip Abruzzo viene colato dall'alto, dal tetto del ponte di comando e sulla murata del ponte comando, l'alluminio, perché quella parte lì della nave era in alluminio e viene proprio colato, viene sciolto, dalla potenza. In quel caso, però, la lamiera era da 20 millimetri; qui stiamo parlando di lamiera da 0,8 millimetri che come spessore corrispondono più o meno a quella cartellina lì, ad un foglio di carta. Le doghe sono state strappate dai pompieri che cercavano focolai sopra, ma sono tutte qui; nemmeno una era sciolta.

Questa è una cabina di sotto dell'equipaggio. Come vedete, la fiala dello *sprinkler* è qui integra e vedete che è bella rossa. Qui ci sono le due bocchette dell'aria; qui dentro fumo non ne è arrivato. Per un miracolo, l'aria condizionata che doveva spingere il fumo da tutte le parti, qui dentro non l'ha spinto e non si capisce nemmeno il perché. Questi sono due *sprinkler* nel corridoio di quella cabina; è da notare che in questo corridoio loro parlano di fumi a 200 gradi e questi esplodono a 72 gradi. In questo corridoio, come potete vedere, il fumo è arrivato; eccolo qui, è attaccato alle pareti, ma è attaccato addirittura alla fiala. Vedete che

questa anzi che essere rossa è più nera; questo proprio perché la fiala ha catturato sul vetro l'unto dei fumi da gasolio.

Questo ve lo avevo già portato l'altra volta, ma non ho avuto modo di mostrarlo perché con il pezzo di carta era un po' difficile. Come vedete, è un porta cartuccia; la cartuccia è esplosa. Qui lo *sprinkler* ha superato i 72 gradi in questo punto e quindi la fiala è esplosa. Ci sono i due braccetti del porta *sprinkler* e la coroncina sotto che serve a spandere l'aria. Questa è a ridosso della parete e nelle pareti su quella nave, come nella maggior parte delle navi, c'è quella roba lì, legno, che ha bruciato e chiaramente, avendola a ridosso, i 72 gradi li ha portati. Ma la cosa curiosa di questa foto è questa: questo è un altro *sprinkler*, e questo è intero. È vero che la foto si vede male, ma questo è il braccio, questa è la corona, questo è un altro braccio e questa è la fiala centrale; si vede che la fiala centrale è intera. Questo avviene in quell'ambiente, che è il disimpegno che c'è fra il salone De Luxe e le cabine di poppa (al centro). Loro sono arrivati a bordo e una fiala da 72 gradi era ancora lì, integra, e quindi lì non è arrivata la temperatura a 72 gradi, mentre questi signori inglesi parlano di migliaia di gradi.

Queste sono le serrande che si chiudono in caso di incendio. Le hanno aperte tutte per cercare di trovarne una aperta per dimostrare qualcosa, ma non ci sono riusciti; questo è l'ingresso del fumaiolo. Qui dentro ci sono i due ventilatori; uno manda aria in sala macchina e uno aria negli ambienti comuni. Questi sono i due ventilatori. Come vedete quello della sala macchine – che è questo quaggiù – ha il coperchio alzato e qui fumo non ne è arrivato. Questi sono i mezzi che avrebbero dovuto portare il fumo dentro, quindi, doveva esserci del fumo lì dentro. Il fumo però qui non è arrivato perché non si è attaccato da nessuna parte. Quello del condizionamento – che è questo – è invece chiuso. Come si può dire che questo è quello del condizionamento? Vedete questi tubi che sono di lato? Servono a portare al radiatore – chiamiamolo così – che butta aria dentro o l'acqua calda o l'acqua fredda a seconda della stagione; d'estate porta acqua fredda e l'aria passando attraverso i tubi con acqua fredda si raffredda e d'inverno passa acqua calda e, quindi, si riscalda l'aria.

Questo è il *garage* che dovrebbe aver raggiunto i 1.000 gradi; e qui vediamo che una bella temperatura c'è stata. A parte il fatto che si vede che sulla fiancata c'è la vernice ancora sporca, ma non bruciata. Quello era il *garage* di destra, questo è il *garage* di sinistra. Ora, come vedete, il *garage* di sinistra è molto più bruciato, è molto più devastato. Per quale motivo è molto più devastato? Perché la collisione, come poi vi farò vedere, è avvenuta in questo senso e con il timone a 30 gradi a dritta, la barca sbanda verso sinistra.

In un'altra immagine ho messo il punto di collisione; vedete che la frattura che c'è sull'Agip Abruzzo, è tendente per 5 gradi a salire, come se la nave, il Prince, l'avesse presa sbandata di 5 gradi a sinistra. Quindi cosa ha voluto dire questa nave a 5 gradi a sinistra? Che come è entrato il combustibile dalla frattura che c'è sopra la nave, quel combu-

stibile è andato a sinistra perché chiaramente la nave è sbandata, è andato a sinistra, ha iniettato di più il corridoio di sinistra e quindi l'incendio ha avuto un effetto più devastante a sinistra. I 1.000 gradi del garage sono però sconfessati; questo è infatti un camioncino demolito, se però andiamo a prendere lo stesso camioncino un pochino più da vicino, possiamo notare che ha ancora la targa integra e ha i due fanali che sono effettivamente leggermente colati.

PRESIDENTE. Fa vedere la targa?

PACINI. È targato «Pordenone 3116»; non dico gli ultimi due numeri della targa per una questione di *privacy*, però essa è integra e questa è a 25 metri dalla prua, non a 600 metri.

Questi sono due furgoni, uno in coda all'altro; integri. Questi messi in moto e sbarcati; integri. Non hanno una plastica, non hanno niente, le gomme sono poggiate a terra nella lamiera che doveva portare questa temperatura a 1.000 gradi, senza avere niente, non si sono nemmeno sgonfiate. Integri.

Questa è una Volvo, integra. I furgoni sono davanti a quel camioncino, una quindicina di metri da quel camioncino, quindi una quarantina di metri dalla prua. Questa è una Land Rover che è dietro a quei camioncini; qui è arrivata un pochino di temperatura, infatti la copertura della gomma di dietro che è incollata – vedete: questa è la copertura che le jeep hanno per chiudere – ha sciolto la colla. Posso però dire personalmente che questo succede anche se si lascia una giornata una macchina con queste gomme incollate al sole, almeno all'Elba.

Questa è più interessante: è la poppa del Moby Prince dopo che è stata agganciata. In questa elisse rossa si vedono i finestrini della sala poltrone. Quella sala poltrone che dopo alcuni attimi – perché loro si esprimono in questa maniera – aveva i vetri tutti spaccati e dai vetri era entrato il fumo e aveva reso il tutto irrespirabile. Questi sono quelli che hanno dato ad Albanese la possibilità di dire: «noi siamo stati scagionati». Scagionati da questa gente qui che fa queste affermazioni. I finestrini erano tutti esplosi; qui sono tutti al loro posto.

Questa è la fiancata della nave, sempre prima di arrivare in porto. Ora qui si vede male, ma questi segni rossi sono i finestrini spaccati dai rimorchiatori, mentre i segni bianchi mostrano finestrini completamente interi. Per maggior correttezza ve li faccio vedere qui. Sono tutti i finestrini interi, integri. Questo finestrino è spaccato, ma ha un buco perché gli hanno tirato contro il maniglione; non è esploso tutto, ha un buco nel vetro. Da questa immagine più grande si vede meglio. Vedete? Il finestrino è tutto intero, ma è stato bucato da qualcosa che gli hanno tirato, una pietra o un maniglione.

Allora, questi ingegneri che hanno salvato Albanese e la Capitaneria, probabilmente, non possono ragionare peggio di me, che ho finito solo la terza media e non sono un dottore: vuol dire che qualcuno ha dato loro un indirizzo da raggiungere. Albanese stesso aveva detto che lui, da giudice

di pace, con una mano davano il mandato ai periti di dire «Dovete arrivare qui» e con l'altra mano gli davano un assegno. Questo può succedere anche nel loro caso, non sono immuni dalla possibilità che abbiano ricevuto un *input* di questo genere. Sarebbe però interessante o che restituiscano i soldi che sono stati dati loro oppure che ci dicano perché hanno ragionato così, dicendo delle falsità. Queste sono falsità: dire che tutti i finestrini erano esplosi è falso. Dire che l'aria condizionata ha buttato dentro fumo è falso. E questo è dimostrabile.

PRESIDENTE. Dia la sua valutazione senza citare altri per danni.

PACINI. Guardi, so che vi siete preoccupati del fatto che io possa essere perseguito per queste mie parole, ma sono tutte cose per le quali, se vengono a chiedermi spiegazioni, mi trovano.

PRESIDENTE. Questi sono gli oblò delle cabine De Luxe, giusto?

PACINI. Sì. Le cabine De Luxe sono state spaccate dal rimorchiatore che è arrivato sotto. Non sono esplose dopo pochi minuti dalla collisione, come dicono questi signori, e la dimostrazione è che la nave arriva in porto – non una, ma quattordici ore dopo – con i finestrini a posto.

PRESIDENTE. Può ritornare sulla foto dove ci sono gli oblò?

PACINI. Questa?

PRESIDENTE. Sì. Il capitano Veneruso dice di essere salito sul ponte.

PACINI. A poppa; ve lo faccio vedere con la prossima immagine.

PRESIDENTE. Volevo capire quali sono i saloni che lui vede e dove sono rispetto al salone.

PACINI. Ho seguito le sue dichiarazioni e ricorda male, perché a poppa, dove lui arriva, non c'è il salone ma c'è la ex sala poltrone e, appresso, ci sono le cabine. I saloni sono tutti centrali, a prua oppure al piano di sopra. Ma ora ve lo faccio vedere.

PRESIDENTE. La sala De Luxe è a prua o al piano di sopra?

PACINI. No, è sotto le lance.

PRESIDENTE. Quindi sotto.

PACINI. Dessì nella sua testimonianza racconta che quando lui è arrivato, la nave era incendiata sopra, ma aveva le fiancate bianche; non era bruciata ancora nemmeno la vernice sulle fiancate. Questo perché l'incen-

dio effettivamente sul Moby Prince, che poteva sembrare una nave completamente in fiamme, era sopra, dove c'erano le lance, dove c'era l'unica cosa che poteva bruciare. La nave è fatta di lamiera, non è che sul ponte avesse dei pagliai e delle cose che potevano bruciare. A parte il combustibile che è stato spruzzato, che ha dato l'innesco all'incendio, una volta che questo ha bruciato la plastica delle lance ha finito il suo corso; da cosa poteva prendere energia l'incendio? Da niente.

Questa è l'unica foto che mostra le due manichette messe da sopra, dal bordo. Questo è il ponte in cui muore la squadra antincendio. Avevano già installato le due manichette al piano di sopra, alle prese dell'acqua, per poter affrontare l'incendio (poi vi spiego il perché).

Questo è il ponte comando. Il mozzo Bertrand arriva dalla cucina, sale questa scala, corre sul ponte di comando (è questa linea verde) e lascia la colazione per il ponte; poi «core» (come dice lui) in saletta a vedersi la partita. A quel punto arriva l'urto ed escono tutti.

PRESIDENTE. Qual è la saletta?

PACINI. La saletta è questa, in questa zona; qui ci sono i tavolini nella saletta. Bertrand entra dentro, poi scappano tutti (è indicato con la freccia nera) verso poppa. Quando escono a poppa sulla sinistra del Moby Prince, trovano le fiamme che sono già sulle lance, sul ponte sottostante, più quelle che sono in mare. Allora lui e altri tre corrono comunque all'esterno; gli altri rientrano dentro e passano attraverso la cucina per scappare.

Questo è il piano di sotto. Il piano di sotto è costituito dal *self service*, dalla sala poltrone a prua, dalle cucine, dal ristorante e dal Moby Club. Qui avete anche l'indicazione di dove sono state trovate le salme e in che maniera, perché anche questo è importante. Qui siamo al ponte lance. Poi, scendendo ancora, questo è il piano più sotto: bar di prua, il famoso salone De Luxe che va da questa striscia bianca a quest'altra striscia bianca. Queste sono quattro pareti di ferro e rispetto all'interno nave sono solo ferro, mentre rispetto all'esterno sono ferro e oblò, quindi impenetrabili dal fuoco, a meno che il fuoco non fondesse il ferro. Quest'altra parte verde sono le cabine di poppa. Queste sono le sale poltrone.

PRESIDENTE. Dove sono state trovate le salme?

PACINI. Ora vi dico come ha funzionato per le salme: 135 persone sono state riunite dentro il salone De Luxe. Perché dico questo? Perché mancano all'appello soltanto quelli che sono morti sul colpo: un operaio motorista giù in sala macchine, due ragazzi in cucina, quello che è caduto in mare e uno dentro gli alloggi-cabine dabbasso (probabilmente un marittimo che stava dormendo lì); poi vi è Bertrand, che è il mozzo che si è salvato. Queste sono le sei persone che mancano all'appello, il resto si sono tutti riuniti dentro il salone; si sono organizzati e hanno atteso i soccorsi.

Ma erano talmente ben organizzati che il comandante aveva già dato le disposizioni anche per i drappelli. Cosa sono i drappelli? La squadra antincendio e il drappello d'ormeggio.

Volendo ormeggiare a poppa, vi ricordo che io ho sempre detto e dimostrato che la nave andava a marcia indietro e qui troverete altro materiale che lo dimostra ulteriormente, il comandante sapeva che il fuoco e il fumo erano confinati a prua, quindi ha mandato quattro persone a poppa che sono i quattro cadaveri ritrovati qui; mentre Bertrand ha fatto tutto il viaggio qui. Questi sono andati successivamente al salvataggio di Bertrand, quando da bordo hanno visto arrivare i soccorsi e hanno preso provvedimenti per agevolare il soccorso.

La prima cosa che hanno fatto è stato scendere in macchina e fermare i motori. Non solo hanno fermato i motori. Il senatore che s'intende di barche sa che le barche non hanno freni, quindi l'unico modo per fermare una barca, se ha l'abbrivio, è dare un colpo di motore a dritta e infatti vi hanno detto che hanno trovato una tacca di manovra a prua. Ecco perché sembrava che la nave andasse a dritta, ma non è vero: la nave andava a poppa – lo dimostrano i fatti – e la tacca a prua è solo perché, per fermarla dall'abbrivio che aveva, hanno dato un colpo a prua, affinché la nave si fermasse e i soccorsi arrivassero. Il drappello era già pronto e la squadra antincendio, che era qui, era già pronta. Se guardate la disposizione della squadra antincendio, si capisce che era una cosa organizzata. Tre sono morti qui, svenuti uno sopra all'altro; il primo ufficiale di macchina, un passeggero (che non è un passeggero, in realtà, ma era un ospite amico del medico di bordo che quindi era andato a sostenere la squadra antincendio) e un marittimo. Vi erano, poi, due marittimi che avevano una manichetta (le due manichette che vi ho fatto vedere prima) e due marittimi avevano l'altra manichetta. Due staffette – due marittimi – erano state messe qui, negli angoli, perché da questo corridoio controllassero quando si sarebbe avvicinato il fuoco e avvisassero gli altri che andassero con le spingarde ad affrontare il fuoco.

Questo addirittura è Rodi. Rodi ha una storia importante, perché è arrivato su quel ponte intorno alle 4 e mezza della mattina e se Albanese avesse fatto il suo dovere – o se i soccorsi avessero fatto il loro dovere (così non parliamo di una persona fisica) – perlomeno avrebbero salvato lui. Parlando di soccorsi, quello che è successo quella notte è una cosa fuori di testa.

Vi do solo un accenno. Se il comandante del Titanic fosse stato Superina, il Carpazia non avrebbe mai trovato superstiti; Superina in 25-27 minuti dà la bellezza di sette-otto posizioni diverse, non di un metro, ma di migliaia di metri, senza che la Capitaneria... Non so se avete seguito la questione della Concordia al Giglio: vi ricordate quando Schettino fu richiamato in quella maniera dal capitano De Falco? Sarebbe bastato che in Capitaneria di porto ci fosse stato un capitano come De Falco e questi avesse chiesto a Superina di dargli il punto nave. La prima cosa che un comandante deve fare in caso di emergenza è dare il punto nave. Superina aveva il satellitare acceso – come sostiene lui – ventiquat-

tro ore al giorno; sarebbe bastato che si girasse e lo guardasse e avrebbe detto esattamente qual era il punto nave. È partito fornendo dei punti nave assurdi: in un caso ha detto addirittura «due miglia e mezzo fuori dalla Vegliaia». Due miglia e mezzo fuori dalla Vegliaia vuol dire fare un circolo intorno alla Vegliaia per una circonferenza di circa 20 chilometri; questo per essere trovato e salvato. Poi si lamentava che non arrivavano. È una cosa da fuori di testa.

Quindi, a bordo c'era un'organizzazione ben precisa, tant'è vero che il comandante Chessa, quando cominciano a spaccargli gli oblò, assieme al terzo ufficiale di coperta esce da questa porta, prende le scale e sale sopra per andare fuori, all'aperto, sul ponte lancia ad urlare: «cosa state facendo»? Purtroppo, un aspetto che non ha calcolato a bordo, l'unico frangente, era che fermando la nave, oltre al fuoco, sarebbe avanzato anche il fumo e il fumo li ha avvelenati istantaneamente. Non hanno avuto neanche modo di rendersene conto, sono caduti in uno stato di incoscienza immediato. Poi le fiamme sono passate e hanno fatto il resto. La stessa cosa si ripete a poppa.

I primi due che trovano nel corridoio sono il direttore di macchina e il caporale di macchina. Perché il caporale di macchina? Il direttore di macchina aveva con sé in quel momento come terzo ufficiale il caporale, dato che il primo ufficiale di macchina era inidoneo, perché era sopra con la squadra antincendio. Quindi non aveva con sé il primo ufficiale, dovendo lasciare due ufficiali (uno di macchina e uno di coperta) per ogni gruppo di passeggeri (questa gente ha sacrificato la propria vita per stare al fianco dei passeggeri, non li hanno abbandonati un momento e sono morti insieme). Si trovavano in questo punto che sto indicando.

Quando il comandante non riesce a fermarli e dagli oblò che hanno spaccato comincia ad arrivare fumo le persone che erano al centro scappano. Quelli verso prua trovano immediatamente il muro del fumo: infatti uno è sulla porta e gli altri 59 muoiono lì ammucchiati prima della porta d'uscita soffocati dal fumo. Gli altri hanno un pochino più di margine, perché a poppa il fumo non è ancora arrivato, proprio perché la nave si è fermata il fumo ci ha messo un po' di tempo ad arrivare; quella stessa poppa nelle cui cabine gli ingegneri inglesi dissero che l'aria era irrespirabile dopo pochi attimi.

Dentro queste cabine il Bertrand – così emerge dalla sua testimonianza – dice di aver corso per venti minuti prima e venti minuti dopo. Poi fa delle affermazioni che non possono essere, perché fra le altre cose – proprio per incentivare il discorso della nebbia – dice che ha trovato il timoniere e questi gli ha detto che c'era la nebbia. Ma questo ve l'hanno già detto. Allo stesso modo il Bertrand ha detto che dentro le cabine c'era una signora che correva con un bambino in braccio. L'unico bambino che era a bordo era una bambina di un anno (la Canu) cui hanno rubato la vita. Nelle cose che vi ho lasciato l'ho scritto: sono 140 i morti ma le vittime sono migliaia, perché hanno rubato la vita non solo alla bimba, ma ai suoi nonni, ai suoi zii e ai potenziali amici. Hanno rubato la vita a tutti, lasciando morire queste persone a bordo.

La signora Canu e il timoniere non vengono trovati in questo punto, ma vengono addirittura trovati a pruvavia del salone De Luxe. Rispetto al luogo in cui il Bertrand dice di averli visti si trovano nel punto più lontano in quel momento, ma nessuno è andato a riscontrare queste cose. Nessuno si è chiesto: allora, se erano lì dove sostiene, dovrò trovare delle salme qui. Erano qui che urlavano, svenivano e lui li calpestava perché c'era il fumo e poi dove sono? Da tutt'altra parte. È un fatto che dà necessariamente da pensare.

Questo che vi mostro è il ponte *garage* con tutto il carico com'era quella sera. Vi ho segnalato che la nave, in quella corsa, una volta arrivata ad Olbia avrebbe ormeggiato di poppa e non di prua come era solito fare. Questo perché il famoso camion saltato a prua aveva una barca a bordo e per problemi di altezza non avrebbe potuto sbarcarla. Infatti lo hanno caricato a marcia indietro proprio perché all'approdo sarebbe riuscito a marcia indietro. I furgoni, quindi, sono già con il muso verso l'esterno. Questo è un dettaglio aggiuntivo che non serve a nulla, non cambia le cose, ma nessuno lo aveva mai sottolineato.

Vi hanno anche detto, a proposito di sistemi di sicurezza, che la nave ha avuto quel problema perché è partita con il portellone aperto: un'altra falsità. Questa è una cosa vergognosa detta da chi sa esattamente come funzionano le navi. Quando le navi vengono comprate dagli armatori italiani all'estero hanno una situazione di questo genere: questa parte qui che si chiama celata è la prua che scende giù e chiude la bocca del traghetto ed è preesistente. Poi dentro la nave c'è un pannellone che scende e si chiude come seconda barriera di protezione. Se hai un danno alla celata si chiude questo pannello. Non siamo organizzati come nel Nord Europa, dove, quando una nave arriva in porto, apre la celata, apre il portellone e la rampa per scendere da bordo gliela danno da terra, cioè mettono da terra una lingua a bordo. In Italia il portellone che serve per scendere non è sul porto ma è dentro la nave. Quella diventa la seconda barriera e viene chiusa contro la prua.

La seconda barriera, quindi, il Moby Prince l'aveva in ordine: aveva le castagne attaccate. Solo che fa comodo dire che aveva questa barriera che poi nell'urto è caduta sul motoscafo e ha fatto anche da trampolino al camion. Tutte queste cose non è vero che non si fanno. Quando la Capitaneria va a bordo di un traghetto prova le tenute stagne di quella barriera, la chiudono e poi con la spingarda da pompieri sparano acqua; non contro la celata, sto parlando del portellone, cioè della rampa. Viene chiusa e poi provano su tutto il lato per vedere se entra acqua. Questa è una visita ordinaria: tutti gli anni prima di partire si fa questa visita, proprio perché il portellone deve essere a tenuta come seconda barriera.

Noi come Moby Line – lo posso dire perché c'ero dentro – non abbiamo mai eliminato la terza barriera, quella che normalmente gli armatori italiani levano di mezzo. Non l'abbiamo mai tolta, perché mandando le navi in Sardegna e sulle Bocche di Bonifacio a volte si prendono degli schiaffi di mare che sono notevoli. Cosa succedeva? Quando si sapeva che c'era burrasca, il comandante caricava meno sulla prua e chiudeva

questa barriera, come terza porta. Non è richiesta, ma lo faceva per una sicurezza in più. Questo era il sistema che vigeva a bordo ed era quello cui si atteneva Chessa.

Parlando sempre di sicurezza, vi mostro un altro aspetto che forse vi è utile per un altro motivo. Ora vado un po' contro la richiesta del Presidente, ma è utile a voi. Ascoltandovi e, ricordo, fra le altre cose, che c'è stato anche un dissapere, mi relazionano anche con le cose che vi vengono dette per mettervi fuori strada o depistarvi. Circa un mese e mezzo fa avete ascoltato Albanese e, più o meno due mesi fa, Ceccherini. Ceccherini vi ha detto sostanzialmente tre cose: che è stato testimone oculare della nebbia, che il suo personale a bordo gli diceva che c'era la nebbia, che erano in mezzo alla nebbia e che da terra anche lui non aveva visto la nebbia, e che era uscito intorno alle 11.10 insieme al prefetto di Livorno. Queste sono le cose che vi ha detto. Quindi ha testimoniato a favore della nebbia, a favore del vento da Nord-Ovest, della prua a 300 gradi, del Prince che era una palla di fuoco e che era inavvicinabile. Tutto questo alle 11.10, perché lui ha parlato di mezz'ora-quaranta minuti dopo l'evento. Vi ricordate queste frasi? Benissimo.

Sul canale 16 per tutto il periodo solamente uno parla di nebbia, il marconista dell'Agip Abruzzo e ne parla in questa maniera: i Vigili del fuoco chiamano la Capitaneria e gli dicono «volevamo sapere se è possibile avere le coordinate LORAN di questa nave perché non riusciamo a trovarla». Con le coordinate LORAN si trova subito perché si mettono le coordinate LORAN e ti ci porta lui. Ma il comandante Superina gioca a nascondino. L'Agip Abruzzo lo chiama e dice «Vigili del fuoco, non ci vedete? Siamo qui, siamo pieni di fiamme, ma che avete la nebbia?» Per assurdo, egli dice: «Com'è che non ci vedete? Siamo pieni di fiamme, non avete mica la nebbia?», quasi a sfottò. I Vigili del fuoco dicono: «prima vedevamo le fiamme, ora siamo entrati in una zona di fumo». Questi sono i Vigili del fuoco che, probabilmente, parlavano in un altro canale; la senatrice Paglini ha chiesto a Ceccherini se avevano un altro canale, ma lui lo ha negato. Questo è ciò che dicono i Vigili del fuoco; non è che dicono da una parte una cosa e dall'altra ne dicono una diversa; e i Vigili del fuoco sanno cosa è il fumo perché hanno anche risposto che non aveva sapore, non aveva odore, non aveva nulla. Questo è quello che questo signore ha detto in risposta al senatore Uras.

I Vigili del fuoco, ancora, alle 22.53 dicono; «noi siamo qui in un banco di fumo»; alle 23.01, cioè 36 minuti dopo l'evento, continuano a dire «ok, però noi vediamo solo fumo». Però, dice «io ho detto che non sono i miei, i miei me l'hanno detto in segreto, ho sentito anche gli altri e parlavano di questa roba». Andiamo a vedere gli altri cosa dicono. Queste sono le testimonianze rilasciate dai comandanti dei rimorchiatori «dopo circa un miglio e mezzo siamo entrati in un fumo, visibilità zero». Il Presidente della Commissione ha chiesto se si trattava fumo o nebbia? E loro hanno risposto che si trattava di fumo. Non sto a citarveli tutti. Ve ne cito un altro che è il più interessante. Canacci è il comandante di corvetta ed è membro dell'inchiesta sommaria; e un giorno, se me ne

sarà data la possibilità, ve lo dimostrerò. Il Canacci dice che la sera del disastro uscì la motovedetta di guardia e lui uscì con il comandante Albanese. Quindi Canacci – che era a bordo della motovedetta insieme ad Albanese, il quale dice che c'era la nebbia – dice che «la navigazione era molto difficile per la presenza di fumo». Poi, lo stesso Canacci nell'inchiesta firma un prodotto di questo genere «in primo luogo la nebbia è sicuramente una delle concause dell'incidente». Quindi ancora una volta Ceccherini dice delle cose che non sono vere; gli altri stanno parlando tutti di fumo, nessuno parla di nebbia.

PRESIDENTE. Signor Pacini, sospendiamo i lavori.

PACINI. In ultimo...

PRESIDENTE. Non possiamo proseguire perché dobbiamo sospendere qui la seduta.

PACINI. Voi dovete vedere un filmato, dura circa tre minuti. Questo filmato mostra Ceccherini alle 11.20 in porto a Livorno che viene intervistato da una televisione, il prefetto di Livorno, che arriva sul porto a mezzanotte e mezzo e viene intervistato dalla stessa televisione, e la motovedetta della Polizia con Ceccherini e il prefetto che esce all'una e mezza di notte. Non alle 11.10. Lui dice che è uscito alle 11.10, ma in realtà è uscito all'una e mezza di notte e le prove sono nei filmati.

PRESIDENTE. Ringrazio il signor Pacini, ma i lavori della Commissione si concludono adesso. Il cd è stato dato a tutti i componenti della Commissione. Chiedo quindi di visionarlo durante questa settimana. La prossima settimana dedicheremo tre ore al lavoro con il signor Pacini, chiedendogli di essere più concentrato. Se non vi sono obiezioni, così resta stabilito.

I lavori terminano alle ore 14.

