



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 26

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

AUDIZIONE DEL SIGNOR GIOVANNI VENERUSO,
DIPENDENTE DELLA TITO NERI ALL'EPOCA DEI FATTI

28^a seduta: giovedì 21 luglio 2016

Presidenza del presidente LAI

I N D I C E**Audizione del signor Giovanni Veneruso,
dipendente della Tito Neri all'epoca dei fatti**

PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 5 e <i>passim</i>	VENERUSO	Pag. 3, 4, 5 e <i>passim</i>
FLORIS (<i>FI-PdL XVII</i>)	10, 11, 12		
MUSSINI (<i>Misto</i>)	18, 19		
PAGLINI (<i>M5S</i>)	6, 7, 8 e <i>passim</i>		
PEGORER (<i>PD</i>)	20, 21		
URAS (<i>Misto</i>)	5, 15, 21 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-Ipl; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL.

Interviene il signor Giovanni Veneruso, dipendente della Tito Neri, all'epoca dei fatti.

I lavori hanno inizio alle ore 16,15.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del signor Giovanni Veneruso, dipendente della Tito Neri all'epoca dei fatti

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del signor Giovanni Veneruso, dipendente della Tito Neri, all'epoca dei fatti.

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

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

Ascolteremo oggi il signor Giovanni Veneruso, dipendente della Società Tito Neri, all'epoca dei fatti.

Ringraziamo il signor Veneruso per la sua disponibilità e gli diamo il benvenuto in Commissione.

Come al solito, sia l'intervento del signor Veneruso che gli interventi dei Commissari possono essere secretati. L'audito e i Commissari avranno la possibilità di chiedere, in qualsiasi momento, la chiusura della trasmissione audio-video, la secretazione dell'audizione e di parte di essa, qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti e circostanze che non devono essere divulgate.

A norma dell'articolo 13, del Regolamento interno, è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

Spiego brevemente come avvengono i lavori della Commissione; cederò anzitutto la parola al signor Veneruso perché rappresenti i ricordi che ha dei fatti per i quali è stato invitato a parlare davanti alla Commissione. Al termine dell'audizione, i Commissari sono titolati a fare delle domande di approfondimento, alle quali poi il signor Veneruso, essendo a conoscenza degli aspetti che gli vengono chiesti, potrà rispondere approfondendo gli argomenti.

Cedo immediatamente la parola al signor Veneruso, ringraziandolo ancora per la disponibilità a contribuire al lavoro di questa Commissione, su questi fatti di 25 anni fa.

VENERUSO. Ricordo il giorno in cui accadde la tragedia del Moby Prince. Ero con degli amici. Io dormivo a bordo del rimorchiatore Tito

VI. Rientrando a bordo, il Comandante di armamento della Tito Neri, fratelli Neri, ci allertò dicendoci che era scoppiato un incendio sulla petroliera. Fummo subito allertati e uscimmo con il Tito II.

Usciti con il Tito II, siamo andati verso la petroliera. All'inizio di questa tragedia infatti si sapeva che era coinvolta la petroliera. Arrivati alla petroliera, dopo un'oretta circa, siamo stati indirizzati al Moby Prince, perché poi è venuto fuori che era il Moby Prince che era stato coinvolto nell'incendio della petroliera.

Siamo andati alla ricerca del Moby Prince e dopo un po' siamo riusciti ad individuarlo; abbiamo cercato per un po' di tempo di spegnere l'incendio perché a bordo c'erano ancora le fiamme. Quindi, dopo un po' che c'era ancora qualche fiammata nei saloni superiori, sono riuscito a salire sul Moby Prince, sul lato dritto estrema poppa, ho messo il cavo da rimorchio e poi, sapendo com'era situato il Moby Prince perché c'ero stato a bordo come marinaio, cercai di vedere se c'era qualche superstite. Il Comandante del rimorchiatore con altri colleghi, mi hanno però richiamato per paura che potesse succedere qualcosa e, quindi, sono sceso sul rimorchiatore.

È stato trainato fino all'imboccatura del porto di Livorno e poi l'abbiamo passato ad un altro rimorchiatore. Poi noi siamo ritornati nuovamente alla petroliera perché essa era ancora in fiamme. Questo è quello che ricordo.

PRESIDENTE. Le faccio io una domanda per approfondire il suo intervento. Ci può raccontare con più precisione quello che avvenne nel momento in cui lei salì a bordo? Dove fu messa la scala e cosa fece quando salì a bordo? È l'unico testimone che noi abbiamo di quel momento e quindi ci serve sapere cosa avvenne, quanto tempo restò a bordo, cosa fece, quanto tempo ci volle per mettere la scala sul tragheto.

VENERUSO. All'inizio siamo stati un po' a cercare di spegnere l'incendio e a buttare acqua sul Moby Prince. Si è insistito tanto perché poi, a prua, ogni tanto c'erano degli scoppi perché c'era un deposito di pittura alla prua del Moby Prince e, quindi, c'erano degli scoppi perché esplodevano i fusti di pittura.

PRESIDENTE. Di vernice?

VENERUSO. Sì, di vernice. C'era proprio lo squarcio dove la Moby Prince è stata presa. Tentavamo di spegnere questo deposito di pittura.

Dopo un po' di tempo, con insistenza, si è cercato di spegnere l'incendio nei saloni superiori, però c'erano ancora un po' di fiamme che venivano spente e poi riprendevano.

Dall'estrema poppa del ponte lance del Tito II, abbiamo messo una scala d'alluminio e sono riuscito a salire a bordo. Una volta a bordo, io, devo dire la verità, prima di mettere il cavo da rimorchio, mi ero un po' allontanato dalla zona che era piena d'acqua per vedere se c'era qualcuno. Ma dove è apparsa la morte ci si rende conto e lì era tutto bruciato;

io conoscevo il Moby Prince perché ero stato su quella nave e, quindi, appena ho visto che nei saloni non c'era più niente, me ne sono reso conto e sono sceso di nuovo sul rimorchiatore.

PRESIDENTE. Si ricorda quanto tempo è stato su?

VENERUSO. Dieci minuti, un quarto d'ora.

PRESIDENTE. Dieci minuti, un quarto d'ora?

VENERUSO. Sì.

PRESIDENTE. Le faccio un'altra domanda per precisare. Il cavo fu agganciato al passaggio di un oblò oppure...

VENERUSO. No, no, sul posto di manovra dove ci sono le bitte su cui va messo il cavo da rimorchio.

PRESIDENTE. Sì, sono protuberanze.

VENERUSO. È dove si ormeggiano le navi.

C'era il passacavo con le bitte e l'abbiamo messa alla bitta per rimorchiarlo fino al porto, poi l'abbiamo passato ad un altro rimorchiatore e noi siamo andati alla petroliera.

URAS (*Misto*). Ringrazio anzitutto il signor Veneruso. Una delle questioni sulle quali si è tanto discusso nelle precedenti audizioni, riguarda la temperatura che si ipotizzava si fosse determinata sulla nave, una temperatura particolarmente alta e tale da rendere impossibile anche poter agire.

Vorrei sapere se lei ha riscontrato questo fatto, cioè se la temperatura era così elevata, e dove fosse, presumibilmente, più elevata; vorrei sapere altresì se nell'operare indossava particolari indumenti che rendessero molto meno rischiosa l'operazione che stava facendo.

VENERUSO. Avevo una tuta antincendio che si usa a bordo, quelle argentate, che sono proprio per queste vicende, con gli stivali.

Le temperature sicuramente erano altissime; non quando sono salito a bordo per il semplice fatto che quando abbiamo visto da lontano il Moby Prince, non vedendo le scialuppe di salvataggio, tutti noi dell'equipaggio del rimorchiatore ci siamo detti di guardare a pelo d'acqua perché c'era fumo acre e non c'era visibilità ottimale, per vedere le scialuppe, perché da lontano non vedendole avevamo pensato che avevano ammainato le scialuppe.

Invece, poi avvicinandoci ci siamo resi conto che le scialuppe non c'erano perché erano fuse.

Non so per fondere delle scialuppe di salvataggio quanti gradi ci fossero a bordo del Moby Prince: non so se avete visto le foto del Moby

Prince dopo il disastro, ma non aveva un pezzettino di vernice esternamente e all'interno, era tutto bruciato.

Quindi sicuramente il Moby Prince è stato avvolto da una fiammata e non c'è stata possibilità di fuga perché, io credo che chiunque prende fuoco, essendo circondato dall'acqua, si butterebbe. Invece lì non è successo.

Difatti, l'unica persona che si è salvata è quel ragazzo Bertrand che si è salvato senza nemmeno capire come, perché su 140 c'erano persone da qualche anno a bordo al Moby Prince; io parlo dell'equipaggio del Moby Prince; quindi, c'erano persone che vi avevano lavorato per tanto tempo. Io credo che se ci fosse stata una possibilità di salvarsi o buttarsi in mare o aprire il portellone di poppa, l'avrebbero fatto senza problemi.

Quindi io credo che il Moby Prince è stato avvolto dalle fiamme, senza lasciare via di scampo all'equipaggio e ai passeggeri per lanciarsi in acqua.

Quando siamo arrivati con il rimorchiatore, prima di avvicinarci avevamo le spingarde per l'antincendio e io mi ricordo che ci allontanavamo perché il calore era troppo alto, poi si ritornava indietro; quindi, sicuramente quando siamo arrivati noi c'erano meno gradi di calore, però anche quando noi siamo arrivati lì il Comandante del rimorchiatore si allontanava perché l'aria era irrespirabile.

Dopo qualche ora abbiamo visto che il lato di poppa, sulla dritta, c'era questa possibilità, e visto il mio fisico mingherlino sono riuscito a salire a bordo del Moby Prince. Ma per fondere le scialuppe di salvataggio, vuol dire che c'era tanto, tanto calore.

Difatti dalle foto fatte al rientro del Moby Prince s'è visto che non era rimasto più nulla. Era tutto un ammasso di lamiera, bruciato completamente. Tutti i giorni lo si vedeva lì perché lo abbiamo ormeggiato lì a Livorno.

PAGLINI (M5S). Grazie anche al nostro audito, il signor Veneruso, per la sua testimonianza che a noi senz'altro sarà molto utile. Lei è la persona che sale sul Moby Prince, l'unica persona che in quella notte ha questa opportunità.

Le devo fare un po' di domande per avere un quadro un po' più generale che eventualmente se ci aiuta a capire di più.

Lei è un marinaio del rimorchiatore Tito Neri II? Ha idea di come viene a sapere il Comandante della Tito Neri della notizia che c'è un incendio nella rada di Livorno? Chi avvisa il comandante? Lei è presente durante un avviso, attraverso un canale radio oppure lo viene a sapere? Viene avvisato ascoltando la radio o vengono attivati i rimorchiatori dalla Capitaneria di porto?

Come fa a sapere che c'è un incendio?

Come rimorchiatori siete i primi mezzi ad uscire in soccorso?

Lei sa se voi come mezzi di soccorso siete i primi mezzi ad uscire o se prima di voi sono usciti altri mezzi? Non so, per esempio, la Guardia di

finanza o i Vigili del fuoco; se siete in contatto fra di voi, oppure se ognuno ha un ordine e lo esegue.

Un'altra domanda: voi come corpo, come rimorchiatori avevate fatto parte nei mesi o negli anni precedenti a delle esercitazioni che si svolgevano nella rada di Livorno, esercitazioni per poter affrontare disastri di questo genere? Lei stesso aveva mai fatto parte di questi progetti di esercitazioni?

Nel caso delle esercitazioni, ogni gruppo, (Vigili del fuoco, piloti, rimorchiatori), prendeva iniziative assestanti o aveva un coordinamento da parte della Capitaneria? C'era un coordinamento che arrivava dall'alto, dalla Capitaneria oppure se nell'esercitazioni ogni gruppo aveva una vita a sé, nel senso che ogni gruppo agiva in autonomia?

VENERUSO. Per quanto riguarda la prima domanda, stavo rientrando a bordo al Tito Neri VI e fui allertato dal Comandante d'armamento che era il signor Tonello, che ora è in pensione.

Quindi, io mi ricordo arrivai sotto l'ufficio e mi dissero subito che c'era già gente a bordo al Tito Neri II, c'era già quasi tutto l'equipaggio e fui indirizzato sul Tito Neri II. Ma mi sembra che prima di noi erano già usciti altri mezzi, ora non ricordo che rimorchiatore della ditta Neri ma oltre al rimorchiatore erano già usciti gli ormeggiatori, barcaiole e mi sembra la pilotina dei piloti. Mi sembra che prima che noi si arrivasse lì, c'erano già altri mezzi allertati: dei rimorchiatori, sicuramente un altro rimorchiatore o due.

Noi invece siamo arrivati circa alle 22,30 – 22,40; quando sono andato a bordo a Tito II e poi siamo andati fuori anche noi.

Per quanto riguarda l'altra domanda, il coordinamento dei mezzi antincendio, noi dei rimorchiatori siamo a sé. Noi dei rimorchiatori facevamo, come si fanno tuttora, delle esercitazioni per l'antincendio.

PRESIDENTE. Distinte?

VENERUSO. Sì, sì; sono cose diverse. Il pilota è una cosa, il barcaiole un'altra, le pilotine un'altra cosa e il rimorchiatore un'altra.

PRESIDENTE. Ma li facevate insieme ai Vigili del fuoco e la Guardia di finanza o solo come corpo dei rimorchiatori?

VENERUSO. No, no, no! Ogni corpo è a parte. I Vigili del fuoco sono un corpo a parte. Noi rimorchiatori siamo una cosa, rimorchiatori Neri e basta.

PAGLINI (M5S). Con altri mezzi?

VENERUSO. No, con altri mezzi no!

Noi anche ora facciamo esercitazioni: chiamiamo la Capitaneria, andiamo fuori del porto di Livorno e facciamo l'esercitazione per l'antincen-

dio. A volte tramite Capitaneria sotto qualche nave facciamo l'esercitazione.

PRESIDENTE. Quindi riassumendo lei ha detto che non furono i primi perché erano già in mare degli altri e furono attivati e partirono intorno a venti minuti prima delle 23.

VENERUSO. Sì. Erano le 22,30 quando finì la partita che io stavo guardando (perché ero di riposo), quindi, considerando il tempo di arrivare a bordo al Tito VI, che era lì vicino, potevano essere le 22,40. Da lì sono stato mandato a bordo del Tito Neri II e poi siamo andati fuori.

PRESIDENTE. Quindi alle 22,30 lei stava guardando la partita, viene avvisato e venti minuti prima delle 23 sale sul Tito Neri II.

PAGLINI (M5S). Le ho chiesto questo perché durante l'audizione che abbiamo avuto con l'ammiraglio Albanese, quest'ultimo ha detto che, nelle esercitazioni precedenti, tutti i mezzi formavano un tutt'uno. Alla fine, a furia di ripetere queste esercitazioni, dava per scontato che tutti i mezzi fossero coinvolti e che ognuno sapesse quello che doveva fare.

Lei aveva fatto in precedenza delle esercitazioni (gliel'ho chiesto prima e mi ha risposto di sì), però mi ha detto non coordinandosi con altri mezzi.

Lei, quindi, sostiene che il corpo dei rimorchiatori non aveva mai avuto modo di confrontarsi con altri mezzi. Eventualmente, quando partecipavate a queste esercitazioni, adottavate dei piani di soccorso? C'erano dei veri e propri piani che voi, di volta, in volta, dovevate adottare? Non mi riferisco solo alle esercitazioni, ma vorrei sapere anche se, per caso, vi eravate trovati, in precedenza, in situazioni di pericolo per altri mezzi. Voi uscivate solo guardando la rada oppure avevate dei veri e propri piani di soccorso di volta, in volta da attuare?

Le leggi vigenti all'epoca del 1940 oppure quella del 1990, o la n. 78, rappresentano un intero ordinamento che si riferisce senz'altro ad un coordinamento di soccorsi, come in questo caso di un incendio in mare.

Il comandante Albanese, nell'audizione precedente, diceva che è compito della Capitaneria di porto e di chi coordina i soccorsi, farlo al meglio, anche sequestrando mezzi non facenti parti del corpo, come in questo caso dei rimorchiatori. Voi non avete avuto, quella sera, nessun tipo di *input* da parte della Capitaneria? Lei non lo sa?

VENERUSO. Non lo ricordo.

PAGLINI (M5S). Non lo sa. Magari questa è una cosa che sapeva di più il comandante.

PRESIDENTE. Quindi la prima domanda è sui piani di soccorso, ossia se si facevano le esercitazioni, integrate all'interno di un obiettivo, di

un piano di soccorso, e se quella notte c'erano degli *input* dalla Capitaneria di cui lei è venuto a conoscenza.

PAGLINI (*M5S*). Ho un'altra domanda molto semplice, relativa al momento in cui lei ha avvistato per la prima volta il Moby Prince. Ha detto prima che voi avete la possibilità di spegnere o perlomeno di raffreddare con getti d'acqua le lamiere, la nave. Oltre al vostro mezzo di soccorso, ha visto vicino al Moby Prince altri mezzi di soccorso o siete soli?

Eventualmente, l'ordine di andare verso il Moby Prince e di buttare acqua arriva dal vostro comandante della Tito Neri o dalla Capitaneria o da qualcuno che sta coordinando i vari mezzi? Sono domande distinte.

Lei, per caso, è a conoscenza di un piano che prevedesse, attraverso i rimorchiatori, di rimorchiare il Moby Prince e portarlo nella secca di Calambrone? Ne è al corrente, essendo nei mezzi, oppure no?

Un'altra cosa. Lei ha detto che quando ha avvistato l'Agip Abruzzo ha visto molto fumo nero e infatti nella sua audizione del 10 giugno 1996 lei ha raccontato nel dettaglio quello che ha visto. Sono passati venticinque anni, ma noi abbiamo la trascrizione delle sue deposizioni. Lei non parlò mai di nebbia. Oggi ci può confermare quanto disse allora?

PRESIDENTE. Diamo al signor Veneruso la possibilità di rispondere. Mi sembrano tre ordini di domande; se lei è d'accordo, partiamo da quest'ultima domanda concernente la nebbia, che mi sembra importante.

Vediamo poi di capire se le esercitazioni avvenivano in base a piani di soccorso e se questi piani di soccorso poi venivano, in qualche modo, coordinati dalla Capitaneria.

VENERUSO. Per quanto riguarda la nebbia, io credo che non ci fosse nebbia a causa del fumo acre che si respirava e che veniva su. Io credo che non ci fosse nebbia; era solo il fumo della petroliera che ormai era in fiamme. L'ho detto anche quando sono stato a Livorno in tribunale.

PRESIDENTE. Quando lei è partito sul Tito Neri II erano le 22,40, quindi si era appena saputo del fatto che la petroliera era in fiamme. In quel momento, quando lei era sul porto e stava salendo, neanche in quel momento ha visto nebbia sullo sfondo? Ha visto fumo, ha avuto l'impressione di vedere fumo, di avere fumo intorno a lei?

VENERUSO. Già quando siamo partiti dalla banchina sotto l'ufficio, già da quando abbiamo mollato gli ormeggi, all'imboccatura del porto, già lì c'era poca visibilità. Ripeto, era un fumo acre, quindi non era nebbia; poi mi posso sbagliare, ma io confermo che non era nebbia.

PRESIDENTE. Parliamo adesso di queste esercitazioni. Erano basate su piani di soccorso organizzati o erano esercitazioni, invece, legate alle attività dei rimorchiatori?

VENERUSO. Guardi a questa domanda non so rispondere.

Per quanto riguarda anche l'altra domanda, io sono marinaio (come ero in quel caso) e il marinaio non è in plancia; il marinaio non ha la possibilità di sentire le comunicazioni via radio, essendo in coperta.

Non c'è l'audio con la radio o con la Capitaneria o con altri rimorchiatori, quindi se c'erano questi contatti non lo so, perché, stando in coperta, non avevo l'audio o altro per sentire se c'erano comunicazioni. Allora le comunicazioni ce le faceva il comandante direttamente rispetto a quello che c'era da fare, ma in coperta non c'è audio, non si sente la radio.

PRESIDENTE. Quindi questo vuol dire che lei non poteva sapere chi ha dato l'ordine di spostarsi verso la Moby Prince o verso l'Agip Abruzzo.

VENERUSO. No, perché non ero sul ponte di comando.

PRESIDENTE. Le ricordo la domanda sulla secca del Calambrone.

VENERUSO. Sì. Per quanto riguarda le secche del Calambrone sinceramente è la prima volta che sento dire una cosa del genere.

FLORIS (FI-PdL XVII). Signor Presidente, cercherò di essere abbastanza sintetico. Io so che i rimorchiatori fanno periodicamente le esercitazioni per un obbligo della Capitaneria e, significativamente, per verificare il sistema antincendio. I rimorchiatori escono dal porto, attivano l'antincendio e avvisano la Capitaneria che tutto funzioni nel rimorchiatore. Per cui è certo che il signor Veneruso faceva queste esercitazioni a bordo, perché molte volte il rimorchiatore esce solamente con l'equipaggio ridotto per fare le prove di funzionamento degli impianti antincendio. È proprio un obbligo specifico e quindi certamente facevano le esercitazioni. Chiaramente fanno le esercitazioni in modo singolo; massimo escono due rimorchiatori e fanno delle prove di lancio per vedere qual è la gettata del sistema antincendio e lo provano, peraltro – così rispondo alla senatrice Paglini – in tutte le direzioni, verso l'alto, verso il basso, a destra, a sinistra, si prova dappertutto.

La domanda che invece le vorrei fare riguarda la nebbia, perché questo è un punto controverso.

Signor Veneruso, lei ci ha detto che non c'era nebbia, che dal suo punto di vista, non c'era nebbia. Quando è uscito, dopo la partita, nebbia non ce n'era, comunque a terra nebbia non ce ne era. Poi ha detto che, uscendo dal porto, ha iniziato a vedere di meno per la foschia, foschia che poi era fumo.

VENERUSO. Esatto.

FLORIS (FI-PdL XVII). Infatti, posto che si vedesse di meno, l'odore era particolarmente intenso.

Se lo ricorda, può dirmi quanto tempo avete impiegato per arrivare alla petroliera? Grosso modo i tempi...

Vorrei poi sapere dopo quanto tempo, lei lo ha già detto, siete andati verso il Moby Prince. Poi ha detto che avete ricercato il Moby Prince; non vedevate il Moby Prince quando siete andati a cercarlo, oppure avevate già l'idea di dove si trovasse?

VENERUSO. Per quanto riguarda la nebbia, come ho detto, già all'imboccatura si sentiva il fumo acre; quindi nebbia non era perché la nebbia è inodore. Dal mio punto di vista era fumo.

Per quanto riguarda i tempi, dall'imboccatura alla petroliera Agip Abruzzo, non ho idea di quanto tempo sia passato, però so che siamo arrivati alla petroliera Agip Abruzzo e che del Moby Prince non si sapeva ancora nulla.

Non ricordo se dopo un'oretta che siamo stati all'Agip Abruzzo, ci hanno indirizzati al Moby Prince, perché prima non si sapeva quale era il natante che si era scontrato con la petroliera e, quindi, del Moby Prince non se ne parlava quando noi siamo arrivati all'Agip Abruzzo. Poi dopo un po', non so se dopo un'ora, un'ora e mezza, ci hanno detto che era stato il Moby Prince a collidere con l'Agip Abruzzo.

FLORIS (FI-PdL XVII). Il Moby Prince era distante dalla petroliera? Grossomodo, secondo lei che è uomo di mare, quanto tempo, che distanza, o quanto tempo avete impiegato? Se ho ben capito, non avete visto la nave in fiamme.

Capisco che avete anche rallentato per il problema delle scialuppe; non essendoci scialuppe a mare, avete pensato che ci fossero naufraghi in mare, per cui avete sicuramente rallentato l'andatura onde esserne sicuri.

PRESIDENTE. Il senatore Floris le chiede quanto tempo avete impiegato, la distanza dalla petroliera al Moby Prince, ed io aggiungo una domanda. Sul Moby Prince, intorno ad esso, oltre voi che sparavate acqua con le spingarde, c'erano altri mezzi di soccorso che tentavano di spegnere il fuoco? Stavano spegnendo il fuoco soltanto dalla prua, ovvero dove c'era stato l'impatto, oppure anche lateralmente?

VENERUSO. Come ho già detto, noi eravamo sul lato dritto del Moby Prince; ora se sulla sinistra c'era qualche altro mezzo, non lo so, non ne ho idea. Quindi noi siamo rimasti sul lato dritto del Moby Prince. Andavamo sia a prua che a poppa, a buttare acqua sulla prua perché c'era questo deposito di vernice e, quindi, il fuoco si spegneva per un po' e, poi, succedeva il botto perché sicuramente scoppiava qualche altro barattolo di vernice e ritornavamo. Buttavamo acqua, sia sui saloni superiori e sia a prua perché a poppa era l'unico punto dove non c'erano le fiamme. Quindi noi siamo stati tutto il tempo sul lato dritto del Moby Prince. Sul lato sinistro che tra fumo e altro poi si è coperta la visibilità, se c'era

qualche altro mezzo sul lato sinistro non lo so, non ho idea se c'era qualche altra barca o imbarcazione.

PRESIDENTE. E la distanza o il tempo tra l'Agip Abruzzo e il Moby Prince?

VENERUSO. Anche questa è un'incognita perché dall'imboccatura già non c'era la visibilità. Inoltre, dall'Agip Abruzzo al Moby Prince, si andava talmente ridotti, proprio al minimo, per cercare, convinti che ci potesse essere qualche scialuppa in mare.

PRESIDENTE. Quindi andavate piano?

VENERUSO. Esatto, pianissimo.

PRESIDENTE. Quanto tempo ci avete messo più o meno?

VENERUSO. Non ho idea dei tempi.

PRESIDENTE. Non si ricorda?

VENERUSO. No, non ho idea perché poi si perde anche la cognizione nel senso che eravamo tutti attenti sul pelo dell'acqua a vedere se si trovava qualche naufrago. Non avevamo idea in che stato si trovasse il Moby Prince, perché ci può essere la collisione, però a vedere una nave in quelle condizioni era una tale cosa che, sinceramente, non si aspettava nessuno. Quando siamo arrivati, le scialuppe non c'erano più, erano state fuse dal calore dello scoppio, dell'incendio che c'era stato.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Signor Veneruso, per salire a bordo lei ha avuto il permesso da parte dell'armatore? È stato chiesto naturalmente al comandante o all'armatore?

VENERUSO. Sì, dal comandante.

PRESIDENTE. Dal comandante del Tito Neri II?

VENERUSO. Sì. Dal comandante, Sergio Mazzoni.

PRESIDENTE. Quindi lei non ha avuto contatti diretti con altri se non con il comandante, giusto?

VENERUSO. Sì, con il comandante.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Salito a bordo, nonostante la tuta che penso sia d'amianto che sensazione ha avuto esattamente? C'era molto calore? Lei, isolato dalla tuta, magari non aveva la sensazione del calore. Oppure

ha avuto sensazione che a poppa si potesse ancora stare, resistere in base alla temperatura? E, poi, a poppa c'era fumo?

VENERUSO. No, a poppa calore non ce n'era perché era l'unico punto dove non c'erano fiamme e poi non poteva essere diversamente perché a poppa, oltre a prendere fuoco i cavi di ormeggio, non c'era niente che poteva alimentare le fiamme. Quindi io a poppa ci stavo tranquillamente.

Il fatto è che sono rientrato perché mi chiamavano dal rimorchiatore e ci sono rimasto male perché vedendo i saloni di poppa dei passeggeri del Moby Prince dove, ripeto, ero stato, mi sono reso conto subito che non poteva più esserci vita a bordo.

PRESIDENTE. Le faccio una domanda su questo punto. Il salone *Deluxe* era visibile dal punto di poppa dove lei è salito? L'ha potuto vedere dall'esterno o si trattava di un salone che stava ad un livello superiore e quindi lei non ci è salito?

VENERUSO. Io sono andato nel salone dietro il posto di manovra perché sulle navi c'è il salone di poppa, quello cui si accede dal posto di manovra.

PRESIDENTE. Ha visto tutto bruciato?

VENERUSO. No tutto bruciato, non c'era più nulla, erano solo rimasti i piloni che reggono i soffitti; non c'era più niente.

Mi sono reso conto di questa cosa qui e sono ritornato a poppa sul posto di manovra e mi hanno richiamato a bordo del rimorchiatore e ci sono ritornato.

PRESIDENTE. E lì si ricorda se il salone *Deluxe* era a livello superiore rispetto a quello dove è salito lei?

VENERUSO. Non so per salone *Deluxe* cosa si intenda, perché io ricordo che c'era un salone proprio dietro al posto di manovra: c'era la scala che portava nei garage delle autovetture e c'era un'altra scala che andava negli alloggi, però ho visto che era tutto bruciato.

Quindi io ci ho rinunciato ad andare a vedere perché conoscevo la nave, quindi c'era poco da fare. Era tutto bruciato.

PAGLINI (M5S). Un chiarimento: ho qui davanti l'udienza del 10 giugno del '96. Quindi chiedo una conferma tra quello che ho sentito oggi e quello che lei aveva detto nel '96 a proposito di come era il suo equipaggiamento una volta salito sul Moby Prince.

Alla domanda chiara, precisa dell'avvocato Giunti, di come era vestito per proteggersi dall'aggressione del fuoco, lei risponde: «no! Avevo praticamente soltanto la tuta dell'acqua, della pioggia, niente di» e l'avvo-

cato chiede: «ma quindi qualcosa di protettivo? Non era tuta ignifuga?» e lei risponde: «No! no! Quello no!

Ripeto: «Ci siamo assicurati, cioè che proprio sull'estrema poppa della nave non c'era fuoco, quindi si toccavano anche con le mani le lamiere, quindi non c'era quel pericolo, almeno in quel pezzo di poppa, da mettergli questa roba addosso antincendio».

Abbiamo visto anche attraverso i vari libri, giornali, che lei viene descritto come il marinaio eroe, che si chiama Giovanni Veneruso, indossa scarpe e abiti ordinari; non era dotato né di maschere, né di guanti, né di alcun tipo di indumento ignifugo. Lei conferma quello che ha detto all'epoca o dice che, invece, indossava abiti adatti agli incendi?

VENERUSO. Io sono salito senza maschera. Non ho mai detto che avevo la maschera.

PAGLINI (M5S). La tuta era quella antincendio o antipioggia?

VENERUSO. No, la tuta è quella antipioggia, quella che dà la società.

PAGLINI (M5S). Lei si ricorda una volta che il rimorchiatore affianca il Moby Prince, se è in moto oppure se è fermo?

Eventualmente quando lei sale e si muove nella poppa, lei vede, cioè se si vede, se c'è una buona visibilità, oppure se lei si aggira nel buio? Se eventualmente lei vede dei corpi distesi a poppa carbonizzati? Dopodiché se la nave si muove o meno, lei la vede in moto che si ferma oppure è già ferma di suo?

PRESIDENTE. Le domande sono finalizzate ad avere due conferme o meno.

Nelle nostre audizioni abbiamo avuto diverse conferme del fatto che il Moby Prince avesse il timone a 30 gradi a dritta e avesse, quindi, un moto che gradualmente è terminato e abbiamo testimonianze differenti tra un moto in avanti della nave ed un moto retrogrado tale da preservare la poppa dal fuoco.

E la seconda domanda, quella sulla visibilità e sulla presenza di morti sulla poppa, è finalizzata a verificare se alcuni cadaveri, che sono poi stati trovati successivamente, fossero già visibili a lei quando è salito in quei 10 minuti in cui è stato sopra la Moby Prince.

VENERUSO. Cadaveri io no ne ho visti. Per quanto riguarda la visibilità, la visibilità era ottima.

Per quanto riguarda il moto della Moby Prince, non le saprei dire, non ricordo se avesse i motori al minimo.

PRESIDENTE. Quindi alle 3 di notte appariva come una nave alla deriva, cioè una nave che galleggiava e che, quindi, si poteva agganciare con una scala, non una nave in movimento da inseguire?

URAS (*Misto*). Vorrei capire meglio intanto se ha notizia del fatto che fosse il primo rimorchiatore che si è avvicinato dal momento dell'impatto alla Moby Prince; secondo se ha notato natanti, navi, anche non italiane nell'area interessata all'intervento del rimorchiatore.

Vorrei sapere se ha ricevuto delle disposizioni particolari, per esempio dalla Capitaneria di porto o dal Capitano di porto, dall'ammiraglio Albanese, se ha avuto solamente, invece, disposizioni relative all'intervento da parte dei propri superiori, da parte del Comandante del rimorchiatore.

Si è detto che per salire a bordo si sarebbe dovuto attendere una autorizzazione particolare da parte della proprietà dei rimorchiatori; quindi non solo del comandante ma anche da parte dei titolari della compagnia. Ha ricevuto una disposizione in tal senso? Gli hanno comunicato di salire, oppure è salito sulla base di una esigenza che si è posta in quel momento o è un tentativo di natura volontaria?

PRESIDENTE. Sì, su questo punto aveva appena detto che è stato il Comandante del rimorchiatore a dargli l'ordine, quindi non ha avuto un rapporto diretto.

Invece sugli altri punti è bene che chiarisca se sa che il suo rimorchiatore è stato il primo ad arrivare lì oppure se ci sono stati altri rimorchiatori arrivati prima del suo e se c'erano altre navi, anche non italiane, intorno alla zona dove la Moby Prince veniva tenuta sotto controllo e si cercava di spegnere l'incendio.

VENERUSO. Per quanto riguarda se c'erano altre navi, non essendoci visibilità, non ne ho idea.

Mi sembra che siamo stati noi i primi ad arrivare al Moby Prince.

PRESIDENTE. Che ora era?

VENERUSO. Non ho idea degli orari perché sinceramente eravamo tutti impegnati a guardare lo sviluppo della situazione; inoltre, noi siamo andati prima all'Agip Abruzzo, quindi non ne ho idea.

Mi ricordo quando abbiamo mollato gli ormeggi perché era appena finita la partita; quindi presumo che dopo dieci minuti un quarto d'ora perché subito ci hanno allertati e siamo usciti.

Invece poi gli orari sia all'arrivo dell'Agip Abruzzo e sia quando ci hanno dirottati alla ricerca del Moby Prince, non ho idea.

PAGLINI (*M5S*). Lei ci può confermare che per raffreddare il Moby Prince voi rompeste gli oblò?

Le chiedo inoltre di aiutarmi a capire una cosa. Lei sale a bordo, fa una perlustrazione sulla poppa fino ad arrivare allo stesso piano, al salone, non va sopra o sotto per le scale. Come fa, da lassù, a comunicare con il suo comandante? Aveva un telefonino? Un cercapersone? Era sufficiente urlarle qualcosa dal pelo dell'acqua? Lei sentiva? Sinceramente mi riesce

difficile capire. Oppure c'era qualcuno con lei, che magari si affacciava e faceva da comunicatore? Eravate più persone?

Lei è al corrente di quello che ha detto, qualche giorno fa, quando è venuto in audizione, l'ammiraglio Albanese, riguardo la sua persona e riguardo quello che era il ruolo dei rimorchiatori nel mare aperto? È vero che, quando si trova un relitto alla deriva, il rimorchiatore e chi sale a bordo si comporta praticamente da pirata? Infatti lei lo ha definito come un «giovannotto piratesco»: può impossessarsi del natante e farlo proprio. Lei era al corrente di quello che era stato detto?

Mi sono riletta tutte le conversazioni del canale 16 di quella notte e sinceramente mi torna un po' difficile pensare che, nella concitazione, nella vostra premura, nella vostra difficoltà infinita – anche perché non vedevate nulla perché era tutto nero (nero di fumo, come lei mi ha confermato) – lei, giovanotto, marinaio, sia salito su come un pirata per prendere questo traghetto e magari, in accordo con il suo comandante, farlo proprio. Lei ha avuto la sensazione che la mandassero lì a fare il pirata, quella notte?

PRESIDENTE. Si ricorda se c'era vento, in particolare, e se il mare era mosso oppure se era tutto calmo?

VENERUSO. Era tutto calmo, sia come condizione meteo, sia come mare, sia come vento; era una serata tranquillissima, proprio primaverile. Non c'era né mare né vento.

Per quanto riguarda la situazione per la quale sono passato per un pirata, queste sono cose dette da gente che non ha idea di cosa vuol dire.

Io, ripeto, ho perso tanti amici sul Moby Prince, tanti amici. Se sono salito sul Moby Prince non è per fare un arrembaggio, per diventare proprietario del relitto. Che, poi, il proprietario di che cosa? Di 140 morti?

Per quanto riguarda il fatto che noi si cercava di rompere sia il finestrone che gli oblò, lo abbiamo fatto appunto per arrivare con le spingarde nei saloni, sui ponti dove si caricano le macchine, sia su quello inferiore, sia su quello superiore; si cercava di rompere questi finestrone per far sì che arrivasse acqua nei saloni.

PRESIDENTE. Si cercavano di rompere con la pressione delle spingarde?

VENERUSO. No.

PRESIDENTE. E come avveniva la rottura di questi finestrone?

VENERUSO. Abbiamo provato anche con qualche maniglione, perché con la forza dell'acqua credo che sia impossibile rompere un finestrone, un oblò.

PRESIDENTE. Cosa significa maniglioni? Sono quelli che devono essere poi infilati nelle bitte?

VENERUSO. No. È un aggeggio che congiunge due cavi di acciaio.

PRESIDENTE. Lo disegni. (*Il signor Veneruso traccia un disegno.*)

VENERUSO. Questo è un cavo di acciaio e qui, in mezzo, logicamente, per congiungerli c'è un maniglione che è fatto così, con un perno, per ammanigliare le due estremità.

PRESIDENTE. Sono quelli che si usano nelle barche e che si avviano sotto.

VENERUSO. Esatto.

PRESIDENTE. E quindi li lanciavate?

VENERUSO. Sì, con quelli più piccoli si provava a sfondare i finestrini dei saloni o gli oblò.

PRESIDENTE. Si riusciva ad arrivare sino ai finestrini del salone?

VENERUSO. Sì.

Mi è stato chiesto come facessi a comunicare; la comunicazione era fatta verbalmente perché la poppa del Moby Prince non era alta come quella di un traghetto per passeggeri di quelli che si vedono ora; era una barca di 130-140 metri, quindi non era enorme.

Per quanto riguarda i rimorchiatori, invece, oltre ad esserci il ponte di comando originariamente previsto, su questo vi era un'altra struttura per ripararsi dal freddo e dalle intemperie quando pioveva, quando era tempo brutto. Era un livello più alto della norma e quindi da lì sono potuto salire a bordo del Moby Prince con più facilità.

PRESIDENTE. Si rompevano gli oblò, o i finestrini, colpendo con i maniglioni tenuti da corde o da cime, giusto? Il maniglione veniva tenuto da una cima? Si lanciava il maniglione e si riportava indietro?

VENERUSO. No.

PRESIDENTE. Si lanciavano quelli più piccoli proprio contro e si lasciavano dentro la nave?

VENERUSO. I maniglioni sono di varie dimensioni.

PRESIDENTE. Perfetto. Non mi sembra di avere altre domande.

VENERUSO. Dopo venticinque anni è la prima volta che sento dire che sono diventato un pirata pur di salire a bordo del Moby Prince.

MUSSINI (Misto). Secondo lei perché Albanese ci ha voluto dipingere un quadro così, anche rozzo effettivamente, della vostra attività presso il Moby Prince?

VENERUSO. Non ho idea. Lo ripeto: dopo venticinque anni è la prima volta che sento dire una cosa del genere. A Livorno, dove vivo, questa cosa non l'ho mai sentita. Ora è la prima volta che la sento. Non ho idea, però pensare che uno faccia una cosa del genere per fare il pirata! Ripeto, io ho perso tanti amici a bordo del Moby Prince.

PRESIDENTE. Sì, a questo punto vorrei che lei ce lo spiegasse meglio. Lei non nasce come operatore dei rimorchiatori ma, se ho capito bene, era prima imbarcato sul Moby Prince.

VENERUSO. Sì, prima di passare con la «Fratelli Neri», la società dei rimorchiatori Neri, ero un marittimo della Moby. Sono stato sul Moby Prince, sul Moby Will, sul Moby Dream, sul Moby King, su tutte le navi che la società, all'epoca, aveva. Le avevo fatte tutte le navi. Poi, a gennaio del 1989, sono passato alla «Fratelli Neri». Quindi, pur facendo parte dei «Fratelli Neri», la sera, quando smontavo dal mio turno, andavo ugualmente sul Moby dagli amici, perché avevo lasciato un sacco di amici con la Moby, come quella sera, in cui, fino alle otto e mezza, sono stato sul Moby Prince.

PRESIDENTE. La sera che è partito l'ultimo viaggio?

VENERUSO. Sì, quella sera. Io quella sera sono stato sul Moby Prince fino alle otto e mezza, poi sono andato via perché loro cominciarono il carico. Sono andato via e alle dieci e mezza è successo quello che sappiamo tutti.

PRESIDENTE. Ma lei conosceva anche il comandante Chessa? Che idea ha del comandante? Sa infatti che noi stiamo in qualche modo cercando di capire se l'ipotesi di una distrazione per la partita o eccesso di sicurezza possa essere stata la causa della collisione. Visto che lei conosceva l'equipaggio del Moby Prince, sarebbe importante avere un suo giudizio su questo.

VENERUSO. Per quanto riguarda il comandante Chessa, era il numero uno del Moby e, quindi era impeccabile in tutto. Impeccabile. Le dicerie circa la partita sono barzellette, perché a bordo delle navi, specie con il comandante Chessa, ma con un qualsiasi altro comandante, queste cose qui non esistevano. Sono cose che non sono veritiere, perché se uno è di servizio è di servizio e se è franco dal servizio allora fa quello che

vuole. Quello di servizio è di servizio e basta, è di guardia e basta. Sulle navi funziona così fortunatamente.

MUSSINI, (*Misto*). In realtà, l'informazione nell'immediato ha poi alla fine condizionato tutto l'approccio successivo che doveva essere più sistematico; l'informazione nell'immediato è stata in verità una disinformazione, perché vi era l'idea che stessero guardando la partita, l'idea che ci fosse la nebbia. Lei può aiutarci a capire in quale momento e da parte di chi, per lo meno da parte di quale delle autorità presenti, o dei soggetti presenti, sono nate l'idea e la voce che poi è andata anche di fatto sui telegiornali e hanno condizionato e condizionano tuttora anche l'informazione, che stessero guardando la partita, o dall'altra parte che ci fosse questa nebbia? Riesce a ricordare in quale momento ha sentito questa voce, da dove l'ha sentita visto che lei comunque era lì e ha assistito anche ai primi momenti delle comunicazioni verso l'esterno di quello che era successo e stava succedendo?

VENERUSO. Queste cose si sentivano al bar, giù al porto, ma è solo chi non sa cosa vuol dire essere marittimo, può dire delle cose del genere. Sulle navi esiste infatti il discorso che chi è di guardia è di guardia e fa il proprio lavoro, quindi erano ancora tutti impegnati sul posto di manovra. Questa diceria della partita non ci incastra proprio niente; sinceramente è proprio una barzelletta. Non esiste sulle navi vedere la partita e rinunciare al proprio incarico; la nave va seguita, c'è un ufficiale, c'è il marconista. All'epoca infatti c'erano ancora i marconisti a bordo delle navi e, quindi, è impossibile che la nave partisse da sola. Si sentiva anche dire che c'era il pilota automatico appunto per vedere la partita. Chi ha preso l'aereo sa che finché esso non scopre la rotta, bisogna guidarlo manualmente; il Moby Prince era nella virata e il pilota automatico non poteva essere inserito.

PRESIDENTE. In conclusione, per quanto riguarda i 140 morti del Moby Prince, 127 vengono sostanzialmente trovati tutti nel salone *Deluxe* addirittura con le valigie e i giubbotti salvagente indossati.

Quello che si salva è un mozzo che se la ricostruzione che noi abbiamo fatto è corretta, era per la prima volta imbarcato nella nave. Lei che conosceva i membri dell'equipaggio, come pensa che questa situazione possa essere in qualche modo giustificata? Il personale ha voluto proteggere i passeggeri? È rimasto intrappolato? Ricordo infatti che li hanno trovati praticamente quasi tutti nello stesso posto ordinatamente, in attesa dei soccorsi?

VENERUSO. Per quanto riguarda le 40-42 persone che hanno trovato nei saloni già col giubbotto, si sperava che si riuscisse a fare qualcosa per lanciarsi almeno in mare, anche se non c'erano i soccorsi.

Invece non c'è stata nemmeno la possibilità, perché poche persone sono rimaste sbalzate in acqua, perché poi erano tutti a bordo.

PRESIDENTE. 127 tutti nel salone.

VENERUSO. ...l'unico superstite è un ragazzo di Ercolano, Bertrand. È una cosa inspiegabile.

PRESIDENTE. Era una persona esperta?

VENERUSO. No, non era una persona esperta e se non erro – perché ripeto anche lui era di Ercolano e io sono di Ercolano – mi sembra che era proprio il primo imbarco che faceva sul Moby Prince.

PRESIDENTE. Invece gli altri erano esperti?

VENERUSO. Gli altri erano espertissimi perché io c'ero stato insieme a questi ragazzi e, se lei vede sulla lista, ce ne erano parecchi di Torre del Greco e di Ercolano, ragazzi che c'erano da anni sul Moby Prince e conoscevano la nave anche al buio, riuscivano ad andare in qualsiasi punto della nave senza nemmeno vedere. È impensabile che ci sia stato qualche errore da parte loro.

PEGORER (PD). Ci è stato raccontato prima dal signor Veneruso che nella sua esperienza lavorativa precedente era stato imbarcato, se ho capito bene, in diverse navi del Moby e quindi immagino che avrà fatto anche delle esercitazioni per eventuali casi di pericolo o di incidente.

Vorrei chiedere quale era la procedura da seguire in caso d'incendio. Quando facevate queste esercitazioni in caso di incidente, nello specifico, se ci fosse stato un incendio a bordo, quali erano le procedure che vi venivano impartite?

VENERUSO. Sul Moby si facevano delle esercitazioni e veniva la Capitaneria a bordo delle navi, sia per la messa in mare delle scialuppe, sia per l'antincendio nei *garage* dove si imbarcano le macchine.

Quindi ce la siamo sempre cavata egregiamente perché poi si provava coi fumogeni a vedere in che modo uno riusciva a passare da un *garage* ad un altro, in questo fumo e fuochi a bordo. Ci facevano fare esercitazioni per vedere in che modo ci comportavamo con questo fumo abbastanza denso ed abbiamo sempre superato egregiamente le prove.

PEGORER (PD). Scusi se insisto. Volevo chiedere se era prevista in caso d'incendio una procedura secondo la quale, al di là della messa in sicurezza della nave, i passeggeri e l'eventuale equipaggio dovevano essere trasferiti in un determinato posto della nave?

VENERUSO. Sì, assolutamente. Sulle navi è una prassi che ci sono dei punti di riunione in caso d'incendio o abbandono della nave. Quindi è una procedura che c'è sempre stata. Ci sono dei punti dove si riuniscono tutti i passeggeri ed è una cosa normalissima. Su tutte le navi ci sono

punti di riunione e, in casi d'incendio o abbandono nave, ci si riunisce in quel punto lì.

PEGORER (*PD*). Quindi, nelle esercitazioni, al di là del fatto che è previsto e che c'è un ruolo, voi dell'equipaggio siete stati istruiti o meno nel condurre queste persone nel luogo di aggregazione, visto che un passeggero normale non sa che c'è un posto di aggregazione specifico all'interno di una nave? Vorrei capire quali erano le procedure seguite.

VENERUSO. Io mi riferivo all'equipaggio; ai passeggeri sinceramente non mi ricordo anche perché sono passati un po' di anni e c'erano regole diverse rispetto ad ora. Sono cambiate un po' di cose proprio da quando è successo la vicenda del Moby Prince.

Mi riferivo all'equipaggio per i punti di riunione, i fumogeni e le esercitazioni delle scialuppe. All'epoca, credo, che con i passeggeri non si facesse ancora.

URAS (*Misto*). È possibile sapere, siccome ci hanno descritto il teatro dell'impatto, quella porzione di mare come fosse infuocata con la presenza di roghi, lei si ricorda una cosa di questo genere?

PRESIDENTE. La domanda è se si ricorda lo scenario: uno scenario con moltissimi roghi alle tre del mattino, alle due del mattino? Lei è salito su intorno alle tre-tre e mezza dai dati che noi abbiamo.

PAGLINI (*M5S*). Sì, ringrazio il signor Veneruso perché ci è veramente stato d'aiuto.

Lei, facendo una minisintesi, visto che lei è un testimone oculare, su uno dei primi mezzi che arriva a soccorso ci ha detto oggi che la nebbia non c'era, ma c'era un fumo denso e nero; il Moby Prince nella parte che lei esplora – di poppa – non era assolutamente rovente nel punto dove lei sale senza nessun tipo di protezione particolare.

Non è vero, quindi, che era tutto un inferno di un vulcano, di una palla di fuoco. Lei ci detto oggi che non vede mezzi di spegnimento vicino al suo mezzo, quindi, non vede altri mezzi che stanno spegnendo le lamiere e non ha idea del coordinamento dei soccorsi.

Ci ha detto praticamente che quando lei sale a poppa – sono le tre e mezza, ha ragione il Presidente – non vede corpi a poppa e questa è una cosa importantissima perché si vede bene, ha detto.

Lei si è mai fatta una domanda sul perché non furono mai mandati mezzi di spegnimento verso il Moby Prince. E poi, se lei conosceva, per caso, il marinaio Bertrand che era al suo primo – se non ricordo male – imbarco e se lei vede motovedette della Capitaneria nei pressi del Moby Prince.

PRESIDENTE. Ha detto che dal lato di dritta non c'era un altro rimorchiatore; altrimenti poi dice una cosa in più.

Il senatore Uras chiedeva di descrivere un po' lo scenario: lei sale alle tre e mezza, nell'ora precedente, ricorda la nave come una palla di fuoco totalmente avvolta dall'incendio oppure come una nave che ha degli incendi a prua e all'interno dei saloni, come ci ha detto?

URAS (*Misto*). E anche per lo specchio di mare.

PRESIDENTE. Lo specchio di mare era incendiato come intorno alla petroliera? Intorno alla petroliera abbiamo la sensazione chiara che il mare andava a fuoco, ma intorno al Moby Prince il mare andava a fuoco oppure no?

VENERUSO. Sì. Quando siamo arrivati mi ricordo che ci si avvicinava e poi ci si allontanava perché c'erano ancora le fiamme e c'era ancora un po' di calore.

Mi ricordo che ci si avvicinava e ci si allontanava perché c'erano le fiamme in acqua e calore. Con il rimorchiatore si andava quasi sopra di poppa alle fiamme perché il rimorchiatore logicamente andava di poppa verso il Moby Prince. Avevamo le spingarde in modo da lavorare di poppa e non di prua dove si comanda il rimorchiatore.

PAGLINI (*M5S*). Lei vede, per caso, girare intorno al Moby Prince un mezzo della Capitaneria?

PRESIDENTE. Mentre lei era impegnato con le spingarde a spegnere il fuoco, si ricorda se c'era una barca della Capitaneria che cercava naufraghi?

VENERUSO. No, non mi ricordo.

URAS (*Misto*). Non ricordando la configurazione della nave da dove è salito?

PRESIDENTE. Da poppa.

URAS (*Misto*). Sopra il portellone?

VENERUSO. Il portellone è di poppa. Io invece sono salito sulla Moby Prince dall'esterna poppa di dritta e non dal portellone.

URAS (*Misto*). Di dritta?

VENERUSO. Il portellone è proprio di dietro alla nave e io invece di fianco al portellone...

URAS (*Misto*). Lei è salito nella parte a poppa, nella parte di dritta di poppa. Praticamente è salito dall'angolo della nave o era un po' più avanti? L'angolo posteriore, un po' più avanti?

VENERUSO. Un pochino più avanti è proprio dal posto di manovra, il posto di manovra non so ora che dimensioni ha, però dal posto di manovra.

PRESIDENTE. È salito dal posto di manovra.

VENERUSO. Sì, che rispetto ai saloni il posto di manovra è più basso.

PRESIDENTE. Quindi è meno alta la nave; la Moby ha un punto meno alto in quella parte lì. Ce lo disegni. (*Il signor Veneruso lo disegna*).

VENERUSO. Questi sarebbero i saloni che sono più alti. Io sono entrato dal posto di manovra, questo è il portellone di poppa e io sono salito da qui che è più basso.

URAS (*Misto*). Questo è il ponte?

VENERUSO. Io sono salito dal posto di manovra.

URAS (*Misto*). Praticamente da dove è salito cosa ha visto?

VENERUSO. Qui c'erano i saloni e io sono andato dove c'erano le scale che andavano giù nei *garage* dove ci sono le auto e qui c'era il salone di poppa.

URAS (*Misto*). Le scale esterne lei non le ha fatte?

VENERUSO. No, però dato che conoscevo la nave sapevo della porta subito dopo il posto di manovra.

PRESIDENTE. Nel Moby le scale erano esterne?

VENERUSO. Da qui, dal posto di manovra si va con le scale interne, all'interno e si va sia nei *car desk* dove caricano le auto e poi c'è un'altra scala che porta agli alloggi.

Gli alloggi di poppa erano dei «comuni» – comuni vuol dire marinai – quelli centrali, quelli di macchina, sono per chi opera nei motori e di prua dove dormono i camerieri, internamente e non esternamente. Invece esternamente serviva per arrivare al salone superiore.

PRESIDENTE. Quindi c'è una scala esterna che porta al salone superiore e una scala interna.

VENERUSO. Sarebbe poi la passeggiata dove uno si mette a prendere il sole.

URAS (*Misto*). Lei lì non è andato?

VENERUSO. No, io ho fatto questa manovra: dal posto di manovra, ripeto, con i piedi in acqua – perché il Moby Prince era leggermente sbandato – sono andato nei saloni appunto per vedere, conoscendo la nave, e arrivato al salone ho visto che non c'era più nulla.

URAS (Misto). Perché era sbandato?

VENERUSO. Non ho idea. Era un pochino inclinato. Io con gli stivali non potevo andare. Essendo un po' inclinato c'era l'acqua che con le spingarde buttavamo via mentre io stavo con i piedi in acqua.

PRESIDENTE. Quindi anche l'inclinazione, immagino, fosse anche legata al fatto che c'era dell'acqua che avete buttato sul lato di dritta. Giusto? Non la fa inclinare?

VENERUSO. No, ma no, non è che la nave era inclinata per l'acqua che noi abbiamo buttato! Quello no!

PRESIDENTE. No. Però la nave era inclinata?

VENERUSO. Io ho avuto la possibilità proprio stando con i piedi in acqua di capire che era un po' inclinato il Moby Prince e sono arrivato appena al salone quando ho visto che erano rimasti solo i pioli per reggere il soffitto. Ho capito subito.

URAS (Misto). Invece i morti dove li hanno trovati?

VENERUSO. I morti erano nei saloni; qui, nel salone centrale mi sembra che c'era un mucchio, almeno questo è per sentito dire.

PRESIDENTE. Possiamo considerare chiusa l'audizione. A questo punto ringraziamo davvero il signor Veneruso per la disponibilità e anche per avere reso utile questa audizione.

I lavori terminano alle ore 17,40.