



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 30

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

AUDIZIONE DEL SIGNOR LEONARDO CHIESA, EX PRIMO
UFFICIALE DELLA PETROLIERA AGIP ABRUZZO NEL 1991

32^a seduta: martedì 27 settembre 2016

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E

Audizione del signor Leonardo Chiesa, ex primo ufficiale della petroliera Agip Abruzzo nel 1991

PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 5 e <i>passim</i>	<i>CHIESA</i>	4, 5, 6 e <i>passim</i>
CAPPELETTI (M5S)	6, 17, 21 e <i>passim</i>		
COLLINA (PD)	5, 6		
FILIPPI (PD)	8, 9, 13 e <i>passim</i>		
FLORIS (FI-PdL XVII)	17, 22		
MATTEOLI (FI-PdL XVII)	9		
MUSSINI (Misto)	13, 16, 20		
PAGLINI (M5S)	10, 11, 14 e <i>passim</i>		
PEGORER (PD)	12, 13		
URAS (Misto)	16		

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 Leonardo Chiesa, ex primo ufficiale della petroliera Agip Abruzzo nel 1991. Sono presenti, ai sensi dell'articolo 23 del Regolamento interno, il dottor Fabio Ignazio Scavone, il maggiore Paride Minervini e il colonnello Senese, in qualità di collaboratori della Commissione.

I lavori hanno inizio alle ore 11,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del signor Leonardo Chiesa, ex primo ufficiale della petroliera Agip Abruzzo nel 1991

PRESIDENTE. 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.

L'ordine del giorno reca l'audizione del signor Leonardo Chiesa, *ex* primo ufficiale della petroliera Agip Abruzzo nel 1991.

Chiedo all'audito se ritenga che il suo intervento debba essere secretato. Sia l'audito che i commissari avranno 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 debbano essere divulgati. In quel caso, a norma dell'articolo 13 del Regolamento interno, preciso che è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

Prima di procedere dando la parola al signor Chiesa, che ringrazio per la disponibilità, vorrei ricordare, a beneficio del signor Chiesa ma anche nostro, che le audizioni si svolgono nel seguente modo: noi diamo la possibilità all'audito di poter raccontare i suoi ricordi di quei momenti e poi ai colleghi senatori e agli esperti, qualora serva, di approfondire con ulteriori domande.

Nella delibera istitutiva della Commissione vi sono dei punti specifici che riguardano il tema della petroliera Agip Abruzzo e che voglio rileggere, perché serve a tutti noi ricordarli: il ruolo del personale della petroliera nell'immediatezza della collisione e successivamente; quali eventi si verificarono a bordo della petroliera antecedentemente alla collisione nonché quale fosse il carico effettivamente trasportato dalla stessa; le condizioni di armamento sotto il profilo della corrispondenza dell'organizzazione di bordo e sotto il profilo delle regole della condotta nautica abitualmente seguita, sia per il traghetto che per la petroliera.

Il signor Chiesa nella petroliera in rada copriva un turno di quattro ore, dalle 16 alle 20, se ricordo bene. A noi interessa sapere da lui cosa ricorda di quella giornata e soprattutto cosa ricorda di quello che successe sia antecedentemente all'evento sia dalle ore 20 in poi, quando aveva terminato il suo turno ed era entrato in turno il terzo ufficiale, il signor Valentino Rolla.

Cedo dunque la parola al signor Chiesa, che ringrazio nuovamente.

CHIESA. Signor Presidente, sono montato di guardia alle ore 16 e fino alle ore 20 è stato tutto tranquillo. C'era bonaccia, quindi il tempo era buono. Finché non sono smontato dal mio turno, era tutto tranquillo. Dalle ore 20-21 fino alle ore 22 sono stato a poppa a pescare, l'unico divertimento che avevo, e alle ore 22 sono andato a letto a dormire.

Ripeto, dalle ore 20 in poi ho mangiato e poi sono andato in poppa a pescare fino alle ore 22, quando sono andato a letto. Alle ore 22,15-22,20 circa ho sentito un colpo ed il letto si è mosso. Mi sono svegliato e dopo un attimo ho visto delle fiamme che si alzavano. Sono sceso per andare a prendere il mio posto, che era quello di dirigere il personale sul luogo dell'incendio. Abbiamo organizzato le squadre e abbiamo provato a spegnerlo per parecchio tempo; lo spegnevamo ma dal mare tornavano di nuovo su le fiamme. A un certo punto è capitato un ritorno di fiamma e ci siamo bruciati io ed un altro membro dell'equipaggio. A quel punto il comandante ha deciso di abbandonare la nave e siamo scesi.

Posso comunque dire che fino alle ore 22 la visibilità era buona, perché vedevo tranquillamente tre o quattro navi che erano in rada, non tanto vicine, ma si vedevano bene. C'era bonaccia, il tempo era buono, non abbiamo fatto nient'altro.

PRESIDENTE. Signor Chiesa, quando lei è sceso (perché le cabine erano in alto), per spegnere l'incendio, quanto tempo era passato più o meno dall'impatto che lei ha sentito anche attraverso il movimento del letto?

CHIESA. Saranno passati due o tre minuti: il tempo di vestirmi e di prendere la radiolina. Sono sceso giù e ho trovato un gruppo di persone che erano già all'opera perché la televisione era più vicina. Altri stavano arrivando per preparare le manichette e l'impianto fisso.

PRESIDENTE. Eravate a poppa a dritta, giusto?

CHIESA. Sì.

PRESIDENTE. Lei ricorda se in quel momento era ancora incastrata la nave che era stata oggetto dell'impatto?

CHIESA. Sono arrivato a vedere che usciva fuori del liquido, del fluido, dalla cisterna n.7. Poi non ho visto più niente, non c'era niente più. Ho visto che usciva ancora fuori del liquido e basta.

PRESIDENTE. Quindi dopo due o tre minuti, quando lei è arrivato sul luogo dell'incendio, non c'era niente più una nave incastrata?

CHIESA. Non s'è visto assolutamente niente da subito. Noi non abbiamo visto nessuna nave attaccata. Appena sono riuscito ad arrivare lì, dopo due o tre minuti, ossia il tempo di avanzare col fuoco e spegnerlo, ho guardato fuori bordo ed ho visto che perdeva ancora del liquido, ossia il petrolio che andava via.

PRESIDENTE. Lei ricorda il fatto che la petroliera abbia tentato in quel momento di fare movimento mettendo i motori in avanti per qualche minuto in modo da allontanarsi dalla zona dell'incendio?

CHIESA. No, l'avevo proposto io, perché mi ero accorto che noi spegnevamo il fuoco a bordo, però risaliva di nuovo dal mare. Allora pensavo: se noi salpassimo e ce ne andassimo, può darsi che riusciremmo a spegnerlo. Ma lui ha detto no e non abbiamo mosso niente.

PRESIDENTE. Quindi lei non ricorda assolutamente che la petroliera sia stata mossa?

CHIESA. No, in quel momento lì non posso dirlo, perché ero sul posto dell'incendio. Motori in moto non ne ho sentiti, ma è vero che in quei momenti io pensavo al fuoco, al mio equipaggio e ad organizzare quel lavoro. Non c'era tempo di vedere o sentire altre cose.

COLLINA (PD). Signor Presidente, ringrazio innanzitutto il signor Chiesa per la sua disponibilità a rispondere alle nostre domande. Dopo tutte le audizioni svolte, abbiamo cominciato a riflettere in modo più articolato, e una domanda che secondo me può essere posta è la seguente. Sembra che manchi all'appello la bettolina. La sensazione che fosse una bettolina è legata al fatto che c'erano delle bettoline che giravano intorno all'Agip Abruzzo. L'impressione, dai dati che ci hanno illustrato, è che il Moby Prince abbia scartato rispetto ad un ostacolo che ha trovato sulla sua rotta, e poi non sia più riuscito a rientrare sulla rotta originaria. Questo potrebbe aver determinato avarie del timone, secondo le dichiarazioni di alcuni periti.

Per avvalorare questa tesi, ci manca di sapere quale fosse l'ostacolo attorno all'Agip Abruzzo; non era molto distante.

La domanda, allora è: avevate notizia o consapevolezza delle navi che vi stavano attorno in quel momento, di chi stesse manovrando intorno all'Agip Abruzzo o che comunque stesse incrociando nella zona? Abbiamo sempre parlato di navi che fossero in rada, ma di navi in movi-

mento, a parte il traghetto, non ce n'erano. Ecco, questa cosa rappresenta un punto interrogativo, perché si fa fatica a spiegarla.

Un nesso possibile – ma è una situazione assolutamente ipotetica – è che il traghetto abbia incontrato sulla sua rotta un altro vascello, un'altra nave, un'altra barca. Il punto potrebbe essere questo: c'era consapevolezza nell'equipaggio, nei vari ufficiali, che ci fossero altre navi in navigazione attorno all'Agip Abruzzo?

CHIESA. Rispetto alla bettolina, penso che la faccenda sia andata così. La sera prima era arrivata una bettolina che si era affiancata a noi. Ci siamo chiesti e poi abbiamo chiesto cosa facesse lì. Hanno guardato il nome e poi mi hanno risposto che avevano sbagliato nave e se ne sono andati. Non era nostra. Peraltro, abbiamo pensato ad una bettolina per l'entità della botta. Non era un colpo enorme da far pensare ad altro tipo di nave; sembrava un mezzo piccolo che ci fosse picchiato dentro; non aspettavamo assolutamente nessuna nave. Non avevano neanche la lancia di servizio per poter andare a terra (normalmente si mette per i marittimi che vanno a terra); non c'era neanche quella. Noi non aspettavamo nessuno.

COLLINA (PD). Quindi mentre lei era in servizio non ha visto circolare altre navi intorno all'Agip Abruzzo e neanche mentre pescava a poppa?

CHIESA. No, assolutamente non c'era nessuno attorno a noi. Non ho visto nessun movimento, a parte le navi in rada: qualche nave che entrava e usciva dal porto. Mentre pescavo vedevo le luci delle altre navi, ce n'era un'altra della nostra società un po' più distante. Erano quelle le barche: non ricordo bene quante fossero, tre o quattro navi in rada.

CAPPELLETTI (M5S). Innanzi tutto la ringrazio per essere qui e per la sua disponibilità a rispondere alle nostre domande.

In una delle dichiarazioni di chi è stato audito prima di lei ho preso atto del fatto che il pescaggio dell'Agip Abruzzo in quel momento fosse di 12 metri. Eppure, non poteva entrare in porto con un pescaggio superiore ai 10 metri, ragion per cui mi sembra evidente che siete stati in attesa di una qualche procedura di alleggerimento della nave o di travaso. Le chiedo se mi può illuminare su questo punto.

Ci sono alcuni aspetti rispetto ai quali sarebbe opportuno avere dei chiarimenti. Uno di questi, ad esempio, è il fatto che, pur essendo la nave in rada, in attesa della mattina successiva, quando siete approdati al porto, tutti i dipendenti dell'Agip Abruzzo – almeno a quanto risulta – avevano addosso abiti da lavoro, come se, nonostante l'emergenza, ci fosse stato il tempo di predisporre per l'attività lavorativa, che non ci si attenderebbe in una nave alla rada, dove non ci sono attività se non quelle di sorveglianza minima.

Quella sera non si è ben capito ma pare che prima della collisione fosse in corso una qualche attività a bordo dell'Agip Abruzzo in concomitanza della cisterna n.6. Le chiedo: può darsi che fosse un lavaggio della cisterna n.6 – ci spieghi meglio – ma si trattava di una attività abituale da effettuare a quell'ora di notte, in considerazione del fatto che, tra l'altro, il lavaggio della cisterna doveva avvenire conseguentemente allo svuotamento della stessa, che evidentemente non c'era stato, visto che arrivavate da un porto dove le cisterne erano state caricate? Se questa operazione è stata fatta, le risulta che sia stata fatta a norma di quanto previsto nei manuali operativi dell'Agip SNAM? A tal proposito, in virtù della sua esperienza, ci può dire se operazioni del genere, di lavaggio della cisterna n.6 – così come meglio ce le descriverà – sono mai capitate prima e dopo questo fatto? Ce ne può portare una testimonianza come una consuetudine?

Infine, vorrei sapere se rispetto a questo episodio specifico l'Agip SNAM successivamente all'incidente ha chiesto, nell'ambito di una qualche indagine interna che possa essere stata condotta, la motivazione di quanto era in corso in quel momento presso la cisterna n.6, ovvero se questo aspetto è stato oggetto di approfondimento interno successivamente alla collisione.

CHIESA. Noi siamo arrivati con un pescaggio per entrare in porto. Carichiamo sempre il giusto proprio per poter entrare, perché non si sa mai se in rada si sta un mese, una settimana o dieci giorni. Si va all'ancora o direttamente all'ormeggio, quindi il pescaggio era idoneo ad entrare in banchina.

Rispetto alla cisterna n.6, come avevo già detto anche a Livorno, stavamo buttando acqua di sentina che veniva dalla sala macchine, perché dopo la discarica, a Livorno avevano detto che l'avrebbero ricevuta. D'altra parte, nessuno vuole quest'acqua e a mare non si può buttare. Abbiamo fatto quel lavoro perché le pompe di macchina, data la pressione a terra, non sarebbero riuscite; allora, mettendola lì, la scaricavo con una pompa che avevo; dalla sala macchine la mettevamo più vicino possibile per non variare l'assetto e rimanere sempre in assetto per poter entrare. Tutto qui.

Rispetto al fatto che il personale indossasse abiti da lavoro, come risulta dagli atti, noi eravamo obbligati dalla legge dell'epoca a metterci tuta, stivaletti antinfortunistici e casco per andare sul luogo dell'incendio. Infatti, io mi sono bruciato le braccia perché ero uscito con i pantaloni lunghi ma con le maniche corte perché non avevo la tuta. Fui anche rimproverato dal comandante d'armamento che mi venne a trovare in ospedale a Livorno e me ne disse di tutti i colori perché quello non era modo di andare a spegnere un incendio. Questo mi sentii dire, ma io l'avevo fatto per fare prima perché avevo premura; normalmente, però, è obbligatorio avere stivaletti, tuta ed elmetto e i capi gruppo hanno la radio per comunicare con i ponti. Era una prassi normale; abbiamo sempre fatto così anche in esercitazione, sempre vestiti per il pronto intervento, per protezione.

FILIPPI (PD). Innanzitutto anch'io la ringrazio per la sua disponibilità a partecipare a questa audizione. Vorrei rivolgerle alcune domande, ma credo più semplici di quelle che le sono state poste sinora. A beneficio della Commissione, può indicarci sommariamente quali sono le competenze del primo ufficiale di bordo? In ragione di queste, quali attività aveva coordinato prima di smontare di turno?

In secondo luogo, in occasione dell'evento della collisione e quindi pochi minuti dopo, quando si è precipitato sul ponte, si ricorda quali fossero le condizioni di visibilità, se fossero ancora buone o se invece la nebbia avvolgesse il luogo della collisione?

Ancora, se ricorda, in cosa era impegnato il personale di bordo durante la collisione, oppure è avvenuta in un momento in cui sostanzialmente non vi era alcuna attività a bordo da parte del personale; da dove proveniva l'Agip Abruzzo e qual era la missione che doveva compiere nel porto di Livorno. Da ultimo le chiedo se ricorda quale fosse l'orientamento della petroliera nel momento in cui si è precipitato sul ponte.

CHIESA. Provenivamo mi sembra dall'Egitto, da Sidi Kerir se non sbaglio. Non ricordo più bene. In ogni modo avevamo due carichi, quello me lo ricordo; separati e segregati, ma erano due carichi.

Dopo aver scaricato a Livorno saremmo dovuti ripartire, ma per dove non lo so nemmeno, perché tante volte nemmeno ce lo dicono. Lo dicono in navigazione. Ci dicono solo di andare perché tanto poi ci arriva il telegramma che indica dove bisogna andare a caricare. Comunque sempre giù bisogna andare, si deve arrivare fino in Sicilia. Può anche darsi che ce lo avessero detto, ma non mi ricordo.

FILIPPI (PD). Avevate fatto tappa in altri porti dall'Egitto o, invece, la navigazione è arrivata fino al porto di Livorno?

CHIESA. No, fino al porto di Livorno. Avevamo un carico giusto per arrivare a Livorno, scaricare e andarcene. Se c'era nebbia quand'è successo l'incidente, l'ultima volta che sono sceso giù non ho fatto in tempo a guardare. Non ho guardato tra fumo e fiamme. Non so se si sarebbe potuto vedere qualcosa, se mi fossi spostato dall'altra parte. Non so se a lato dritto si poteva vedere della nebbia, perché c'erano fumo e fiamme e non erano poche, perché erano alte. Non ho visto altro.

Non posso garantire che ci fosse o non ci fosse in quel momento, ma fino alle 22 sicuramente vedevo le navi in rada vicino, il tempo era buono e non dava segno di nebbia. Per quanto riguarda l'orientamento non me lo ricordo. Non lo so.

FILIPPI (PD). Si ricorda se il personale di bordo era impegnato in lavorazioni o emergenze di bordo, oppure se si trovassero tutti nei propri alloggi?

CHIESA. Solo le guardie, quelle sono impegnate sempre, come i marinai e l'ufficiale sul ponte. In sala macchine accade lo stesso: erano impegnati ingrassatore e ufficiale di servizio, ma gli altri erano liberi di notte. Se non siamo in porto che carichiamo o scarichiamo la gente è libera. Non facciamo lavorare di notte.

FILIPPI (PD). Non c'era nessuna cosa particolare a bordo?

CHIESA. Non c'era niente che ricordi. Non c'era assolutamente niente da fare.

MATTEOLI (FI-PdL XVII). Comandante, non rivolgo questa considerazione a lei in particolare, ma a tutti coloro che sono venuti qui in audizione. Lei ha detto con molta franchezza, a differenza di altri che abbiamo audito, che fino alle ore 22 la visibilità era buona, anzi ottima.

Mi scusi se insisto, perché lei è stato molto chiaro, ma lo faccio perché nelle varie audizioni che abbiamo ascoltato c'è chi ha sostenuto anche una tesi diversa e mi sono chiesto perché qualcuno sostenga una tesi diversa: la nebbia c'è o non c'è?

Lei, tra l'altro, dalle 16 fino alle 20 è stato in servizio, quindi vicinissimo al luogo in cui è accaduta la disgrazia. Non è andato via e si è fermato per sua scelta. Cosa ha visto della Moby Prince? Ha visto arrivare soccorsi o era preso dall'incendio che era scoppiato nella sua nave e quindi non ha avuto il tempo di guardare?

Chiedo scusa anche ai colleghi, ma a volte mi chiedo se sia avvenuto davvero questo incidente, perché sembra che nessuno abbia visto. Si ha l'impressione – mi creda, non mi rivolgo a lei – che non si voglia dire quello che si sa, perché è impossibile non vedere.

Io sono del posto, conosco bene la zona dove è successo. Non è possibile non vedere. Bisogna fare come le tre scimmiette per non vedere e non si riesce a trovare una persona che era sul posto, lì lavorava e aveva ruoli di comando che dica cosa sia accaduto veramente o meglio ci sono versioni diverse che lasciano perplessi.

Ci vuol dire lei che cosa ha visto veramente, considerato che il suo intervento – e l'ho apprezzato – si è limitato soltanto a rispondere alle domande senza tanti giri di parole?

CHIESA. Finché sono stato di guardia vedevo benissimo tutto il porto di Livorno. Si vedeva tutto, il cielo era limpido e non c'era assolutamente ombra di nebbia. Ciò nonostante dalle 22, l'ora in cui osservai per l'ultima volta, alle 22,20, passano venti minuti. In venti minuti penso che un banco di nebbia possa venire, ma io non l'ho visto.

Onestamente quando sono arrivato sul lato dritto, dove mi trovavo, penso sarebbe stato impossibile veder la nebbia in mezzo a una fumata che faceva nero e fuoco. Come faccia uno a vedere la nebbia non so; se qualcuno riesce a spiegarmelo significa che è bravo. In una montagna di fuoco e fumo nero (perché il petrolio fa fumo nero) mi dica come si fa

a capire se c'è nebbia. Non so se riuscite a spiegarmelo. E non dico che non ci fosse, perché un banco di nebbia arriva in cinque minuti e non dà il preavviso. In quel caso onestamente devo dire che non ci ho fatto proprio caso e non ho visto niente.

Poi quando siamo scesi e abbiamo abbandonato la nave mi hanno buttato dentro una cuccetta in un rimorchiatore perché ero ferito. Proprio non ho visto niente. Sono arrivato in terra, mi hanno portato all'ospedale e non ho visto assolutamente niente. Vi posso solo dire che fino alle 22 non c'era. Che non ci fosse alle 22,20 non so, non posso dirlo. Se dicessi sì o no direi una cosa che non ho visto.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, ringrazio il signor Leonardo Chiesa per la sua presenza oggi. Vorrei porre qualche domanda, cercando di essere sintetica e precisa.

Qualcuno dell'Agip SNAM ha mai chiesto conto all'equipaggio o a voi ufficiali dell'operazione che venne probabilmente eseguita sulla cisterna n.6? Lei sa se sia stata fatta un'indagine da parte dell'armatore?

In qualità di esperto navigatore, ci può dire a quale velocità di solito può andare una petroliera che carica 80.000 tonnellate di greggio? Quale può essere la velocità in questo caso? Si ricorda a che ora o in che momento del giorno eravate partiti dall'Egitto, da Sidi Kerir, così come ha dichiarato?

In base alla sua prassi lavorativa quotidiana, sa se le acque della sentina venivano mescolate con il carico, come dichiarò in quelle circostanze il comandante Superina? C'era la possibilità di mescolare le acque di sentina al carico?

Sempre in qualità di tecnico, lei come si spiega che il centro della petroliera Agip Abruzzo bruciò per giorni in prossimità della cisterna n.6, visto che questa – in base ad alcune dichiarazioni che abbiamo letto – era vuota? Cosa stava bruciando in quel momento e come lo spiega?

CHIESA. Può capitare di mescolare l'acqua di sentina con il carico, ma a me non è mai capitato. Oltretutto, prima di scaricare, gli ispettori dei carichi controllano se vi sia acqua sul fondo della cisterna, che viene dichiarata. Non si può dire che ci si è buttata acqua. Noi facevamo quel lavoro. Come ci avevano garantito dalla SNAM, tramite i contatti che avevamo con l'Agenzia, se era vuoto alla fine della discarica, avremmo potuto scaricare dopo le acque di sentina a terra e questo ci conveniva perché dovevamo levarcele in qualche modo, visto che in mare non si possono buttare.

PAGLINI (M5S). Quindi come si pone rispetto alle dichiarazioni del comandante?

CHIESA. Io sapevo che dovevamo fare quell'operazione, ma la cisterna n.6 era vuota. Poi qualcuno mi ha detto che hanno trovato del carico: può darsi che, con il caldo, qualche valvola si sia mossa; con il caldo

e con la pressione può succedere che, pur essendo state lasciate chiuse, le valvole abbiano un movimento e possano aprirsi. Ma quando mettevamo l'acqua di sentina lì dentro, la cisterna n.6 era asciutta: sicuramente non c'era *crude*, né altro.

Per quanto riguarda la velocità, la petroliera faceva circa 13-14 nodi, non di più. Non mi ricordo, però, quando siamo partiti. Facevamo avanti e indietro. Non mi ricordo che ora fosse quando siamo partiti dall'Egitto.

PAGLINI (M5S). Le chiedo ancora se, a seguito dell'operazione sulla cisterna n.6, furono fatte indagini interne, se fu fatta un'indagine dall'armatore e se avete avuto, in quel frangente, delle richieste proprio sull'operazione nella cisterna n.6.

CHIESA. A me sinceramente nessuno ha chiesto niente, ma io eseguivo gli ordini del comando. Ero primo ufficiale e se mi dicevano di fare un certo lavoro io cercavo di farlo nel modo migliore possibile, eseguivo gli ordini. Se vedevo una cosa storta potevo dire che non andava bene, ma se mi sembrava fattibile (e quella la vedevo fattibile) la facevo. Poi sono stato sei mesi in malattia per l'infortunio, ma dalla SNAM nessuno mi ha chiesto niente di questa vicenda.

PAGLINI (M5S). Dalla dichiarazione che lei rilasciò nel 2009, durante l'ultima indagine, leggo che si ustionò e venne raggiunto all'ospedale da due persone della SNAM. Lei fa anche i nomi: Pugliarello e Aleotti. Dal momento che ricorda i nomi, do per scontato che li conoscesse. Le chiedo cortesemente se ci può aiutare a capire che ruolo svolgessero in SNAM le due persone che lei citò. A parte rimproverarla per le braccia bruciate e per l'attrezzatura che lei non aveva indossato, si ricorda se dissero altro?

Leggiamo (in una delle tante testimonianze in un'indagine presso un deposito di atti processuali) testuali parole da parte di un marinaio dell'Agip: «Abbiamo fatto di tutto per cercare di domare l'incendio – tra l'altro lei era uno dei responsabili a questo compito – ma era impossibile. E poi abbiamo visto le fiamme anche sul tragheto che si allontanavano nella nebbia».

Se leggo una cosa del genere capisco che un membro dell'equipaggio vede il tragheto in fiamme che si allontana nella nebbia e non parla di bettolina ma di tragheto. Mi chiedo se, nei momenti della concitazione, qualche suo collega, magari anche in un secondo momento, le abbia detto qualcosa di simile. Immagino che se un marinaio vede qualcosa forse la vedono anche altri; ha visto un tragheto in fiamme che si stava allontanando.

Infine, durante gli atti processuali, all'equipaggio dell'Agip fu posto un questionario con più domande; fu posto nello stesso modo a tutte le persone imbarcate. Mi chiedo se anche lei ricevette tale questionario, credo di 12 o 15 domande, e se è a conoscenza del fatto che quasi tutte

le domande ricevevano una meravigliosa sinergia nelle risposte. È mai venuto a conoscenza di questo?

CHIESA. A me non hanno mai mandato niente, non ho mai compilato alcuno stampato, la SNAM non mi ha mai dato niente di simile, altrimenti di sicuro me ne ricorderei. Pugliarello era comandante di armamento e Aleotti era un suo superiore, che dirigeva la flotta da Milano.

PRESIDENTE. Comandante di armamento significa che era responsabile dell'armamento della SNAM, ossia di tutte le navi, e Aleotti era un suo superiore diretto, giusto?

CHIESA. Sì. Aleotti aveva cominciato venendo di persona; poi non veniva più e dirigeva da Milano.

PRESIDENTE. La visita era finalizzata a verificare le sue condizioni di salute oppure le hanno chiesto altro?

CHIESA. No, mi hanno guardato, mi hanno parlato delle tute perché mi ero bruciato e se ne sono andati.

Riguardo alla sua domanda, se avessi visto la nave che si allontanava si figurì se non avrei avvisato qualcuno. Chiunque l'avesse vista avrebbe dovuto avvisarmi o avvisare qualcun'altro. Scherza? Vedo una nave che brucia e non dico niente? Mi sembra una cosa strana, da criminali. Io la vedo così, poi può darsi che mi sbagli.

PEGORER (PD). Signor Presidente, ringrazio anch'io il signor Chiesa per essere qui oggi. Ho due riflessioni con relative domande. Può darsi che mi sbagli e che abbia letto male o che non ricordi bene, ma mi sembra di ricordare che lei dichiarò – se non erro – in una prima fase istruttoria, di verifica e di inchiesta, che in realtà lei smise il suo servizio alle ore 20 e se ne andò a riposare.

Quest'oggi, se ho capito bene, lei dice: ho smesso alle 20, ma fino alle 22 mi sono recato a pescare a poppa e sono rimasto lì per conto mio, rientrando nella mia cabina alle 22, prima dell'urto. Vorrei capire se la volta in cui disse che, dopo aver staccato dal turno, se ne andò in cabina intendeva dire che, terminato il servizio, s'era messo a fare le cose che riteneva opportuno fare, quindi non era andato subito in cabina.

La seconda questione: se ho capito bene, anche grazie alle domande fatte dai commissari in precedenza, tutto il personale che si attivò per spegnere l'incendio era vestito secondo le regole, era attrezzato per un intervento di questo genere; mentre lei non aveva ancora completato la vestizione, al punto tale che si è ustionato le braccia. Mi faccia capire un punto. Se ho capito bene, tra il momento nel quale lei sente l'urto e scende dalla cabina passano, come lei ha detto, tre o quattro minuti, più altri due o tre minuti per capire cosa fosse successo. Non ha avuto il tempo di completare la vestizione secondo le regole, mentre gli altri sì.

Non riesco a capire se il resto del personale abbia impiegato più tempo per arrivare sul luogo dell'incendio o meno. Vorrei capire se ricorda quei frangenti abbastanza particolari, immagino anche incresciosi da ricordare, ma sarebbe utile capire questi aspetti.

CHIESA. Parecchi erano già sul posto anche perché stavano a piani più bassi del mio; altri sono arrivati dopo di me. Io ho fatto più presto che potevo: erano quattro piani a piedi, non potevo prendere l'ascensore perché in quei casi era proibito. Sono arrivato giù e ho visto già qualcuno che preparava la manichetta e altri che arrivavano in gruppo, finché non ci siamo trovati tutti assieme; in cinque minuti eravamo tutti pronti.

PEGORER (PD). Quanto alle incongruenze del suo momento di riposo, se avviene nella cabina o altrove? Se ricordo bene quello che ho letto a suo tempo, mi sembra di cogliere una contraddizione: in prima istanza, nelle inchieste che furono svolte forse dalla Capitaneria di porto, lei ha dichiarato che alle 20 ha staccato e se n'è andato nella sua cabina; oggi invece dice che alle 20 ha staccato ed è andato a poppa a pescare, rientrando nella cabina alle 22. Probabilmente in quell'occasione lei intendeva semplicemente dire che alle 20 ha staccato ed ha fatto quello che riteneva più opportuno.

CHIESA. È così. Alle 20 smontavo poiché il mio lavoro era finito. Poi ho mangiato e sono andato a divertirmi per un'oretta. Alle 4 del mattino sarei dovuto risalire, quindi ho preferito andare a dormire, perché almeno cinque o sei ore di sonno erano necessarie. Ero libero, non avevo nessun impegno e pescare era il mio passatempo.

FILIPPI (PD). Signor Chiesa, le rinnovo la prima domanda: quali sono le competenze a bordo del primo ufficiale?

CHIESA. Intanto ha il turno di guardia, poi è responsabile del carico, della sicurezza, della manutenzione e del personale. Deve controllare che tutto funzioni bene e che sia in regola.

FILIPPI (PD). Quindi oltre a disporre i turni, era a conoscenza di quello che il personale stava facendo?

CHIESA. So cosa fa il personale di coperta; davo ordine solo al personale di coperta. C'è poi il primo di macchina che dava ordine al suo personale. Se non collaboravamo assieme per qualche lavoro, normalmente ognuno dava gli ordini al suo personale.

MUSSINI (Misto). Signor Chiesa, lei quindi era responsabile del carico. Ci può descrivere con più dettaglio il carico e la sua disposizione all'interno della petroliera? Ci può dire inoltre se è normale attendere così tanto in rada prima di fare delle operazioni di scarico?

CHIESA. Quanto all'attesa in rada prima delle operazioni di carico, dipende se ci sono altre navi prima di noi, se a terra hanno i serbatoi pieni, se non hanno bisogno di quel carico in quel momento. Erano messi in modo da essere livellati, per portare più carico possibile e per rimanere nel pescaggio giusto per poter entrare a Livorno.

PAGLINI (M5S). Signor Chiesa, lei come si spiega che per giorni l'incendio dell'Agip Abruzzo bruciò in prossimità della cisterna n.6, quando questa doveva essere in teoria vuota?

CHIESA. Se era la n.6 o la n.7 che bruciava non lo so, erano vicine. Voi dite la n.6, ma io non c'ero. Quando io ero a bordo, bruciava la n.7; ma in realtà non direi nemmeno che bruciava, perché era gas inerte e non poteva bruciare, ma aveva preso fuoco dal mare, non da bordo. Da bordo non è venuto fuori niente. Erano inertizzati, con l'ossigeno al 3,5 per cento, massimo al 4 per cento.

PAGLINI (M5S). Cosa può bruciare?

CHIESA. Lo sporco rimane sempre. Residui di petrolio e paraffina, anche se è asciutta la cisterna, rimangono sulle paratie. Per bene che uno le pulisca, ci sono sempre. Però non so dire se bruciava la n.6 o la n.7. Quando sono arrivato io, era dalla n.7 che veniva fuori il fuoco.

PAGLINI (M5S). Signor Chiesa, lei prima ci ha detto che la sera prima del disastro avevate avvistato sotto la petroliera una bettolina che vi aveva affiancato, e troviamo questa affermazione anche nella trascrizione dell'inchiesta del 2009. Questa bettolina vi viene vicino e non so chi fa la domanda: «cosa volete?». La risposta è stata: «abbiamo sbagliato petroliera», e se ne sono andati.

La mia domanda è la seguente: era usuale allora vedere bettoline che di notte si aggiravano intorno alle petroliere? Se non ho capito male, e mi corregga se sbaglio perché sono questioni molto tecniche, la botola della cisterna n.6 poteva essersi aperta per scossoni o forse per – aggiungo io – per l'impatto. Ma la botola della cisterna n.6, se non erro, per poterla aprire, anche da come lei ci descrive prontamente nelle sue dichiarazioni, ha bisogno di manovre fatte con accuratezza da persone esperte con attrezzature, bulloni e quant'altro.

Ci fa capire meglio quello che ha detto prima: com'è possibile che si apra in modo così casuale?

Ritorno al discorso degli abiti da lavoro, e mi scuso se magari indirettamente ha già risposto anche a questo. Lei ha detto che è sceso giù molto velocemente e ha visto a fianco a lei altre persone che si stavano prodigando. Si ricorda quante persone erano e come si spiega il fatto che lei non fosse riuscito a vestirsi con abiti da lavoro mentre altri erano già vestiti?

PRESIDENTE. Il signor Chiesa ha già detto che era al quarto piano mentre gli altri si trovavano ai piani inferiori, quindi hanno risparmiato piani di scale.

CHIESA. Non ho detto che il portellino della n.6 si è aperto con lo scossone. Non l'ho detto. Il portellino della n.6 era aperto per metterci l'acqua di sentina; era l'unico modo per tenerlo aperto, coperto, perché dentro ci andava la manichetta dove buttare l'acqua di sentina; non c'era altro mezzo per metterci l'acqua. Era aperto da noi. C'era il gas inerte in pressione positiva, quindi non c'era possibilità che entrasse aria in cisterna; era un lavoro che si poteva fare. Non è da criminali farlo; con gas inerte ancorato alla percentuale del 3,5- 4, non può assolutamente bruciare.

Riguardo alla bettolina, da noi non sono mai venute perché non servono. Non poteva venire perché se avessimo fatto un *bunker* non saremmo più entrati a Livorno. Quella nemmeno si era affiancata; stava avvicinandosi e abbiamo chiesto cosa volessero. Ci hanno risposto che avevano sbagliato nave e hanno girato, ma di sicuro non era nostra.

PAGLINI (M5S). Ed era normale vedere bettoline che girassero di sera?

CHIESA. Da noi no. Di notte non ha mai girato nessuno e poi in rada non potevamo fare niente. Se lei pensa che dovessimo scaricare del *crude*, le dico subito che il *crude* non lo vuole nessuno. Se mi dice benzina, gasolio o roba strana, può darsi che qualche disperato lo faccia. Io non l'ho mai fatto quel lavoro, ma sulle bettoline non si può scaricare *crude* come passatempo. Va scaricato con mezzi attrezzati o a terra direttamente. Ci sono luoghi in Centro America dove lo prendono le bettoline, ma sono bettoline grosse e attrezzate per fare i travasi, ma a Livorno assolutamente no.

PRESIDENTE. Ci sono testimoni che abbiamo ascoltato che dicono che ad un certo punto l'illuminazione della petroliera sparisce del tutto, ma non sono in grado di dire se ciò accada prima o dopo l'impatto. Si rendono conto, però, che ad un certo punto sparisce l'illuminazione totale della petroliera. Si ricorda?

CHIESA. No, soprattutto avevamo cambiato tutti i proiettori poco prima perché la nave aveva fatto dei lavori a Genova e avevamo messo proiettori più potenti e nuovi e fatto tutto l'impianto nuovo. Mi ricordo bene che eravamo a Genova a fare i lavori.

PRESIDENTE. Quindi mentre era fuori dalla cabina non è mai successo che è mancata la luce e l'illuminazione della petroliera?

CHIESA. No, mai. Forse su un'altra nave.

MUSSINI (*Misto*). Premesso che non sono un esperto di navi e, per mia fortuna, neanche di incendi, quindi faccio un po' di fatica a ricostruire, se il Presidente me lo permette, le chiedo se può, in sintesi e in modo molto schematico, spiegarci che cosa è successo esattamente rispetto all'incendio, ovvero che cosa ha preso fuoco, come, perché, in che modo, se fosse possibile.

CHIESA. Il perché, penso, sia a causa dell'impatto perché due lamiere che si scontrano in quel modo scintillano di sicuro; finché è dentro, è chiuso e c'è gas inerte, non può scoppiare né bruciare, ma una volta che dà aria, due lamiere che si scontrano scintillano e può bruciare solo in quel modo. Bruciava solo da questa cisterna n.7; io l'ho visto cadere in mare e pian piano bruciava sempre. Noi lo spegnevamo a brodo e ci risaliva su, perché la botta non era proprio bassa, ma era più alta dell'acqua. In mare c'era petrolio e bruciando ci veniva di nuovo a bordo. Ha preso fuoco per la scintilla.

PRESIDENTE. Signor Chiesa, quando è sceso giù dall'alloggio ed è andato in coperta, dove incontra il comandante Superina? E se lo ha visto, ha ricevuto direttive o disposizioni dal comandante della nave, in particolare, di fare una ricognizione della fiancata dove è stato avvertito l'urto?

CHIESA. No, il comandante Superina l'ho sentito per radio perché avevamo la radiolina ma non l'ho più visto perché scendevo e forse lui, abitando al piano superiore, ha fatto prima a salire su in plancia; quindi non potevamo incontrarci.

Abitava al piano superiore al mio, ma per radio mi chiedeva di capire che cosa poteva essere successo. Ho cercato di provare a capire che cosa fosse successo finché ho visto che avevamo uno squarcio sulla fiancata ma è stato un attimo perché lì non si poteva stare. L'ho solo sentito; poi ho rivisto anche lui in ospedale.

URAS (*Misto*). Signor Chiesa, fino alle 22 lei è stato fuori dall'alloggio e si è messo a pescare: ha visto il traghetto in avvicinamento, ha notato qualcosa di strano, ha sentito esplosioni o tutto era assolutamente tranquillo? Non c'era nessuno, non ha percepito niente di strano? L'impatto avviene alle 22,20-22,30 circa.

CHIESA. Verso le 22,30, ma fino alle 22 era tutto normale e tranquillo; non c'era alcun movimento. Io non sono stato a vedere chi entrava e chi usciva dal porto. Stavo pescando, bello tranquillo; mica pensavo a quello che sarebbe successo. Ero tranquillo e stavo in pace; non ho visto niente di strano. Nemmeno vicino a noi, non è passato nessuno, non c'era niente: mare calmo, bello piatto; più tranquillo di così...

URAS (*Misto*). Niente nebbia?

CHIESA. Fino alle 22 no, dopo non so.

FLORIS (FI-PdL XVII). Signor Chiesa, in qualità di primo ufficiale e responsabile anche della sicurezza della nave, mi sa dire se la nave ha corso un pericolo di esplosione, se e come eravate attrezzati a bordo della nave per estinguere incendi e fino a quale portata di incendi potevate essere auto sufficienti?

CHIESA. Avevamo un impianto fisso a schiuma che ha funzionato benissimo; poi avevamo otto o dieci cannoni lancia acqua, che erano manovrati dal ponte perché c'era una manovra automatica (erano manovrabili anche dal posto, ma dal ponte in automatico).

Poi l'acqua e gli estintori non servivano perché in quel caso lì serviva solo acqua e schiuma, e finché c'è stata schiuma e la possibilità di spegnere l'incendio abbiamo fatto il possibile, ma a un certo punto la schiuma è finita perché l'incendio era grosso (non era un fuocherello). Cercavamo di spegnerlo ma veniva di nuovo su dal mare e prendeva di nuovo fuoco perché rimaneva l'unto sulle fiancate.

FLORIS (FI-PdL XVII). Avete corso il rischio di un'esplosione della nave?

CHIESA. A mio avviso no, perché eravamo completamente inertizzati. Viaggiavamo sicuri, perché quando eravamo in porto veniva a bordo un chimico, il dottor Costa, che era molto preciso e se la percentuale di ossigeno era superiore al quattro (anche se il limite è cinque) non ci dava il permesso di uscire. Diceva: non va bene, dovete riorganizzarvi. Non avevamo paura di esplodere. Di fatti poi la petroliera non è esplosa, con tutto che c'era quel buco. Lavoriamo in sicurezza, sempre, e ci tenevamo anche alla pelle. Non è che uno scherza con quella roba. Bisogna lavorare con le dovute cautele.

CAPPELETTI (M5S). Può aiutarci a capire l'orientamento della prua dell'Agip Abruzzo? Lei era fuori a pescare, quindi forse si ricorda che cosa vedesse, e da questo possiamo risalire alla direzione della posizione della petroliera.

Poi vorrei soffermarmi su un secondo aspetto: quando, a bordo dell'Agip Abruzzo, vi siete resi conto che a collidere con la petroliera è stata la Moby Prince? Le leggo, virgolettata, una dichiarazione rilasciata alla stampa da parte del primo marinaio: «Abbiamo fatto tutto per domare l'incendio ma era impossibile. Poi abbiamo visto le fiamme anche sul traghetto che si stava allontanando nella nebbia». Usa la parola «traghetto»; non usa la parola «nave» o «bettolina».

Per carità, gliela riferisco con il beneficio di inventario; questa non è una sua dichiarazione, ma è una dichiarazione attribuita ad altri. Se c'era un marinaio a bordo dell'Agip Abruzzo che aveva la consapevolezza che si trattava di un traghetto, perché l'ha visto e ha rilasciato questa dichia-

razione, avreste dovuto saperlo tutti, perché essere investiti da un traghetto passeggeri chiaramente è una notizia ben diversa, pur in una situazione concitata come quella che avete vissuto.

CHIESA. Non so come qualcuno abbia fatto a capire ed a dire che era un traghetto intanto; anche se avesse visto qualcosa, in lontananza uno come fa a dire che è un traghetto o un'altra nave? Ci vuole già dell'occhio per capirlo. Se anche l'avesse vista a noi sicuramente non ha detto niente. Come minimo avrebbe dovuto dircelo. Ma penso che non sia facile vederlo. Se ha agito così onestamente vuol dire che ha sbagliato, chiunque egli sia. Io l'ho saputo la mattina dopo in ospedale che era un traghetto, quando mi hanno detto che cosa era successo.

Onestamente penso proprio che fosse impossibile dire che era un traghetto. Rispetto a quella dichiarazione penso che il marinaio abbia saputo la mattina dopo che era un traghetto e poi l'abbia detto. Non so chi sia stato, ma di furbi ne avevamo anche a bordo.

PRESIDENTE. Se lei fosse stato di guardia il traghetto l'avrebbe visto, tenuto conto del tipo di impatto che c'è stato? Avrebbe fatto in tempo a vedere il traghetto dalla posizione di guardia di plancia in cui normalmente si trovava alle 20? Se l'impatto fosse stato alle 19 lei avrebbe potuto vedere il traghetto oppure non l'avrebbe visto?

CHIESA. Dirlo adesso è facile; normalmente ci sto attento, sono sempre stato attento a controllare la situazione intorno, anche con il *radar* acceso, se uno proprio non vuole stare lì fuori a vedere cosa succede, ma dire che sarei riuscito a fermarlo penso che sia impossibile, perché alla velocità con cui arrivano quei traghetti è impossibile.

Oltretutto – devo dirlo – a Livorno avevano il vizio di passare sotto le navi, proprio sotto la prua delle navi, che tante volte dal ponte li vedevo passare, sparivano sotto e poi uscivano dall'altra parte.

Passavano vicino magari per far vedere che erano più bravi degli altri. Con tanta acqua perché passare proprio sotto la prua in quel modo? Qualche volta li ho visti fare quel gioco, ma non posso dire di averlo visto di sicuro. Anche se l'avessimo visto arrivare penso che avremmo risolto poco, perché una volta avvistato il traghetto avrei potuto avvisare qualche minuto prima, ma quelle navi camminano.

Non so che cosa possa essere successo per venirci addosso così: un'avaria o qualche altro problema, altrimenti come si fa a non vedere una nave come la nostra? Eravamo una montagna: come si fa a non vedere una nave di 54 metri di altezza (meno dieci sotto l'acqua sono 44 metri), illuminata a giorno e lunga più di 200 metri? Non era una barchetta, ma una nave enorme, una montagna che passava di lì.

FILIPPI (PD). C'è un aspetto della sua esposizione che mi ha incuriosito e vorrei se possibile chiarirlo: lei ha detto che, dopo la collisione, non vi siete incontrati con il comandante Superina, ma vi siete sentiti. Lei

ha detto che il comandante Superina si trovava in plancia di comando. È una sua supposizione o ha la certezza che si trovasse in plancia di comando, nel senso che lo ha visto o comunque non poteva che essere in plancia di comando? Ne è assolutamente certo? E dove si trovava prima?

CHIESA. Dove si trovasse prima non lo so, ma che fosse sul ponte di comando, pur non avendolo visto, penso di sì; anzi, sono sicuro di sì, perché dalle richieste che mi rivolgeva, tipo «guarda questo» o «guarda quello», voleva dire che vedeva che cosa stavo facendo, perché solo da lì si poteva vedere quello che facevamo. Da un'altra posizione penso che non sarebbe riuscito a vederci.

FILIPPI (PD). Una domanda che diventa una curiosità: come mai, su richiesta della capitaneria, il comandante Superina non ha dato il punto nave preciso con le coordinate, pur trovandosi in plancia di comando? Secondo lei perché?

CHIESA. Non lo so. So che, finché ero di guardia, la nave era sempre nella posizione di fonda; non era assolutamente fuori, ma dentro la zona in cui si può andare a fondo. Non so perché il comandante abbia dato delle coordinate sbagliate. Avrò sbagliato nella confusione. Con tutti quei problemi che c'erano può aver sbagliato. Io non c'ero, non posso dire se l'abbia fatto apposta o per errore a dare coordinate non veritiere.

PRESIDENTE. Quando lei era lì in plancia controllava la posizione della nave, le coordinate LORAN?

CHIESA. Sì, avevamo il GPS in plancia, che è sempre quello, più il radar, più il cerchietto delle distanze. Eravamo sicuramente dentro la posizione di fonda. Oltretutto se non fossimo stati dentro, la capitaneria senz'altro sarebbe intervenuta perché ci controlla. Non ci fanno stare dove vogliamo, ma ci mandano dove dicono loro. Non decidiamo noi. Eravamo di sicuro dentro.

PAGLINI (M5S). Quando scoppia l'incendio, potente e ne abbiamo capito tutti la gravità, nella petroliera non scatta – almeno per quello che abbiamo visto come immagini, testimonianze o video – il sistema antincendio che una petroliera dovrebbe adottare? Mi riferisco a quel sistema che, azionato in modo centralizzato, fa un gigantesco getto d'acqua, come abbiamo visto per esempio in altre immagini ed in altri filmati, nelle petroliere dello stesso armatore. Questo quella notte pare non avvenga. Lei ci può dire la motivazione, se ne è a conoscenza, per cui il sistema di questi enormi getti d'acqua (fontane gigantesche che dovrebbero servire per spegnere le fiamme) non entrò in funzione?

CHIESA. I cannoni antincendio erano comandati dal ponte, ma io mi ricordo di averli visti in funzione: erano sei o sette lungo il centro nave,

con le passerelle sopra, ed erano comandati dal ponte. Oltretutto prendono la stessa acqua delle manichette. La linea è una, poi si può prendere la manichetta o andare sui cannoni. Per quello che mi consta, i cannoni sono partiti. Il sistema a pioggia era all'interno, collegato al sensore di temperatura che, se scatta, fa partire l'impianto per l'interno. Per l'esterno avevamo solo questi sette o otto cannoni, più le manichette e l'impianto a schiuma.

PAGLINI (*M5S*). Hanno una durata i cannoni, visto che l'incendio a bordo durò una giornata?

CHIESA. Non so se poi hanno fermato i cannoni in macchina. Sono pompe di macchina quelle che pompano l'acqua antincendio. Non so cosa sia successo, una volta abbandonata la nave; non so cosa abbiano fatto, ma durante l'incendio ho visto in moto quei cannoni. Quello che è successo dopo non lo so.

PRESIDENTE. L'incendio parte intorno alle ore 22,25; la scelta di abbandonare la nave da parte del comandante avviene un'ora dopo circa, quindi per un'ora avete tentato di spegnere l'incendio con le manichette, giusto?

CHIESA. Non ricordo più perché dopo io e l'altro ci siamo bruciati. Non ricordo, non controllavo l'orologio: dopo un po' che ci siamo bruciati ho avvisato il comando che ci eravamo ustionati. Ci hanno detto di aspettare ancora un po' e poi abbiamo deciso di abbandonare la nave, perché non c'era possibilità di intervenire.

PRESIDENTE. L'ordine di abbandonare la nave, quindi, è stato anche legato all'impossibilità di governare l'incendio dall'interno?

CHIESA. Penso di sì. Ho visto che non ci potevo fare niente: avanzavo di due o tre metri e poi dovevo tornare indietro; l'incendio era troppo grosso per noi, non era una cosa fattibile.

MUSSINI (*Misto*). Vorrei chiederle se lei aveva già lavorato con il comandante Superina o se era la prima esperienza sull'Agip Abruzzo.

Inoltre vorrei sapere se Superina fosse effettivamente in plancia. Francamente in noi ha suscitato grandi perplessità l'incapacità o la non volontà – se lei ci può dire di quale delle due ipotesi si trattava – del comandante Superina di essere chiaro e secco nel fornire le coordinate alla Capitaneria di porto, oltretutto avendo manifestato un allarme per la petroliera superiore a quello che lei ci sta dicendo che era in realtà. Perché Superina, secondo lei, ha dato indicazioni così confuse su un dato che dovrebbe essere invece netto e chiaro?

Se Superina non fosse stato in plancia, dove avrebbe potuto essere, pur dando le indicazioni? Lei dice che doveva essere in plancia, perché

dava indicazioni e vedeva tutto: c'è qualche altro luogo in cui Superina avrebbe potuto essere, dal quale potesse essere comunque così chiaro e nello stesso tempo non avere davanti le coordinate e gli strumenti?

Da ultimo, dopo questo evento, lei ha continuato a lavorare per la SNAM e l'Agip? Quali sono stati i passaggi successivi della sua carriera? Quando è andato in pensione?

CHIESA. Era la prima volta che navigavo con il comandante Superina. Finché l'ho visto e sono stato insieme a lui, era una persona squisita, anche brava e di mestiere. Non è che fosse uno che non si interessava, anzi, seguiva. Finché l'ho visto, fino all'ultimo, era tranquillo, una brava persona; ne ho trovati di peggiori. Poi, quello che è successo in quei momenti non lo so spiegare; può darsi che si sia spaventato.

PAGLINI (M5S). Le sembrava spaventato?

CHIESA. No, quando mi ha parlato per telefonino. Ma non so perché ha fatto così, perché prima non avrebbe potuto essere più onesto di così: trattava bene la gente, seguiva cosa facevamo, sempre disponibile.

Il fatto che poi fosse da un'altra parte, penso proprio di no, perché l'unico punto da cui si può vedere bene la situazione è sulla plancia, sulle alette; la nave è alta e solo da lassù si può vedere cosa succede su altre linee.

Ho continuato a navigare con la SNAM finché SNAM non ha venduto tutte le navi; quando sono rimaste solo le metaniere, non avendole mai fatte ho deciso di andarmene, perché a quarantacinque anni non avevo voglia di imparare a navigare sulle metaniere. Sono passato alla Montanari S.p.A e ho continuato a navigare, finché non ce l'ho fatta più e me ne sono andato via, dopo venticinque anni passati tutti in mare.

CAPPELLETTI (M5S). Signor Chiesa, richiamo la domanda di prima che può essere anche interessante. Al momento della pesca, cosa vedeva? Se vedeva il mare aperto, la costa o il porto ci dà un'informazione rilevante sull'orientamento della prua della nave. In subordine, lei ha dichiarato prima che presumibilmente la velocità di crociera della petroliera era di 13 o 14 nodi. Le chiedo se sia sicuro di questo, perché quella dovrebbe essere la velocità a secco, non a carico. Forse non è così, quindi le chiedo una conferma.

Infine, se mi consente, come commenta le dichiarazioni più volte rilasciate da Superina sul canale 16 VHF, che dichiarava: «Abbiamo nafta in mare». Era *crude oil* o nafta?

CHIESA. Era petrolio, *crude oil*; nafta noi non ne avevamo. A poppa ci sono le casse della nafta, ma quella che ha preso fuoco era la cisterna di *crude*, quindi era sicuramente *crude oil*. Quando sono venuti ad analizzarlo hanno visto che era *crude* e non poteva essere nafta.

Mentre pescavo vedevo tre o quattro navi in rada, ma non ricordo se la nave si è girata, se vedevo la costa. Ero tranquillo; se avessi saputo cosa sarebbe successo dopo, avrei guardato meglio, ma mentre uno pesca guarda le navi così; comunque le navi le vedevo bene.

Confermo che la velocità di crociera, che mi ricordi io, era di 13 o 14 nodi. Oltretutto era una petroliera da 250.000 tonnellate alla quale era stato tagliato un pezzo in centro, ma i motori erano rimasti gli stessi. Avendo un motore più grande, quindi, non navigava lentamente, ma aveva una certa velocità. Alcuni anni prima erano stati levati 50-60 metri dal centro con un intervento chirurgico fatto a Genova sulla petroliera, quindi i motori erano grandi.

FLORIS (FI-PdL XVII). Signor Chiesa, dall'Egitto a Livorno avete fatto un tragitto diretto oppure, così come succede qualche volta, la società vi ha chiesto di rallentare e di ritardare, probabilmente trovando nel frattempo un'altra destinazione? Le petroliere spesso (anzi, diciamo sempre) adottano questo sistema perché vanno a vendere il carico dove il prezzo è migliore.

CHIESA. Noi siamo venuti su direttamente, anche perché l'Agip lavorava per se stessa, vendendo tutto il petrolio all'ENI. L'ho quasi sempre vista consegnare petrolio alla sua società, all'ENI: portavamo petrolio sempre per l'ENI, non lo portavamo al primo che capitava. Lavoravamo sempre per loro, per Agip.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, mi riallaccio alla domanda del senatore Cappelletti facendo innanzitutto una precisazione: ricordo che il cadavere del povero barista fu trovato affogato nella nafta e nel greggio. Signor Chiesa, lei è stato anche comandante, vero?

CHIESA. Sì.

PAGLINI (M5S). Se ho ben capito, secondo il codice della navigazione, uno dei compiti principali e fondamentali del comandante è quello di portare con sé i libri di bordo quando si abbandona la nave. Come si spiega che il comandante della petroliera non fece questo?

CHIESA. Non lo so. il comandante ha i libri di bordo sempre in cabina e sempre a portata di mano. La parte III del giornale rimane sul ponte e la compiliamo noi. Gli altri documenti li ha il comandante in cabina: il giornale di contabilità, il diario di bordo e quant'altro. Non so dire perché non l'abbia fatto.

PAGLINI (M5S). Portare con sé i libri di bordo è un'opzione o di un obbligo?

CHIESA. Dovrebbe essere un obbligo. A me i libretti li hanno portati via. I libri di navigazione mi sono stati ridati.

A dire il vero, qualche volta i libretti li tiene il secondo ufficiale, però quelli mi sono arrivati e dovrebbero arrivare a tutti, e non soltanto a me.

PRESIDENTE. Mentre lei era di turno, dalle ore 16 alle 20, era da solo oppure insieme a lei c'erano altre persone?

CHIESA. C'era un marinaio. La guardia era composta da un ufficiale un marinaio.

PRESIDENTE. Quindi anche con il terzo ufficiale Rolla, di turno dalle 20 a mezzanotte, c'era un marinaio?

CHIESA. Sì, le guardie sono così.

PRESIDENTE. E lei ricorda chi fosse il marinaio che era di turno con Rolla?

CHIESA. Non ricordo nemmeno il marinaio di turno con me, figuriamoci se ricordo il nome del marinaio che stava con Rolla.

PRESIDENTE. Ringrazio nuovamente il comandante Chiesa per sua la disponibilità.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

I lavori terminano alle ore 13,15.

