



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 12

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

AUDIZIONE DEL SIGNOR FLORIO PACINI, EX DIRIGENTE
NAVARMA, E DEL SIGNOR FEDERICO SGHERRI,
PILOTA DI PORTO

14^a seduta: martedì 15 marzo 2016

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E**Audizione del signor Florio Pacini, ex dirigente NAVARMA**

PRESIDENTE Pag. 3, 8, 13 e *passim* | PACINI Pag. 3, 8, 13 e *passim*

Audizione del signor Federico Sgherri, pilota di porto

PRESIDENTE Pag. 21, 28, 39 | SGHERRI Pag. 22, 23, 25 e *passim*
BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*) 27
CAPPELLETTI (*M5S*) 32
FILIPPI (*PD*) 24, 26, 27
FLORIS (*FI-PdL XVII*) 31
MUSSINI (*Misto*) 28, 31
PAGLINI (*M5S*) 32, 38
URAS (*Misto*) 23

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, Euro-Exit, M.P.L. – Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, E-E, MPL); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL.

Intervengono il signor Florio Pacini, ex dirigente NAVARMA, e il signor Federico Sgherri, pilota di porto.

I lavori hanno inizio alle ore 11,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del signor Florio Pacini, ex dirigente NAVARMA, e del signor Federico Sgherri, pilota di porto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del signor Florio Pacini, ex dirigente NAVARMA, e del signor Federico Sgherri, pilota di porto.

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.

Gli auditi e i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e la segretazione dell'audizione o di parte di essa, qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non debbano essere divulgati. A norma dell'articolo 13 del Regolamento interno, è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

Ringrazio il signor Pacini, ex capoufficio acquisti della NAVARMA, e il signor Sgherri, il pilota di porto che ha accompagnato la Moby Prince nell'ultimo viaggio.

Ricordo ai membri della Commissione che il signor Pacini ha scritto manifestando la volontà e l'intenzione di essere audito. Pertanto, lo ringraziamo ancora di più per la sua presenza. Vi segnalo che il signor Pacini ha predisposto un *dvd* che sarà consegnato, in copia, ad ogni commissario, contenente elementi che faranno parte dell'audizione.

Cedo quindi la parola al signor Pacini.

PACINI. Signor Presidente, onorevoli senatori, vi ringrazio per l'opportunità che mi è stata concessa di intervenire in questa sede.

All'epoca dei fatti ero direttore dell'ufficio acquisti della Moby Lines. Su quella nave passai quel pomeriggio per controllare dei lavori che erano stati fatti e che io avevo guidato. Nonostante ciò e il ruolo che ricoprivo, non sono mai stato sentito dall'autorità giudiziaria nell'ambito delle indagini sul disastro della Moby Prince.

Come dicevo, passai quel pomeriggio sulla nave perché avevamo fatto un nuovo negozio e dovevo prendere delle misure, fare verifiche e

pagare chi aveva fatto l'opera. Ovviamente, tale attività poteva anche implicare il cercare di capire se i materiali utilizzati erano a norma oppure no. Ciò nonostante, non sono mai stato sentito. Quel pomeriggio era tutto molto tranquillo sulla nave. Ho passato un'ora (anche due) con il commissario di bordo, che mi ha fatto vedere alcuni lavoretti fatti. Dopo di che, intorno alle ore 19-19,30 sono sceso dalla nave e ho incrociato il comandante Chessa, che mi ha salutato, mi ha detto che andava tutto bene e mi ha presentato sua moglie, che non conoscevo. Mi sono quindi recato a Firenze, dove avevo un incontro di lavoro.

Verso le ore 23,15 dello stesso giorno, mentre stavo rientrando da Firenze verso Livorno, ero all'altezza di Pistoia quando mi telefonò un nostro tecnico, il signor D'Orsi, dicendomi che il Moby Prince era entrato in collisione con una petroliera. L'ora a conoscenza di D'Orsi era quindi quella delle 23,15. Un quarto a mezzanotte sono arrivato a Livorno (potete capire che in quel momento ho volato, anche se almeno mezz'ora ci vuole per arrivare da Pistoia, come chiunque vi può dire). Arrivato a Livorno ho trovato i miei colleghi – D'Orsi e altri della tecnica – che erano a poppa del molo in uso dei rimorchiatori che stavano ascoltando le trasmissioni via radio del soccorso. Dopo essere stato lì e cercato di capire quello che era successo (perché mi sembrava impossibile), ho chiesto se erano andati in Capitaneria e mi hanno detto di no. Mi sono quindi recato in Capitaneria a cercare di capire cosa stavano facendo: c'era un po' di trambusto e la radio era accesa. Dopo una ventina di minuti sono stato invitato a uscire dalla Capitaneria perché erano in emergenza e sono andato in banchina. Dopo un po' è arrivato l'equipaggio dell'Agip Abruzzo. Mi ricordo che rimasi stupito perché tutto il personale, nonostante fossero liberi da impegni, era vestito da lavoro. Questa fu la prima sorpresa che ho avuto.

Dopo arrivò il Bertrand, che imprecava, come si vede anche in alcuni filmati, che però sono muti e, quindi, non si sente quello che diceva. Bertrand urlava che corressero a bordo invece di stare lì. Addirittura, egli ha avuto uno scatto di rabbia e quasi sembrava che volesse picchiare gli infermieri che lo stavano mettendo sull'ambulanza. Egli voleva che, con l'ambulanza, andassero sotto la nave a prendere i suoi amici, che – egli diceva – erano ancora vivi. Questo è quando lui è arrivato a terra.

Dopo l'arrivo di Bertrand, io sono ritornato dai miei colleghi. A quel punto, in porto c'era effettivamente fumo e non si vedeva a distanza di 10 metri. L'ho detto direttamente a loro: questo è fumo. Ho preso la mia macchina e con due miei colleghi, Domenico Madonna e Salvatore D'Amore, sono andato verso Sud. Mi fermai in terrazzo, da cui si vedeva ancora fumo. Arrivato alla rotonda dei tre ponti, che è ancora più a sud, si vedeva perfettamente l'Agip Abruzzo in fiamme. A un certo punto abbiamo visto, più a ovest, verso la Corsica, delle fiammate e pian piano ci siamo resi conto che era il Moby Prince in movimento che aveva delle esplosioni a bordo. Io le attribuii alla presenza di automobili, i cui serbatoi stavano esplodendo dentro il *garage*. Ritornai in porto, dov'era rimasto D'Orsi, e gli raccontai che la nave, da come si vedeva, doveva essere in una condizione abbastanza precaria. Poiché lui era abbastanza abbat-

tuto, mi venne d'istinto l'idea di dirgli che il Comandante, li avrebbe portati tutti in salvo in sala macchine. La sala macchine era infatti sotto il livello del *garage* e, quindi, l'incendio non sarebbe potuto arrivarci (o comunque difficilmente).

Passata la notte, la mattina successiva andai direttamente alla stazione marittima dove avevamo le biglietterie per cominciare ad assistere i familiari che arrivavano, a cominciare dall'individuazione di alloggi. Verso mezzogiorno e mezzo rientrò la nave e nel pomeriggio mi chiamò D'Orsi, che era stato cooptato dai Vigili del fuoco per avere le vie di ingresso sulla nave. Avendo fatto quel controllo di cui vi ho parlato, avevo con me, dentro la borsa, un piano generale della nave, cioè un disegno con la descrizione di tutti i piani della nave. Gli dissi che glielo avrei portato. Sono quindi corso in Darsena toscana a portargli questo disegno che poi so che egli ha dato ai Vigili del fuoco. Si tratta del disegno che è poi stato usato per aprire il varco per entrare nella nave.

Vi racconto una cosa importante. Due giorni dopo, giovedì 12 aprile, a mezzogiorno, entrati in sala macchine, la trovarono accesa e trovarono i motori in moto (mi riferisco ai motori non principali, ma ausiliari, che si trovano però nello stesso ambiente). I motori che producono corrente erano in moto e sono stati spenti due giorni e mezzo dopo il fatto. Io rientrai all'Isola d'Elba il sabato e un amico mi fece avere un nastro dove aveva registrato i vari telegiornali e le varie notizie che erano uscite, nonché un pacco di giornali, perché nei giorni precedenti non avevo visto nulla. Quando vidi queste cose, capii che c'era qualcosa che non funzionava in quello che si stava dicendo. Si parlava di nebbia, che però non c'era. Il senatore Matteoli è di Cecina e io dell'Isola d'Elba, quindi siamo uno di fronte all'altro. In questa sede egli ha detto più volte che dalle nostre parti la nebbia non esiste (esiste un po' di foschia mattutina).

Che la nebbia quella notte non c'era lo dice lo stesso marconista dell'Agip Abruzzo, quando chiama Compamare Livorno e, invece di questa, gli risponde Compamare Viareggio, chiedendogli: «Dove siete?». Il marconista risponde: «In rada a Livorno, in rada a Livorno. Livorno ci vede con gli occhi» – non con i radar, ma con gli occhi – «Basta che uscite fuori e vedete le fiamme». Questo lo dice il marconista, immediatamente al momento dell'urto. Un po' più tardi, c'è un rimorchiatore che cerca l'Agip Abruzzo e non lo trova. Il comandante Superina, registrato sul canale 16, dice al rimorchiatore (se sentite la registrazione, ve ne rendete conto): «Non vedete l'incendio? C'è nebbia?». È come se il comandante dicesse: «Io non mi rendo conto che c'è la nebbia. Voi cos'avete che non ci trovate, avete la nebbia?». Quindi anche in questa affermazione di Superina c'è il discorso della nebbia.

Poi cambiano tutte le carte in tavola ed avvengono degli smottamenti. È stato detto che il terzo ufficiale dell'Agip Abruzzo, Rolla, non si sarebbe preso un'accusa e una condanna, se avesse avuto modo di dire che non era vero. Ma il comandante dell'Agip Abruzzo Superina, quando è sceso a terra (anche di questo c'è la registrazione audio), in un'intervista ha detto: «Noi eravamo alla fonda, regolarmente ancorati. Il terzo ufficiale

aveva già acceso i *radar* ed ha visto questa la nave venire, ma si pensava...» – poi si corregge – «pensava che accostasse», cioè che si allontanasse, ma questo non è avvenuto.

Dunque il comandante ha detto che Rolla aveva il *radar* acceso, ma quest'ultimo è stato condannato perché non aveva attivato il *radar* e i segnali in caso di nebbia. Quindi la nebbia in quel momento non c'era. Non c'era perché dalle nostre parti – come diceva il senatore Matteoli – la nebbia non c'è. Chi va a pescare sa che al massimo la mattina, intorno alle 4,30-5, per cinque o dieci giorni all'anno, si alza un po' di foschia, che, come sale il sole, va giù di nuovo. Quindi hanno costruito una nebbia addirittura «fantozziana», perché la sentenza dice che era solo sopra la petroliera. Il giovedì successivo all'incidente, il 18 aprile, vidi la trasmissione «Samarconda» su Raitre, condotta da Santoro; era presente il comandante Superina, il quale rilasciò delle dichiarazioni che fecero saltare sulla sedia chiunque avesse conoscenza del mare. Io lì decisi di andare per i fatti miei a cercare la verità.

Sono 25 anni che sto approfondendo le testimonianze, le fotografie, i mille rivoli di questa storia che si è cercato di coprire. Se vi dico tutto quello che so, non ne usciamo più. Vi ho portato cinque quesiti; poi mi riservo, se vi interessa, il piacere di mandarvi delle integrazioni. Quei cinque quesiti, che sono in argomento con quella che è la vostra missione, mostrano con fotografie chiare dell'evento quello che hanno detto di menzogna, cioè le bugie che sono state dette, da Superina in poi, sempre per nascondere quello che effettivamente è successo quella notte. Io vi consiglio di dividere questo evento in tre fasi, sulla base di un metodo che a me ha dato frutto, perché, se lo prendete tutto intero, c'è da diventarci matti, anche per uno come me che conosce il mare. Io ero in quella compagnia da vent'anni, conoscevo personalmente quelle persone ed ho perso diversi amici in quella storia. Le tre fasi sono: il prima, il durante e il dopo. Queste tre fasi sono figlie di tre storie diverse. Il prima è perché è successo l'incidente. Il durante è come si sono comportati i soccorsi. Il dopo è tutto quello che è uscito per sviare questi soccorsi, perché dentro quella cosa lì ce n'è veramente tante. Dopo di me sentirete il pilota Sgherri. Nel DVD che vi ho portato c'è un filmatino del pilota Sgherri, che parla di una bettolina. Egli, quasi per scagionarla dalla partecipazione a quello che era successo, afferma che questa bettolina, che è la «Giglio», era collocata in quel momento di fianco ad una nave su cui indagava Ilaria Alpi, la 21 Oktobar II, e stava facendo bunkeraggio a quella nave. Quindi lui rientra alle 22,30 e vede la bettolina di fianco a questa nave. Questa è un'azione illegale, perché a Livorno all'imbrunire le merci pericolose non si possono più movimentare; però quella sera c'erano bettoline a giro, c'erano armi a giro, insomma c'era un bel macello nel porto di Livorno. Questa bettolina salta fuori come nome a distanza di giorni (infatti l'intervista di Sgherri non è stata rilasciata nell'immediato), perché nelle registrazioni sul canale 16 c'è una traccia audio di uno che dice: «Da Costiero a Avvisatore marittimo». «Costiero» è il *nickname* in radiofonia per D'Alesio. La frase completa è questa: «Da Costiero a Avvisatore marittimo. Cosa mi

dici del Giglio?». Risposta dell'Avvisatore marittimo: «Il Giglio è a mare sereno». Ho cercato in tutte le maniere una nave che si chiamasse «mare sereno», ma non sono riuscito a trovarla. In seguito è uscito fuori che questo «mare sereno» fosse una banchina di Livorno chiamata con questo nome. A mia memoria e a memoria dei tanti cui ho chiesto in quella zona, questa banchina non esiste o per lo meno non c'è o saranno in pochi a chiamarla in questa maniera (probabilmente l'Avvisatore marittimo e D'Alesio, che si capivano).

Su D'Alesio, che è l'armatore delle bettoline, quindi è quello che le aveva tutte, c'è un altro punto da osservare. Il famoso filmato che mostra l'incidente è un filmato di D'Alesio. Se lo sentite con l'audio originale, cioè con D'Alesio che parla sotto, noterete che ad un certo punto il comandante Superina cambia la versione. Questi cambiamenti di versione, fatti nel giro di poco, sono divertenti. Superina immediatamente dopo l'incidente dice che una nave gli è venuta addosso. Dopo un po' dice, con una parola che è rimasta mitica, che la nave che gli è venuta addosso «sembra» una bettolina. Non dice che è una bettolina, ma che sembra una bettolina; perché lo sembri, non si sa (lui su questo darà una risposta a Santoro, di cui poi vi parlerò). Quando il figlio di D'Alesio sente parlare della bettolina, si rivolge al padre e gli dice: «Non sarà mica la nostra?». Questo lo sentite nel filmato. Ora, il figlio di D'Alesio sapeva o doveva ipotizzare che a quell'ora le sue bettoline non potevano essere a giro, perché, se erano legali, non potevano essere a giro a quell'ora. Le bettoline dovevano essere attraccate in porto e chiuse, perché non potevano muoversi. Il padre però non gli dice: «Ma cosa stai dicendo? Le nostre bettoline sono tutte in porto». Addirittura due ore dopo, probabilmente non riuscendo a parlare con chi era su quella bettolina, chiama e chiede all'Avvisatore marittimo dove possa essere questa Giglio e se l'ha vista passare. Questo è un altro aspetto su cui non sono mai stati chiesti chiarimenti.

Sempre nella caccia della mia controindagine, andai a parlare con Veneruso Giovanni, il marittimo della Tito Neri II che è salito sopra il Moby Prince. So che poi è stato cercato da altri ed ha rifiutato di parlarci, perché gli è stato impedito. A me ha dovuto rispondere, perché è stato un nostro dipendente (infatti era detto «Kawasaki», era il suo soprannome) e quindi nel rapporto di amicizia mi ha parlato. Egli mi ha detto che, quando è salito a bordo, la poppa era in ordine; ciò vuol dire che i cavi di ormeggio erano lì e che il fuoco sulla poppa non era ancora arrivato. Tant'è vero che lui ha l'istinto. Poi in dibattito cambia, cioè dice che ha l'istinto di andare verso dentro, ma vede tutto bruciato. Ha l'istinto di andare verso l'interno per vedere se c'era qualcuno e il comando nave lo chiama e gli chiede dove va, dicendogli di tornare indietro. Allora lui obbedisce all'ordine del marittimo e torna indietro.

Scende sul rimorchiatore, con cui si affiancano alla Moby Prince. Lui va in torretta (la torretta è una struttura che si trova sul rimorchiatore dotata di cannoncini spara-acqua) e da questa torretta lanciano dei maniglioni, che sono dei grossi pezzi di ferro che servono ad ancorare (fatti ad «U» con un perno girato che serve per spaccare gli oblò delle cabine

De Luxe). Loro, immaginando l'incendio nella nave, vanno a rompere questi vetri. In quel momento le cabine De Luxe sono in una zona centrale della nave (lo vedrete anche nel disegno che vi ho allegato alla documentazione). È una scatola di acciaio, impenetrabile dal fuoco, impenetrabile in tutte le maniere.

A voi vi è stato raccontato che le persone sono morte subito perché l'aria condizionata ha spinto fumo e fuoco dentro il salone De Luxe. Questa è un'altra bugia. La commissione tecnica ha smontato tutti gli aeratori (del tipo di questi che avete sul soffitto, da dove vi arriva l'aria), li hanno smontati tutti dal primo all'ultimo (vi ho allegato le fotografie in cui si vedono aperti), per controllare se le serrande fossero chiuse, perché sulle navi in caso di incendio (ma ora anche a terra) questi bocchettoni vengono chiusi ermeticamente da una lastra di ferro. Quindi hanno aperto tutti gli aeratori e non ne hanno trovato nemmeno uno con la serranda aperta. Non solo, dentro il fumaio c'erano i due ventilatori enormi che mandavano vento sulla nave: uno, che vedrete dalle foto, era aperto ed era quello che mandava aria in sala macchina e dunque alla parte bassa della nave; l'altro, che era quello che mandava aria a tutta la zona alberghiera, era chiuso ermeticamente con un pistone idraulico (è un arnese tondo con un coperchio sopra, una sorta di pentola con un coperchio). Era chiuso ermeticamente con un pistone idraulico. Quindi, aria e fumo dentro quell'ambiente non possono essere arrivati.

Le vittime non sono state trovate tutte nel salone De Luxe, come viene solitamente detto, ma in due punti del salone De Luxe: una parte verso prua e una parte verso poppa. A bordo c'era un'organizzazione ben precisa: il gruppo di prua era assistito dal primo ufficiale di coperta e dal secondo ufficiale di macchina insieme ai camerieri e ai marinai. Il gruppo di poppa era guidato dal secondo ufficiale di coperta e dal terzo di macchina che assistevano anche quei passeggeri lì e il personale.

La squadra antincendio è quella che è stata trovata sul ponte a poppa della discoteca. Era stata allertata e era stato comandato loro di andare su quel punto. Sono stati trovati tutti morti. Uno dei morti è quel Rota, quello che era ancora integro la mattina e poi si è combusto. Il primo ufficiale di macchina, Castorina, era con loro, perché era il capitano della squadra antincendio.

La squadra antincendio è stata mandata lì dopo che sono arrivati i soccorsi e la nave è stata fermata dal personale di bordo. I motori non sono soffocati, perché gli altri erano ancora in moto. Quindi, se in questa stanza uno muore soffocato, gli altri non possono continuare a respirare per altri due giorni. I motori principali della nave sono stati fermati.

PRESIDENTE. Dall'interno?

PACINI. Dall'interno. Qualcuno è sceso in macchina e ha spento i motori principali. Due hanno...sapendo di aver spento i motori principali...

Un'altra cosa che vi è stata detta – e la documentazione che lo smontisce l'avete sia nel DVD e poi vi mostrerò le immagini – è che il Moby

Prince dopo la collisione si è sfilata e ha continuato ad andare a marcia avanti. Anche questa è una falsità. La Moby Prince si è sfilata a marcia indietro, perché il personale di bordo ha dato la marcia indietro, e ha continuato a girare a marcia indietro. Quindi, andando a marcia indietro con l'incendio a prua, quindi davanti, il fuoco lo teneva distante e gli impediva di continuare ad aggredire la nave. Il mozzo che era quaggiù si è salvato perché il fumo non gli è mai arrivato addosso. Il mozzo stesso ha detto che la nave girava a sinistra. Con un timone a 30 gradi a destra, se fosse andata avanti, avrebbe girato a destra, non avrebbe potuto girare a sinistra. Andando a marcia indietro va a sinistra. Quindi, la nave si è sfilata perché il personale di bordo ha agito sui motori ed è andata a marcia indietro. Questo viene dimostrato anche dalle foto dello squarcio, guardando l'inclinazione e il punto in cui arriva (perché hanno detto in tanti che la nave è arrivata dritta per dritta, cioè con il timone a 0 gradi). Il timone della nave era a 30 gradi.

La commissione tecnica è riuscita a dire in fase di istruttoria una bestialità del tipo che il timone probabilmente è andato alla banda destra (due timoni, perché il Moby Prince aveva due timoni), perché è stata rimorchiata dal rimorchiatore. È come il timone, facendo la nave marcia indietro per conto suo, con solo la trazione di marcia indietro, andasse alla banda. Non esiste. Quando le navi fanno manovra, il timone viene messo a 0 gradi e muovono il timone in base a dove devono andare. Curvano come una macchina. In parole povere, è come se dopo un incidente trovasse una macchina con tutto lo sterzo a destra e dicessero che però andava dritta. Si deve dimostrare che il volante è stato spostato da qualcosa; non è che il volante si sposta perché arriva il carro attrezzi e trascina via la macchina.

Anche questa è una cosa su cui non hanno voluto indagare perché non c'era da indagare. Ma a bordo la vita è durata finché non vengono spaccati gli oblò. È allora che i due gruppi mostrano di essere spaventati. *In primis* a prua, nel punto di riunione superiore, vengono trovati il comandante e a poca distanza il terzo ufficiale di coperta, come se fossero stati una vedetta e l'assistenza. Nel corridoio delle cabine di poppa, per andare verso la poppa della nave (la prua è davanti, la poppa è dietro), vengono trovati, a poca distanza, il direttore di macchina e il caporale di macchina, uno di fianco all'altro, morti insieme, come se uno fosse andato ad assistere l'altro. Perché il caporale di macchina? Perché in quella funzione il direttore poteva portare solo il caporale di macchina per lasciare il terzo ufficiale ad assistere i passeggeri (perché a lui manca un ufficiale, il primo ufficiale, che è sopra con la squadra antincendio a fermare l'incendio). Infatti avranno pensato: mandiamo la squadra antincendio sopra, intanto arrivano i soccorsi, fermiamo i motori, loro combattono il fuoco, riusciamo da poppa a sbarcare tutti i passeggeri e si va via. In questo ragionamento non hanno considerato la fase asfissiante dei fumi, perché il fuoco potevano fermarlo, ma il fumo è arrivato loro addosso. Infatti gli uomini della squadra antincendio sono stati trovati uno sopra all'altro, come se fossero stati in piedi lì e fossero poi morti.

Le vittime erano tutte a ridosso del Moby club. Il Moby club è incendiato e siccome a bordo di quella nave l'unica cosa che poteva bruciare erano le pareti, l'incendio ha portato la sala in temperatura e ha innescato la combustione dei corpi. Il corpo del marittimo che si vede nelle foto la mattina dopo è stato bruciato successivamente, perché nelle cabine di seconda classe il fuoco è arrivato dopo molto tempo, è arrivato la mattina intorno alle 5. Perché posso dire questa cosa? Perché lui si è combusto dopo. Quando il fuoco è arrivato e ha cominciato a bruciare tutto il legname delle pareti ha riscaldato il soffitto e sopra il soffitto c'era lui. Una sorta di griglia: calore sotto che ha bruciato lui sopra. Fino alla mattina il calore non c'era perché sotto la nave non era ancora in fiamme.

La nave è andata in fiamme nel momento in cui i passeggeri, spaventati dal fumo che arrivava dagli oblò spaccati dai soccorsi, sono scappati verso prua e poppa e hanno aperto le porte tagliafuoco. Facendo ciò, il fuoco che era a prua è transitato all'interno del salone *De Luxe* e è arrivato a colpire le cabine 100. Quindi, è l'ultima parte che è bruciata. Dai filmati si evince che, quando la nave viene rimorchiata, è da lì che continua a uscire fumo, ossia dalla parte poppiera delle cabine di seconda classe, che è quella andata in fiamme dopo. Quanto alla temperatura di 1.200 gradi raggiunta dalla nave, è abbastanza facile dimostrare che non è così.

Ho portato con me delle foto. Vi è anzitutto il tema dell'indirizzo della prua dell'Agip Abruzzo. In quel momento il vento viene da sud, ma nella sentenza l'Agip Abruzzo viene dichiarata con la prua a nord. In entrambi i casi, è dimostrabile che non è possibile. L'Agip Abruzzo aveva obbligatoriamente la prua a Ovest per 270 gradi. Si può dire questo perché quando l'Agip Abruzzo ha sversato dalla falla il petrolio in mare, questo si è allargato e ha bruciato tutta la fiancata destra. Non ha potuto bruciare la fiancata sinistra e, come vedete sulla prua, viene tagliata (le foto che vi sto mostrando fanno parte del materiale che ho consegnato). Qui c'è vernice integra. Addirittura, il cane simbolo dell'Agip è tagliato a metà perché il vento, venendo da sinistra, ha impedito al fuoco di passare (il fuoco tutto può fare, tranne che andare contro vento).

Come vedete, questa è la poppa, che è stata presa in parte. Quindi, andando a fare una diagonale da poppa a prua, si evince che l'Agip Abruzzo era a 270 gradi perché il vento veniva da sud. La provenienza del vento da sud è dimostrata dal fatto che Livorno era invasa dal fumo. Siccome questa nave era a sud di Livorno, l'unica cosa che poteva portare il fumo era, appunto, il vento.

Dire che la nave aveva la prua a Nord o a Sud è un'eresia. Il comandante Superina ha dichiarato che la prua era a Sud, ma di menzogne ne ha dette tante. Quando è andato a giustificare il fatto che non sentivano le sirene, ha detto: forse non ci sentite perché la prua è a Sud. Chi ha avuto modo di essere vicino al mare sa benissimo che è vero che la sirena di una nave è indirizzata verso prua, ma intorno si sente tutto. Quando all'Isola d'Elba andiamo a salutare gli sposi in partenza, i traghetti che suonano in uscita li sentiamo fino a 3, 4 miglia di distanza. Dare una giustificazione

di questo tipo non è da marittimi. Dire che la sirena non si sente perché la prua è a Sud è come dire che le sole persone che possono sentire sono solo quelle a Sud.

Questa è una falsità, che è stata utilizzata anche per dire che il Moby Prince stava tornando indietro. Si tratta di un'altra situazione assurda, perché il comandante Chessa non si sarebbe mai permesso di rientrare in porto senza prima avvertire le autorità marittime, perché c'era da giocarsi il libretto. Bisogna sempre avvertire le autorità marittime quando si intende rientrare o arrivare in porto. Egli, quindi, avrebbe fatto chiamare, ma non lo ha fatto perché non c'è stato un tentativo di rientro a bordo.

Un altro punto da trattare attiene al carico dell'Agip Abruzzo, insieme al quale ho approfondito anche il tema della provenienza. Ho fatto delle ricerche, che potete ripetere anche voi, con comandanti di petroliere. Sulla dislocazione del carico dell'Agip Abruzzo è stata detta un'altra menzogna. È stato dichiarato – vi prego di fare attenzione ai numeri – che il carico è stato dislocato per 97.000 metri cubi sulle cisterne n. 1, 2, 3, 4 e 5 centrali, n. 3 destra e sinistra e n. 7 destra e sinistra. Faccio presente che le cisterne n. 7 destra e sinistra sono cisterne *slop*, ossia cisterne che normalmente vengono utilizzate per buttarci dentro lo sciacquo delle cisterne, le acque di sentina e via discorrendo. Quindi, le cisterne *slop* possono essere caricate, ma ciò non andrebbe fatto. Il totale delle 9 cisterne dichiarate è pari a 121.000 metri cubi, ossia 24.000 metri cubi in più.

Vi faccio presente che le cisterne di una petroliera più sono piene, meno sono pericolose. Ad esempio, se la bottiglietta d'acqua che ho in mano è piena in questo modo, metto questa parte di gas inertizzante per escludere la possibilità che il petrolio sviluppi gas infiammabili. Infatti, il gas inertizzante non si infiamma e, quindi, tiene tutto sotto controllo. Se invece la bottiglietta è piena in quest'altra maniera, il gas va messo così e ha un costo in più.

Le cisterne n. 1, 2, 3, 4, 5 e 6 centrali dell'Agip Abruzzo misurano 97.000 metri cubi, che è lo stesso metraggio dichiarato da loro caricato. Mettere quel combustibile solo in quelle sei cisterne che erano regolarmente destinate al carico, voleva dire dare una maggiore stabilità alla nave. Infatti, qualsiasi marinaio può dirvi che caricando al centro, le navi hanno stabilità rispetto ai colpi di mare e in velocità. Inoltre, nella riduzione dei consumi, migliora la qualità della navigazione. In questo caso, invece, si è fatta una sorta di scacco matto, mettendo il combustibile un po' a destra e un po' a sinistra. Parlo sempre delle 97.000 tonnellate. Se le 97.000 tonnellate fossero state messe soltanto in queste sei cisterne, ciò avrebbero evitato il costo e il pericolo degli spazi vuoti e avrebbe lasciato disponibili le 7 cisterne *slop*. La Moby Prince ha colliso con la cisterna n. 7, che doveva essere *slop* e che è stata invece dichiarata piena di greggio. Il comandante Superina continua a dire via radio che vi è nafta in fiamme in mare. Il comandante non parla mai di greggio, ma sempre di nafta, che è un prodotto di raffineria commerciabile immediatamente. Egli continua a dire che hanno l'*iranian light crude oil*, che è un prodotto che deve andare in raffineria. Per mettersi al sicuro – si tratta di una di-

chiarazione in più –, egli dice di non sapere cosa ci sia nella bettolina (come a dire che, se si fosse trovato qualcos'altro, la colpa non sarebbe stata sua). Egli chiede poi di trascurare la bettolina e che i soccorsi vadano da lui. Se avessero continuato a parlare di nave, probabilmente avrebbero cercato il Moby Prince. Oppure si sapeva già che era il Moby Prince, ma non c'era interesse ad andarci, perché ciò avrebbe voluto dire far scendere la gente viva, che avrebbe probabilmente poi raccontato una storia diversa di quanto accaduto quella notte. Quindi, il fatto che abbiano ritardato i soccorsi e fatto tutte queste cose potrebbe essere, potenzialmente, una volontà.

Se l'Agip Abruzzo avesse fatto correttamente il carico, avrebbe chiuso tutte e sei le cisterne centrali. La cisterna n. 6 centrale è stata invece lasciata vuota. Questo è un passaggio molto particolare. Le sette cisterne sono *slop*, ossia predisposte per l'acqua di sentina e il lavaggio *tank*. Inoltre, esse hanno un'impiantistica atta a questo, in quanto le acque di sentina viaggiano direttamente con dei tubi interni dalla sentina alla cisterna *slop* (cioè, come da questa stanza a quella a fianco).

Quella sera l'Agip Abruzzo decide di riempire le *slop* di combustibile e di destinare alle acque di sentina e al lavaggio delle cisterne la cisterna 6, quella di carico, quella tolta alle 97.000.000 tonnellate e rimpiazzata – notate bene – con 24.000 tonnellate. Cosa vuol dire questo? Vuol dire che potevano tranquillamente evitare di caricare le cisterne 7; se avessero caricato veramente 97.000 tonnellate, le 7 le potevano lasciare libere, perché le cisterne 7, tutte e due, portano circa 8.000 tonnellate e loro hanno dato 21.000 tonnellate di agio, di largo, quando ne bastavano 17.000 (quindi non occorre che utilizzassero le *slop*). Addirittura si mettono a dire che la famosa manichetta trovata bruciata alla bocchetta della cisterna 6 era utilizzata per togliere l'acqua di sentina dalla sentina. In parole povere, dovendo levare l'acqua di sentina, hanno riempito i depositi dell'acqua di sentina ed hanno buttato l'acqua di sentina dentro la 6. Diciamo pure che vogliamo credere a tutte queste idiozie (passatemi il termine). Ma la cosa più spettacolare di tutte queste bugie è che c'è un'immagine (*mostra una foto*) in cui si vede una bocca che spara una fiamma molto larga: quella è la cisterna 6. La cisterna 6 ha tenuto sotto scacco i soccorsi e i mezzi anti-incendio per giorni. In parole povere – ve lo dico in questa maniera affinché vi rimanga ben impresso nella mente – l'ENI, cioè l'Agip, ha scoperto il modo di far bruciare per giorni delle acque di sentina (hanno dichiarato circa 15 tonnellate di acqua di sentina), con quella potenza di fuoco, senza dire allo Stato italiano che erano stati risolti tutti i nostri problemi energetici, visto che si riusciva a far bruciare l'acqua. Tutto questo è in conflitto con quella che è la realtà. L'acqua non brucia; brucia il petrolio. Dentro quella cisterna non c'era acqua, c'era petrolio. Dentro quella cisterna c'era del petrolio che loro non dichiarano e che ha fatto sì che sull'Agip Abruzzo il centro dell'incendio non fosse la falla, ma il centro della nave. La falla si è estinta dopo qualche ora, perché il fuoco era a mare e i mezzi di soccorso, quando sono arrivati, hanno spento il mare. Il fuoco era sulla superficie del mare e si è estinto dopo poco, tant'è vero che l'A-

gip Abruzzo non ha un danno enorme sulla fiancata. Ma a bordo, al centro della nave, dove c'era quella bocchetta lì, il fuoco ha bruciato in una maniera poderosa. Ci sono dei contrappesi di un portellino, che si chiama portellino passo d'uomo (sono tre portellini). Praticamente il passo d'uomo, siccome è pesante, ha dietro una sorta di bilanciere che aiuta ad aprire il portellino. Con il portellino aperto il bilanciere è basso, mentre con il portellino chiuso il bilanciere è per aria. Questi tre bilancieri sono tutti e tre fusi, mentre gli altri non lo sono, perché l'epicentro dell'incendio è in corrispondenza della cisterna 6, che doveva essere riempita con qualche tonnellata d'acqua, circa una decina (è una cisterna da circa 16.000 tonnellate), e quell'acqua avrebbe bruciato per tre giorni.

L'Agip Abruzzo ha avuto dopo sei mesi il dissequestro. Nel periodo in cui è stato sequestrato, era vigilato notte e giorno da vedette. Per andare a fare delle foto all'Agip Abruzzo, che mi servivano per quello che stavo cercando di ricostruire, dovetti utilizzare un motoscafo di un mio amico; mi misi con un'incerata a poppa di questo motoscafo, mi feci accompagnare sotto la nave e, da sotto questa incerata, scattai le foto. Altrimenti, non appena si avvicinava una barca all'Agip Abruzzo, arrivava la motovedetta e la faceva allontanare. Il Moby Prince è stato sotto sequestro per molti anni ed è stato visitato in lungo e in largo in tutti i suoi aspetti, per trovare avarie e per avere la possibilità di dire che non era in condizione di viaggiare. Tuttavia non era vigilato, tant'è vero che c'è stata la famosa sparizione dei KaMeWa e dell'orologio di macchina. La commissione ha aperto un'indagine sull'orologio di macchina, che è un semplice orologio e non ha nessuna funzione; non è stato un sabotaggio o una manomissione, ma un atto di sciacallaggio (uno se l'è portato via perché lo voleva a casa). Per quanto riguarda i KaMeWa, invece, qualcuno aveva interesse a portarli via, perché non voleva che si sapesse che il Moby Prince andava a marcia indietro. Il KaMeWa è un sistema meccanico sulle eliche. Praticamente, il Moby Prince aveva i motori che giravano sempre in un senso, quindi andavano sempre da una parte.

PRESIDENTE. La scatola nera.

PACINI. Sì, quella che chiamano scatola nera, ma non è una scatola n'era. Il KaMeWa è il meccanismo che, anziché far girare i motori, fa girare le pale dell'elica, determinando il senso di marcia della nave, in avanti o indietro, e consentendo l'inversione di marcia. Avendo quel meccanismo in mano, si poteva vedere qual era il senso di marcia del Moby Prince e qual era la velocità che teneva, anche se un rimorchiatore quella notte registra la velocità e dice che sta facendo cinque miglia all'ora e che gira in tondo.

Perché possiamo dire che andava a marcia in dietro? Perché i soccorsi trovano il Moby Prince a Sud dell'Agip Abruzzo, cioè sotto l'Agip Abruzzo.

L'inchiesta dice che il Moby Prince andava avanti ma, se fosse andato avanti, avrebbe fatto un altro giro rispetto al punto di collisione e

non avrebbe mai potuto andare sotto l'Agip Abruzzo, con il timone 30 gradi a dritta. Lo dimostrano anche le strusciate sull'Agip Abruzzo e lo sgarro che c'è sulle lamiere.

Il Moby Prince, uscendo, distoglie le lamiere a poppavia da dentro la frattura e le tira in fuori, andando a marcia indietro (fa come un cavatappi), mentre quelle a pruvavia non le può muovere e non le aggancia, perché sono all'interno.

Se va a marcia indietro, il Moby Prince struscia contro l'Agip Abruzzo per un bel periodo, dopodiché comincia a fare un giro intorno all'Agip Abruzzo. Tant'è vero che, circa 35 minuti dopo, su una registrazione l'Agip Abruzzo urla che gli sta tornando addosso, perché le cinque miglia, nella curva di evoluzione che ha fatto, hanno portato il Moby Prince di nuovo nei pressi della poppa dell'Agip Abruzzo in 35 minuti. Questo è l'unico modo. Il Moby Prince non sarebbe mai potuto arrivare nel luogo dove è stato trovato se fosse andato a marcia avanti, perché avrebbe girato sempre in avanti.

La dimostrazione ulteriore che il Moby Prince andava a marcia indietro sono queste due foto: questa foto mostra il fumaiolo del Moby Prince (dritta, poppa, via); quest'altra invece fa vedere subito dietro il Moby Prince. Infatti, se vedete, il pezzo del fumaiolo è qui. Le temperature infernali dichiarate non hanno bruciato questi atolli di plastica. Non li hanno bruciati per il semplice fatto che il Moby Prince, girando in senso della poppa e in senso circolare, ha impedito al fuoco di aggredire questa parte, perché nel movimento del traghetto – come abbiamo detto prima – il fuoco è stato scansato via dal vento. Il fuoco tutto può fare tranne che andare controvento. Il vento spingeva via le fiamme da questa zona. I documenti che vi sto mostrando sono tutti contenuti nel DVD che ho consegnato agli atti della Commissione. Con quello che dico – so che lo state registrando – e quello che vedrete nel DVD riuscirete a ricostruire il mio ragionamento. Ho speso una promessa al Presidente: gli ho detto che vi manderò degli adeguamenti, perché ho dovuto preparare questa documentazione in tutta velocità. Praticamente sono stato convocato giovedì scorso e non ho avuto modo di sistemarla e fare copertine decenti, ma ho pensato più alla sostanza che all'apparenza.

Questa documentazione dimostra che il Moby Prince andava a marcia indietro, affermazione che la commissione tecnica e la successiva sentenza hanno smentito, dichiarando che andava a marcia avanti. Infatti, se avessero ammesso che andava a marcia indietro, allora avrebbero dovuto domandarsi come avesse fatto ad andare a marcia indietro; se qualcuno ha innescato la marcia indietro, allora quel qualcuno non è morto dopo mezz'ora.

Nelle varie dichiarazioni che vi hanno fatto vi è stato anche detto che la nave ha raggiunto i 1.200 gradi. In precedenti audizioni vi è stato detto che la nave ha raggiunto i 1200 gradi e per questo motivo, quando sono arrivati i soccorsi, hanno pensato che ormai i passeggeri fossero tutti morti bruciati e che fosse inutile intervenire per cercare di salvarli. Hanno pre-

ferito intervenire sulla petroliera con 97.000 metri cubi di greggio per scampare il danno ambientale.

Anche questa è una falsità, dichiarata tra le altre cose dalla giornalista che è venuta qui, la quale ha affermato che glielo ha riferito l'ingegnere dei Vigili del fuoco. Vorrei parlare con quell'ingegnere. Perché è una falsità? Il ferro (e la nave era fatta di ferro) ha diversi punti di fusione che vanno dai 900 ai 1.400 gradi. Ipotizzando che il Moby Prince avesse l'acciaio migliore del mondo, il punto di fusione sarebbe di 1.200 gradi, che sono comunque 200 gradi in più rispetto al punto di incandescenza. Se l'acciaio arriva al punto di incandescenza, la struttura collassa. È quello che è successo alle Torri Gemelle quando dissero che collassarono le travi di acciaio. Questo sarebbe avvenuto anche sul Moby Prince.

Vorrei mostrarvi un'altra immagine curiosa, una foto che avete anche sul DVD, che mostra l'atrio che c'era tra il salone De Lux e le cabine di poppa, quelle di seconda classe. In questo atrio si vedono gli *sprinkler* (sono questi cerchiati nella foto). Lo *sprinkler* è un sistema antincendio che si trova a bordo delle navi che è dotato di testine con una tubazione a pressione. Queste testine contengono un prodotto chimico, sito all'interno di fiale di vetro che quando arrivano a 72 gradi esplodono, e a quel punto viene irrorata acqua sull'incendio. Nella foto si vedono due testine: questa rossa posta a ridosso della parete è scoppiata, mentre questa bianca che è in centro alla sala è integra. Qui non siamo arrivati nemmeno a 72 gradi.

Non solo: in quest'altra foto vi ho segnalato queste strutture, che sono doghe in alluminio (non so se l'avete mai viste, sono doghe da controsoffitto). L'alluminio fonde a 600 gradi. È vero che 600 gradi sono tanti, ma sicuramente la temperatura non ha superato i 600 gradi. Addirittura non ha superato i 72 gradi in certi punti, perché dove il fuoco trova qualcosa da mangiare sprigiona energia, ma su quella nave c'era ben poco da mangiare. Tra le altre cose, è vero che era una nave vecchia e che le pareti erano in legno, ma erano ricoperte di un laminato plastico, quello che ha poi provocato il fumo tossico, che era in classe 1. La moquette, gli arredi, di tutta quella roba me ne occupavo io: è vero che faccio presto a difendermi, ma era tutta roba in classe 1.

Per dimostrarvelo vi posso dire che, se faceste un sopralluogo al RINA, vi accorgeteste che tale società, dall'anno in cui io ho cominciato a occuparmi degli arredamenti delle navi, nel 1989, ha dovuto esaminare svariate domande di certificazione di prodotti da arredo da mettere a bordo delle navi, perché io obbligavo ogni azienda che voleva vendermi un prodotto, dal tessuto per la poltrona, al mobile, alla moquette, a recarsi al RINA per far certificare il proprio prodotto, anche perché se volevano vendere a me dovevano farlo. Non prendevo prodotti che non fossero certificati. Peraltro al RINA di Livorno erano molto scrupolosi perché c'era l'ingegnere Attanasio (non lo dimenticherò mai) che nel suo lavoro era inderogabile. Tutto quello che portavo a bordo delle navi doveva avere la certificazione del RINA o la certificazione in classe 1. Tutti i prodotti dovevano essere certificati, con tanto di bolla di consegna e origine prodotto.

La prova che le temperature non sono arrivate a quei livelli è data dai corpi stessi. Per farvi capire, un forno crematorio arriva a 800 gradi, ma lavora di servizio intorno ai 650 gradi: quello che esce dal forno crematorio, di una bara con un corpo dentro, sono solo ossa, non esce altro. Non so se avete visto qualche immagine, ma tra le vittime c'erano persone ancora composte, in parte integre. Se avessero raggiunto i 1.200 gradi non avremmo trovato nemmeno le ossa.

Era comodo dire che la nave era una torcia che viaggiava, tutta fuoco e con le lamiere incandescenti. Dovete pensare che un metallo per arrivare all'incandescenza ha bisogno di essere o fortemente bruciato, com'è successo sull'Agip Abruzzo, con una fonte di calore enorme (una fiamma ossidrica), o altrimenti l'incandescenza deve essere sviluppata su tutta la parte metallica. Se un fuoco è di 300-400 gradi, per portare un metallo all'incandescenza deve essere insistito per ore a deve portare all'incandescenza tutta la struttura. Per portare il Moby Prince alle lamiere tutte incandescenti dello scafo bisognava riscaldare il Mediterraneo, visto che era sul mare, perlomeno di 200-300 gradi.

Perché tutte queste cose non sono state dette? In parte perché i giudici hanno poca conoscenza di queste cose, ma a me sorprende di più che non le abbia sottolineate la commissione tecnica. Io non sono un ingegnere e sono arrivato a queste deduzioni guardando delle foto o andando a fare un'indagine per conto mio, ma mi sorprende che coloro che hanno fatto tutta questa indagine si siano messi a dire che i motori si sono spenti per soffocamento. Infatti hanno detto «si presume», perché non deve essere un'affermazione certa, altrimenti sarebbero richiamati alle proprie responsabilità. Invece, se solo presumevano, magari non erano stati attenti.

Perché si arriva a fare dichiarazioni di questo genere? Perché questa gente ha condotto un'indagine in questa maniera senza sentire persone esperte? Un comandante di petroliera, che accetta un carico di quel genere, direbbe: voi siete matti? Un comandante qualsiasi, con una nave che di massima, al varo (quindi parliamo della nave nuova), naviga ad una velocità di 16 miglia (vuol dire che in realtà andava a 15 miglia, perché c'è sempre questo gioco), carica di 97.000 tonnellate di combustibile, parte da Alessandria d'Egitto e arriva a Livorno, percorrendo 1.350 miglia ad una velocità media di 14,7 miglia per le 92 ore del tragitto. Da notare che hanno tirato al massimo i motori in questa maniera. Non esiste che l'abbiano fatto, non è possibile. Ad ogni modo, volendoci mettere tutta la fantasia e la buona volontà di credere, hanno tirato i motori in questa maniera: velocità massima, turni massacranti, consumo di combustibile e tutto quello che di peggiorativo si voglia, con conseguenze in termini di sicurezza e motori che possono saltare per aria. I motori navali normalmente si sfruttano fino al 70, 75 per cento e non al 100 per cento. In questo caso, per mantenere quella velocità, si arriva al 110 per cento. Arriva poi a Livorno e sosta 36 ore prima di entrare in porto. Perché tutta questa corsa?

Vi prospetto un'altra ipotesi. A qualcuno ho parlato di radio porto e hanno pensato che ci fosse una radio di porto. In tutti i porti d'Italia radio

porto è il vociare degli ormeggiatori e delle persone che conoscono il mondo. Radio porto dice che quella nave, in realtà, non arrivava da Alessandria d'Egitto, ma da Milazzo. Credo che tutto sia compatibile, perché, con una media di 10 miglia all'ora, da Milazzo la nave avrebbe impiegato 48 ore. La storia è questa.

È stato detto – il senatore Filippi lo può confermare – che il porto di Livorno è una teca di cristallo, dove si conosce tutto. Tutte le nefandezze succedono dentro il porto di Livorno. Ho vissuto il porto e so quello che succede. C'è anche un fatto storico che vi dimostra quello che sto dicendo. Quando ci fu il famoso scandalo delle Fiamme gialle – non so se lo ricordate – che ha visto coinvolti la Guardia di finanza e Lo Prete, tra le tre città inquisite per un forte contrabbando di gasolio (subito dopo il periodo di *austerità*), vi era anche Livorno (le altre due erano Bari e Trieste). Fu uno scandalo abbastanza grosso e Livorno era il porto principale da cui sparivano petroliere intere, le quali entravano in raffineria da dove poi uscivano i camion che andavano in giro per tutta Italia per rivendere. Dietro quell'operazione c'era un contropotere governativo italiano, l'organizzazione di Licio Gelli da Livorno. A Livorno vi erano diversi affiliati a questa associazione.

Ad ogni modo, a Livorno, come in tutti i porti d'Italia, movimenti particolari vengono fatti sistematicamente. Livorno ha una raffineria e tutti i pescatori e altri soggetti interessati hanno modo di avere la latta di gasolio per andare via. Le navi hanno modo di avere gasolio. Quindi su Livorno tutti questi traffici vengono fatti sistematicamente.

Una domanda che mi è stata fatta è il motivo per cui gli *sprinkler* non sono entrati in funzione. Prestai una testimonianza anche al dottor Cardi su questo argomento. Secondo me, gli *sprinkler* del Moby Prince erano spenti e, quindi, non sono entrati in funzione perché volutamente da bordo sono stati spenti. Credo che questa sia la reale condizione: il comandante Chessa ha ordinato di staccare la spina. Ora bisogna capire perché ha fatto un'azione di questo genere. Pensate che il Moby Prince era in mezzo a un lago di fuoco e petrolio in fiamme, con la conseguenza che gli *sprinkler* avrebbero pescato acqua e petrolio da buttare dentro la nave. Quindi, per evitare che il fuoco arrivasse dentro la nave, visto che erano in quella scatola d'acciaio chiusa, lì dentro non avrebbero mai potuto essere aggrediti. Se non spaccavano gli oblò per cercare di scappare, sarebbero ancora vivi. Avevano infatti tutto: acqua da bere, cose da mangiare, luce e aria. Avevano tutto e non mancava loro nulla. Infatti, una delle sorprese è che erano tutti tranquilli con i propri bagagli e salvagente. Quindi, erano tutti già organizzati per scendere normalmente dalla nave ed erano in una condizione di tranquillità. Ci saranno sicuramente stati momenti di sconforto, visto che sapevano di essere a 2,5 miglia da un porto come Livorno e, ciò nonostante, hanno aspettato cinque ore prima di veder arrivare i soccorsi. Ciò è allucinante. Quindi, vuol dire che erano tranquilli.

Quanto ai soccorsi, quando la squadra antincendio è stata mandata a poppa della Moby Prince ha messo le marchette antincendio, che erano

pronte per rispondere al fuoco. La nave è rientrata con le manichette anti-incendio messe dalla squadra antincendio (si vedono in foto).

So di aver messo troppa carne al fuoco, come si suol dire, e vi chiedo scusa. Tuttavia, quando parlo di tale questione ho anche tutta una situazione personale alle spalle, perché è da venticinque anni che aspettavo di essere sentito. Dentro quella nave sono morte delle persone. Noi eravamo la prima nave grande che entrava in armamento. La nave era in navigazione dal 15 marzo precedente e aveva fatto già una ventina di corse. Tutto tende a dire che era il primo viaggio e i lavori erano stati fatti un po' alla rinfusa. Non è vero: la Moby Prince era il nostro orgoglio e si trattava del nostro equipaggio migliore.

La Moby Prince era una nave battente bandiera italiana. La concorrenza ci sfidava anche sui costi, perché batteva bandiera panamense. Più volte all'armatore, commendatore Onorato, è stato proposto di mettere bandiera panamense alle navi in cui era possibile farlo, ma lui diceva: «a poppa dalle mie navi ci deve essere la bandiera italiana». Bandiera italiana vuol dire equipaggio esperto, perché le leggi italiane prevedono marittimi abilitati e ben pagati, imbarco con i passaporti e controlli con il Registro navale italiano.

Quando la nave è partita era in perfetto ordine e non aveva avarie. Negli anni in cui è stata sotto sequestro, la Commissione ha cercato di tutto. Su quella nave sono stati smontati quadri elettrici e trasformatori e si è fatto di tutto per trovare un qualcosa che potesse essere incriminante. Cosa analoga non è invece stata fatta sull'Agip Abruzzo. Non si è nemmeno stabilito quali erano la qualità e la qualità del carico. Su quella nave non siamo saliti nemmeno per fare una foto a questa benedetta manichetta. Non esiste una foto di quella manichetta.

La puntata del programma di Santoro, che spero che voi riusciate ad avere (non sono riuscito a trovarla in alcuna maniera, nonostante moltissimi sforzi), vi mostrerà come la volontà di insabbiare tutta questa storia sia stata alta e ben organizzata. Quello che è successo quella notte non doveva essere rivelato.

L'ammiraglio Albanese arriva al porto di Livorno, sparisce in mare, per poi tornare e fare una dichiarazione che è da denuncia. Egli dice: «un inferno dantesco, nebbia da tutte le parti». Ma dov'è andato? Risponde: «sono andato intorno al Moby Prince a vedere se c'erano superstiti». Questa è una bugia perché il Moby Prince nel roteare girava anche a Sud dell'Agip Abruzzo e se il comandante, con la sua pilotina, fosse andato a Sud dell'Agip Abruzzo avrebbe visto quello che ho visto io dalla rotonda dei tre ponti: la nave era integra, perfetta e visibile, perché a Sud dell'Agip Abruzzo non c'era assolutamente nebbia (è a Nord che si era sprigionato l'incendio e c'era tutto fumo). Quindi lui è rimasto sempre a Nord.

Allora dovrebbe spiegarci (non so se è ancora vivo, visto che Superina è morto) perché dice che c'era un inferno dantesco e lui non è mai andato a Sud, non è mai andato a cercare il Moby Prince.

La prima cosa che il ministro Vizzini disse per radio è che l'errore umano era alla base di questo incidente. Su questo hanno costruito tutta

la copertura di quello che dovevano coprire. Sul comandante Chessa è stato detto di tutto e di più, ad esempio che guardava la partita. Ma pensiamo ai cambiamenti di versione, a partire da Bertrand, che nella sua prima dichiarazione racconta una storia e poi, andando avanti, ne racconta un'altra. Secondo la prima versione, l'ormeggiatore dichiara che Bertrand gli dice che ci sono ancora superstiti. In base alla seconda versione, Bertrand arriva al porto ed urla di correre sotto bordo (questo l'ho sentito io personalmente); voleva mandare addirittura le ambulanze a prendere i superstiti sottobordo, tanto che era preso dal vigore e della rabbia. Se guardate il filmato, anche se non c'è l'audio, si vede il gesto e si vede proprio l'irruenza. Poi si mette a dire che ha fatto la respirazione e che ha camminato sui morti.

Il vecchio commendator Onorato diceva che bisogna guardare sempre a chi ci guadagna, perché lì sta la verità. Da questa storia alcuni hanno guadagnato, in tanti. Quindi, chi è stato messo in condizione di far guadagnare queste persone è perché avevano bisogno di coprire i fatti.

Faccio un esempio per tutti. Il rischio è che io, essendo un ex dipendente della Navarma, possa tentare di discolpare la Navarma. L'armatore della Navarma oggi è Vincenzo Onorato, il figlio del commentatore, con cui all'epoca avevo rapporti. Poi ci siamo lasciati in malo modo, siamo andati per stracci, abbiamo fatto cause. Lo dico pubblicamente: lui sa che mi ha derubato, quindi posso avere un'animosità contro Vincenzo Onorato. Ma vi dico che, per quanto riguarda l'incidente, la Navarma non aveva responsabilità, perché la nave era a posto. Dopo l'incidente, con il seguire delle mie storie e delle mie ricerche, emergono delle cose abbastanza strane. Faccio un esempio: la Moby (da Navarma era diventata Moby) da maggio 1992 ad agosto 1992 ottiene un contratto dallo Stato italiano. Quindi una società indagata per il più grande disastro della marineria italiana, con 140 morti, senza avere una nave (perché al momento non avevamo una nave), ottiene un contratto per fare da nave albergo alle Colombiadi a Genova. Il giorno della strage di Capaci io ero lì, a bordo di quella nave; avevamo circa 350 carabinieri che alloggiavano a bordo di quella nave (e lo Stato italiano pagava). Nel 1994, ancora prima del processo e quindi prima di tutto questo, la Moby ha ottenuto l'appalto per essere la nave armatrice del G7 a Napoli (quando Silvio Berlusconi ebbe il famoso avviso di garanzia). Quindi una società, che aveva ricevuto delle pressioni dal ministro della marina mercantile italiana, Prandini, perché riducesse il proprio armamento sull'isola d'Elba (a favore della Toremar), improvvisamente era diventata ben vista politicamente o ben vista da certe strutture dello Stato. Tant'è vero che oggi quella compagnia ha ottenuto il monopolio dei trasporti per l'isola d'Elba; io sono dell'isola d'Elba e ho fatto una battaglia per difendere la mia terra (su Internet si trovano tutti gli articoli che ho scritto in proposito). Ha acquisito Toremar, che era l'altro vettore per l'isola d'Elba, dalla Regione Toscana; su questo ci sono state delle litigate abbastanza furenti sia con l'assessore Ceccobao che con il presidente Rossi, perché quell'appalto era sbagliato per com'era stato posto. Tant'è vero che il Consiglio di Stato li ha condannati ed ha

condannato la Regione a restituire la Toremar al primo assegnatario. Ora stanno nicchiando, stanno facendo finta di niente e continuano ad essere in quella condizione; ma c'è stata una sentenza del Consiglio di Stato. Quindi non è che voglio difendere la Navarma, ma voglio cercare di farvi arrivare a quello che è giusto.

Ho portato delle foto che dimostrano quello che sto dicendo a proposito del Moby Prince, questo dovrebbe difendervi, per certi versi, da illusioni. C'era la nebbia: non è vero. La prua della nave era a sud, a nord, a destra o a sinistra: la nave aveva solo una prua e questa era solo in una direzione. I soccorsi sono andati subito a cercare quella e non hanno cercato l'altra nave. L'ormeggiatore che trae in salvo il Bertrand urla con un *pathos* enorme – questa cosa è agghiacciante da sentire – e dice di andare a poppa di quella nave, perché il superstite diceva che c'erano altre persone vive; egli aggiunge che c'era una CP (cioè un'imbarcazione della Capitaneria di porto) che indugiava. Poi si sente ancora l'ormeggiatore che si chiede cosa stia succedendo e dove siano finiti tutti, l'Avvisatore e la Capitaneria. A questo punto c'è un silenzio radio tombale. Ascoltando queste cose, mi sono reso conto che lui era su una barca scoperta e che c'era in sottofondo il rumore del motore della barca. Ad un certo punto, cambia tutto lo scenario. A questo punto è la Capitaneria che chiama l'ormeggiatore, chiedendogli cosa dicesse il superstite e se ci fossero altre persone in mare. In risposta si sente la voce di quest'uomo, che è quasi strangolato e senza più rumori di fondo, che dice che secondo il superstite sono tutti morti bruciati, aggiungendo che comunque era sotto *shock*. Da buon livornese, ha accettato la frustata, ma dall'altra parte ha voluto anche dire la sua. È come se avesse voluto dire: «Bertrand ha detto che sono tutti morti bruciati, ma era sotto *shock*; quindi non fidatevi di quello che vi sto dicendo, perché è quasi una forzatura».

Nel filmato di D'Alesio, ad un certo punto noterete che i Vigili del fuoco chiedono le coordinate Loran e che il comandante Superina non le dà mai. Dà addirittura le coordinate geografiche, pur di non dare le Loran. Le coordinate Loran si rilevano dai *radar*, basta leggerle; con queste coordinate lo avrebbero trovato immediatamente. Egli invece dà le coordinate geografiche, perché, se avesse dato le Loran, avrebbe dichiarato che era fuori dal divieto di ancoraggio.

C'è poi la chiamata – notate il passaggio – in cui un rimorchiatore non chiede direttamente all'Agip Abruzzo cosa ha a bordo, ma chiede alla Capitaneria se sanno cosa abbia a bordo; la Capitaneria risponde che ha degli infiammabili. In quel mentre, sottovoce arriva Superina che dice che loro hanno *iranian light crude oil* e che non sanno cosa abbia la bettolina. In sottofondo si sente la voce di D'Alesio che, con un'espressione colorita e tipicamente livornese, dice: «E cosa c'avrà... di tu'ma'»?». Infatti è una cosa assurda chiedere cosa trasporti una petroliera che è in fiamme in porto. Trasporta petrolio, infiammabile, cosa vuoi che porti? Però ha voluto mettere su nastro che lui aveva *iranian light* e non aveva altro, mentre la bettolina probabilmente aveva qualcos'altro («Io non lo so cosa abbia, potrebbe avere questo o quest'altro...»). Quindi sono tutte cose

che sono state organizzate. Ora mi taccio, sennò non avete neppure il tempo di farmi delle domande, se me le volete fare.

PRESIDENTE. Abbiamo un problema sull'organizzazione dei lavori. Mi sembra che l'audizione sia molto interessante, con alcuni elementi sicuramente nuovi. Abbiamo però una seconda audizione

Considerata la ricchezza degli argomenti trattati, proporrei di rinviare il dibattito ad una successiva seduta. Il signor Pacini ci ha lasciato un DVD, al cui interno è contenuta tutta la documentazione cui ha fatto riferimento nel suo intervento. Alla luce di questa documentazione faremo tutte le domande e gli approfondimenti che riterremo opportuni, perché mi sembra che il lavoro che ha fatto il signor Pacini sia di valore sufficiente da dedicarvi, se l'ufficio di Presidenza mi dà conforto, un'altra seduta.

Dichiaro quindi conclusa questa audizione e ringrazio davvero, a nome della Commissione, il signor Pacini per il suo contributo che è preziosissimo per la Commissione e da cui arrivano stimoli che sono sicuramente molto importanti per il nostro lavoro.

PACINI. Sono io che ringrazio voi, perché, come dimostrano le audizioni che avete già svolto e che ho avuto modo di ascoltare, avete a cuore questa vicenda. Siccome spero di arrivare a fondo a questa storia per potermi anch'io per certi versi rilassare, vi ringrazio di cuore e avrete tutta la mia disponibilità. Vi ho anche dato un indirizzo *e-mail* sul quale potete scrivermi per chiedermi qualsiasi cosa e in qualsiasi momento.

Vorrei arrivare in fondo a questa storia, affinché si riconosca quello che è giusto, cioè che i membri di quell'equipaggio non solo hanno fatto tutto quello che dovevano fare, ma sono morti da eroi. Considerate che l'età media del personale di bordo era 32 anni; ognuno di loro avrebbe potuto salvarsi per conto proprio se avesse abbandonato i passeggeri.

La seduta, sospesa alle ore 12,30, riprende alle ore 12,35.

Audizione del signor Federico Sgherri, pilota di porto

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

Ai sensi dell'articolo 13, comma 5, dei 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.

Ascolteremo ora il signor Federico Sgherri, che – come ricorderete – è il pilota di porto che quella sera di aprile ha accompagnato l'uscita della Moby Price, che ha dato la disponibilità ad essere ascoltato e abbiamo l'interesse che lui ci racconti quei momenti per come li può ricordare.

Il signor Sgherri, nonché i Commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e la segretazione dell'audizione o di parte di essa, qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non debbano essere divulgati.

Do volentieri la parola al signor Sgherri, ringraziandolo nuovamente per la sua disponibilità.

SGHERRI. Buongiorno a tutti. Posso cominciare dall'inizio della mia prestazione a bordo del Moby Prince il giorno della partenza, alle ore 10 della sera puntuale. Come al solito la manovra dal porto di Livorno per un traghetto del genere non è molto difficoltosa. Insieme al comandante abbiamo affrontato questa manovra. Il tempo era buono e quindi non c'erano particolari difficoltà.

Non ho riscontrato alcuna anomalia durante la manovra e, quindi, quando ci siamo presentati in avanporto per la successiva uscita, il comandante mi ha chiesto se gentilmente potevo avviarmi in modo che lui potesse anticipare qualche minuto, aumentando l'andatura, ma siccome c'era in entrata una piccola nave sulla quale c'era un collega a bordo che stava aspettando di entrare appena c'era la strada libera, ho detto al comandante che mi dispiaceva, ma fino a che non avessimo superato l'ostacolo non sarei potuto scendere. Così è avvenuto.

Infatti, all'imboccatura del porto, con la nave che si stava avvicinando, con la quale avevamo preso accordi, sono sceso dal ponte (naturalmente per scendere dal ponte fino alla scala ci vuole un minuto o qualcosa di più), sono salito sulla pilotina, ho salutato anche a voce il comandante e tutti i membri dell'equipaggio e mi sono avviato per rientrare in porto, in quanto c'era già un'altra nave pronta a partire che aveva bisogno del pilota.

Durante questa manovra non ho notato nessuna cosa particolare, non ho visto che c'era nebbia, in quanto si vedevano perfettamente le navi in rada e la costa. Non so dirvi quindi in quel momento dove fosse il banco di nebbia. Chiaramente era dalla parte del mare, dove non c'è nessuna luce e quindi nessuno può prevedere che ci sia, in quanto il buio è totale. Non ho notato nessun'altra cosa. Successivamente sono stato testimone di tutte le operazioni che sono avvenute, in quanto ero di servizio quella notte. Eventualmente sono disposto a rispondere a qualsiasi domanda che voi mi possiate fare.

Non so se è sufficiente quello che ho detto. Ricordo che il comandante aveva attivato e controllato tutti gli strumenti di navigazione, in quanto lo stava facendo quando sono arrivato lì. Il *radar* funzionava perché ricordo che l'antenna funzionava. La radio di bordo funzionava perché con quella radio abbiamo scambiato un messaggio con il pilota dell'altra nave che si stava avvicinando.

Aspetto che mi facciate voi le domande. Penso sia meglio.

URAS (*Misto*). Signor Sgherri, ho capito che lei era di servizio e, quindi, è rimasto in porto in attività anche dopo l'uscita della Moby Prince.

Siccome gli orari dell'incidente sono abbastanza vicini al momento dell'uscita, la prima domanda è la seguente: ha memoria di come è avvenuto, più che l'incidente, l'intervento successivo in funzione del soccorso? Quante navi sono uscite? Come si stava coordinando? C'era una vostra disponibilità? I marittimi erano lì?

In altre parole, le sarei grato se potesse fornirmi una panoramica sul sistema di solidarietà che si attiva anche con riferimento a un intervento degli equipaggi delle navi in rada, le più vicine al luogo dell'impatto.

SGHERRI. Ricordo che appresi la notizia via radio VHF dall'avvisatore, il quale diceva che c'era stato un incidente.

Immediatamente si sono attivate comunicazioni nell'ambito portuale da parte dei servizi tecnici, come i rimorchiatori, che sono in ascolto continuo. Essi, ricevuta la notizia, avvertivano immediatamente che lasciavano la banchina per dirigersi fuori. Tempo di sentire l'avviso, i primi due rimorchiatori sono partiti immediatamente. Naturalmente come, in tutte le altre occasioni del genere, come lei ha detto, l'intervento di solidarietà delle persone arriva prima che siano le istituzioni a dire di andare. Successivamente le istituzioni hanno preso atto che le persone stavano già andando e hanno asserito che era giusto fare così. Oltre ai primi due, si sono allertati anche i successivi. Onestamente, non sono in grado di dire in che maniera ciò è avvenuto (cioè quanti e come).

Penso che la difficoltà a individuare questa nave sia derivata dal fatto che, quando il comandante della petroliera ha lanciato l'allarme, ha detto: una bettolina mi è venuta addosso, ha fatto collisione. Quindi, nella testa di tutti coloro presenti in quel momento, è rimasta l'idea della ricerca di una bettolina. Tutte le altre possibilità sono state momentaneamente accantonate. È stato questo che – probabilmente – ha fatto un pochino ritardare il momento in cui si è saputo che era il Moby Prince che aveva coliso. La cosa non sarebbe però stata determinante, perché penso che quello che si è potuto fare si è fatto e non credo che si sarebbe potuto fare di più, visti i mezzi di cui dispone e le condizioni in cui ogni porto si trova per fronteggiare queste situazioni, che non sono così frequenti e, quindi, non richiedono una definizione di procedure in maniera precisa. La procedura prevede che i soccorsi debbano partire per verificare e così era al porto di Livorno. Naturalmente, in seguito a questo evento, molte cose sono state migliorate.

In fin dei conti, questi soccorsi si sono limitati a inviare i rimorchiatori e ad essere in contatto con essi fino al momento in cui hanno raggiunto la nave. Il tempo era buono. Quando sono sceso dalla seconda nave, mi sono messo a osservare la situazione cinematica della rada, dove avevo identificato naturalmente l'Agip Abruzzo, più tutte le navi circostanti, compresi i rimorchiatori che, trovandosi nei pressi della petro-

liera, erano immersi in una nebbia totale e non sapevano esattamente dove dirigersi.

I primi due rimorchiatori mi hanno chiesto se, per favore, potevo dar loro una direzione. Gliel'ho data e li ho fatti avvicinare alla petroliera sopravvento, cioè in maniera che il fuoco fosse sottovento. Una volta sopravvento, li ho fatti avvicinare e mi hanno detto che, finalmente, erano sotto la prua della nave. Ritengo che, a quel momento, verso le ore 23 (era sera e si trattava, più o meno, di quell'ora), l'orientamento della nave fosse nella direzione di ponente, stante la brezza di mare, che poi era quella che ha portato evidentemente questo banco di nebbia sulla rada fino a coprirla e mescolandosi con i fumi dell'incendio.

Per quanto riguarda i soccorsi, sentivo la Capitaneria. Precisamente, ricordo il comandante in seconda che dava disposizioni all'avvisatore di contattare le navi in rada perché le avvertisse che c'era questo incendio e, quindi, di prestare attenzione. Tanto è vero che, in seguito a questa comunicazione (o forse perché i comandanti erano già preoccupati della situazione), si è cominciato a salpare le ancore e, quindi, ad allontanarsi (cosa che hanno fatto successivamente).

In questa situazione, ho scoperto l'esistenza di un bersaglio che si muoveva in maniera strana, andando un po' avanti e un po' indietro. All'inizio l'ho scambiato per una delle navi che era in rada e salpava, mentre dopo è risultato trattarsi del Moby Prince, come identificato dagli ormeggiatori del porto di Livorno che erano già arrivati con la loro barca.

In quel periodo pieno di comunicazioni non vi è stato alcun contatto con il Moby Prince: non sono pervenute voci o comunicazioni. Onestamente, questa è una cosa che ho notato nella ridda di comunicazioni che c'era tra capitaneria e avvisatore (meno con i piloti, perché in quel momento non erano richiesti). Ad eccezione di me, che ero in contatto su un canale speciale con i rimorchiatori, non c'è stata comunicazione. Sinceramente, non ho sentito niente né sul canale 16, né sul canale 12, che sono i canali che noi ascoltiamo continuamente, anche con molta attenzione.

Per quanto riguarda il sopraggiungere della nebbia, ho visto che la nebbia si era avvicinata dal mare e ha cominciato a coprire le navi dalla fonda fino a farle sparire completamente, fermandosi stranamente proprio alla battaglia, alla costa per una buona mezz'oretta (non è andata oltre). Dopo, ha invaso la città e, quindi, è venuto il buio totale.

Era veramente forte tanto che i rimorchiatori non avevano la possibilità di vedere e ricordo che hanno chiesto al comandante della nave di sparare dei razzi rossi di soccorso. Io, che ero sulla nave in uscita, ho visto questi razzi proprio sopra la coltre della nebbia. Quindi sono stati utili ed hanno consentito di giungere meglio alla petroliera.

FILIPPI (PD). Signor Presidente, vorrei rivolgermi al pilota Sgherri non solo come testimone oculare, ma anche come esperto di navigazione, come del resto siete voi piloti di porto. La prima domanda può sembrare banale, però mi preme farla. Si può scambiare, in una collisione, una bet-

tolina con un traghetto delle dimensioni del Moby Prince? Se viene detto che una bettolina gli è venuta addosso, è segno che vi erano in quel momento, nella rada di Livorno o nelle acque di navigazione interna, delle bettoline in navigazione o comunque che operavano?

Il direttore della Navarma che abbiamo audito prima di lei, Florio Pacini, è stato a lungo a segnalare la presenza di una bettolina, la cosiddetta bettolina «Giglio», che secondo lui a quell'ora non avrebbe dovuto essere operativa. Sotto questo aspetto può darci qualche elemento in più?

Infine vorrei porle due domande come testimone oculare, per chiarire e per farci comprendere meglio. Ovviamente, come può capire benissimo, la nebbia è un elemento determinante per i nostri lavori di analisi dell'accaduto e sorprende che ancora vi siano delle testimonianze abbastanza contrastanti su questo punto. Lei stesso ci dice che, all'uscita del Moby Prince in avamporto, le condizioni di navigazione erano assolutamente perfette e che lei suppone che la nebbia possa essere venuta soltanto in uno specchio non illuminato e non previsto. Ma questo fenomeno è possibile, al di là delle rappresentazioni che sono state elemento costitutivo delle indagini e delle analisi fatte in sede processuale? È possibile che a Livorno si determinino queste condizioni? Le è mai capitato il verificarsi, in termini così rapidi e repentini, di banchi di nebbia che coprono navi di dimensioni abbastanza consistenti, come era la petroliera Agip Abruzzo? Essendo lei un testimone oculare nel caso specifico, una volta che ha condotto i rimorchiatori in presenza dell'Agip Abruzzo – se ho capito bene, con l'approssimazione dovuta – ritiene che quella in cui vi eravate imbattuti fosse nebbia o fumo, data la consistenza delle fiamme che si sono sprigionate dopo la collisione?

Può essere più preciso – questo per noi è un aspetto molto importante – rispetto all'orientamento della petroliera Agip Abruzzo? Questo chiaramente ha il valore che può avere, perché si tratterebbe dell'orientamento successivo alla collisione; tuttavia è un elemento che potremmo registrare e acquisire, relativamente all'orario della sua vista.

SGHERRI. Senatore Filippi, lei all'inizio mi ha chiesto della bettolina: io sono assolutamente certo che in quel momento non c'era assolutamente nessuna bettolina in circolazione. Per bettolina intendo piccole cisterne che fanno rifornimento di gasolio, come era la motocisterna «Giglio». Sono sicuro che assolutamente non erano in circolazione; questo lo potete controllare dai registri dell'Avvisatore marittimo del porto di Livorno, che registra qualsiasi movimento, comprese le bettoline e le cisterne più piccole. Siccome ero di servizio, posso dire che all'interno del porto di Livorno in quel momento non c'era in movimento nessuna bettolina, né tanto meno il «Giglio», il quale in quelle ore era ormeggiato accanto ad una nave ormeggiata in porto a fare rifornimento di *bunker* (non so se l'aveva finito o se lo stava ancora facendo). Questo glielo posso confermare, perché, nel momento in cui il comandante della petroliera ha lanciato l'allarme dicendo che gli era venuta addosso una betto-

lina, nel giro di trenta secondi il comandante della bettolina «Giglio» sul canale 12 ha detto: «Io sono qua, non mi cercate, non posso essere lì».

Io ero vicino alla zona dove si trovava questa nave ed ho potuto vederla e constatare che era lì. Questo risulta dai brogliacci dell'Avvisatore marittimo, che senza dubbio l'ha registrato, perché fa parte del suo lavoro e delle sue incombenze. Se poi all'esterno ci fosse qualche altro movimento di piccole navi, pescherecci soprattutto, o la bettolina dell'acqua, ad esempio, che fino a che non è all'imboccatura del porto non ti avverte, non c'è stato assolutamente nulla.

Per quanto riguarda la nebbia, devo dire la verità, è possibile che questo possa succedere. A Livorno succede spesso, non dalla parte Sud, ma dalla parte Nord del porto; dalla parte Sud, questa volta, è stata deleteria al massimo. Come dicevo prima, la provenienza della nebbia da una zona completamente buia, che è la zona del mare, dove non ci sono luci, non si riesce a vederla in anticipo di notte. Di giorno la si può vedere, ma non di notte; tutti noi siamo stati in autostrada e improvvisamente ci siamo trovati tuffati nel muro della nebbia. Questi banchi di nebbia molte volte non sono lineari nel loro contorno, ma sono frastagliati ed hanno magari delle punte. Io ho ragionato molte volte su questo e sulle testimonianze che ho sentito da parte dei cittadini, all'Accademia, ad Antignano, dalla parte Nord e dalla parte Sud, per cercare di giustificare queste testimonianze contrastanti, come diceva lei giustamente, senatore Filippi.

L'unica soluzione che ho potuto personalmente dare – questa è solo una mia supposizione – è che il banco di nebbia fosse come un cuneo in quel momento, che magari ha coperto la veduta; da una parte vedevano tutto, ma dall'altra parte non si vedeva più, proprio magari in corrispondenza delle navi in rada. La rada di Livorno purtroppo è anche frequentata da un sacco di pescatori dilettanti o comunque – chiamiamoli così – da diporto.

È proprio una caratteristica del porto di Livorno quella di mettersi a pescare in mezzo a tutte le navi e, purtroppo, nel passaggio del Moby Prince può darsi anche che abbiano dato fastidio e abbiano provocato qualcosa.

Per quanto riguarda la nebbia, il fatto che fosse nebbia è sicuro. Poi, successivamente, con l'incidente e il perdurare dell'incendio, alla nebbia si è mescolato il fumo, che ha provocato quell'odore acre che è arrivato anche in città. La sensazione era che fosse fumo anziché nebbia. La nebbia c'era, ma era nebbia che si mescolava al fumo.

Per quanto riguarda l'orientamento della nave, le posso dire con certezza che verso le 11,20, quando hanno scoperto il traghetto, era verso il mare aperto. La prua era verso il mare aperto. Questo glielo dico perché nel guidare i rimorchiatori verso la petroliera li ho fatti avvicinare sopravvento...

FILIPPI (PD). Quindi probabilmente anche il vento...

SGHERRI. Quello che ritenevo il sopravvento, poi confermato dal fatto che quando sono arrivati sotto la nave avevano la prua davanti. In quel momento era così e così sul radar anche la forma allungata del bersaglio era verso il mare, orientata verso il mare.

Chiaramente uno si chiede: la prua o la poppa? Posso dire soltanto che in quel momento la prua era lì, perché i rimorchiatori me lo hanno confermato.

FILIPPI (PD). Verso Nord, verso il mare aperto.

SGHERRI. Verso Ovest, Nord-Ovest. Il vento era una brezza di mare un po' strana, perché di solito c'è la brezza di terra la sera e quindi sono circostanze proprio particolari.

FILIPPI (PD). Per quanto riguarda la prima domanda che le ho fatto, era possibile scambiare un traghetto con una bettolina?

SGHERRI. Penso che in quei momenti un simile errore sia possibile per un non esperto, uno di noi, uno qualsiasi che si trovi lì e dall'alto di questa cisterna veda qualcosa di sotto, qualcosa di piccolo, perché rispetto alla petroliera era piccolo e, quindi, il termine bettolina poteva scappare. È possibile che possa scappare, ma sinceramente detto da una persona esperta suona un po' male. Questo onestamente devo dirlo. Forse voleva significare che era piccola, perché in confronto alla petroliera il Moby Prince era veramente piccolo, sia in termini di larghezza, ma soprattutto di lunghezza era infinitamente più piccolo. Quindi, per certi versi è possibile, ma per altri versi non dovrebbe essere così.

Forse in questo ha influito anche il modo di esprimersi da parte della gente di mare; specialmente a Nord il senso che si assegna a certe parole è diverso rispetto al vero significato. Un po' come quando si parla in dialetto: nella zona di Trieste siamo abituati a chiamare bettoline tutto quello che è piccolo.

BATTISTA (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE) Signor Presidente, vorrei avere conferma di alcuni aspetti. Quando lei è uscito a bordo del Moby Prince l'Agip Abruzzo era visibile? Perché risulta che la petroliera fosse illuminata a giorno. Quindi, voglio capire se in quel momento a bordo della Moby Prince era possibile vedere l'Agip Abruzzo.

Poi vorrei sapere se lei fosse al corrente che nella rada di Livorno in quel giorno erano presenti navi militarizzate. Quando sono andati i rimorchiatori che hanno avvistato la Moby Prince qual era il senso di marcia della Moby Prince? Stava andando a marcia avanti o con i motori all'indietro?

Vorrei poi raccogliere le sue impressioni su un altro aspetto: il giorno successivo all'incidente cosa percepiva tra il personale del porto di Livorno? C'era qualcuno che ipotizzava qualche versione? Immagino si sentisse di tutto. Ha percepito, tra i lavoratori del porto, che vi fosse qualche

ipotesi circa l'incidente, oppure era stata lanciata qualche accusa? Insomma, le chiedo, se vuole, di farci una sintesi di quanto si diceva il giorno dopo.

Da ultimo, dal momento che c'è stata una collisione e questa è stata notificata, una collisione dell'Agip Abruzzo con una «bettolina», lei ha allertato la Capitaneria di porto, avvisando che poco prima aveva portato fuori la Moby Prince? Ha lanciato qualche allarme perché verificassero la posizione dell'ultima nave uscita dal porto di Livorno?

PRESIDENTE. Il senatore Battista è di Trieste.

MUSSINI (*Misto*). Sarò molto rapida: apprezzando anche la memoria e la certezza con cui il signor Sgherri ci ha confermato che non c'erano bettoline quella sera e che la bettolina Giglio non era in circolazione, le chiederei, se è disponibile e se pensa di essere in grado, anche a distanza di molto tempo, di fornirci un calcolo preciso di quante navi erano in rada quella sera, visto che ci ha detto che aveva sotto gli occhi il radar e ha una precisa memoria, anche fotografica, dei movimenti sul radar. Non le chiedo di farlo adesso, ma anche in un secondo momento con la mappa del porto, se potesse indicarci, secondo quanto ricorda, tutte le posizioni delle navi.

Le chiedo anche se l'Agip Abruzzo era illuminata e, visto che lei ha accompagnato la nave e aveva gli occhi puntati sulla rada, se può dirci anche l'orario esatto in cui ha avuto percezione della presenza della nebbia.

SGHERRI. Rispondo prima al senatore Battista, che mi ha chiesto se, alla fine della manovra per l'uscita dal porto, l'Agip Abruzzo era visibile. Le navi erano tutti visibili, dall'Agip Abruzzo ad un'altra che era un po' più fuori. Erano le ore 22,10-22,12 circa. Che arrivasse la nebbia era proprio l'ultima cosa a cui si pensava, perché la serata era perfetta e buona.

So che c'era una partita, che è stato motivo per tanti di dire che i membri dell'equipaggio stavano guardando la TV. È vero, c'era la partita, però in plancia c'erano due persone e in macchina altrettante. Gli altri erano tutti a vedere la partita – se è per questo – ma di sicuro quelli in plancia o in macchina non vedevano la partita. Di questo sono perfettamente sicuro. Quanto alle navi militarizzate, se ben ricordo ve ne erano due, che non so se avevano caricato o scaricato materiale relativo alla guerra del Golfo, laggiù. Ad ogni modo, le navi per il traffico militare non fanno operazioni commerciali in quella zona né ora, né prima (tanto meno uguale), ma nella zona nord del porto. Vanno lì esclusivamente quando non hanno più carichi pericolosi o non devono fare operazioni commerciali. Le navi erano semplicemente in attesa di ricaricare o caricare dalla base di Camp Darby. Per fare questo vanno nella parte completamente nord, lontana da tutto il traffico e assolutamente priva di traffico. Di queste navi ve ne erano due in rada, da diversi giorni. Adesso non ricordo, però se volete certificare le posizioni, si può ricorrere al registratore

dell'Avvisatore marittimo, che è il registro ufficiale recante ciò che avviene minuto per minuto (lo potete trovare e non c'è ombra di dubbio che è la verità). Le navi erano queste due.

Mi è sembrato di sentire senz'altro, per lo meno con riferimento ad una (dell'altra non ho un ricordo preciso), da parte del comandante in seconda della Capitaneria di porto avvertire (non so chi, forse l'avvisatore marittimo) che queste navi salpassero e tirassero su l'ancora in maniera da evitare eventuali pericoli in seguito all'incendio della petroliera. Quindi, le navi militarizzate c'erano.

Quanto al senso di marcia del Moby Prince, non lo conosco perché non ero presente. Ciò potrebbero saperlo meglio gli ormeggiatori che si sono trovati la nave vicino alla barca. Quello che posso dire è che nel quarto d'ora che ne ho potuto osservare il movimento, avevo notato che era strano. Non ricordo esattamente se era un movimento circolare, non ricordo se era verso sinistra o destra, però andava un po' avanti e un po' indietro, molto piano e lentamente. Quando la nave è stata trovata, si dice che era quasi ferma ed era dalla parte di terra, sempre che in quel momento la prua fosse verso il mare, come io pensavo e ne avevo avuto prova. Non so se successivamente si sia modificato, ma non credo che possa cambiare nel giro di mezz'ora. Questo movimento era continuo e, quindi, penso che fosse a marcia avanti in quel momento.

Quanto alla domanda se ho percepito ipotesi, la risposta è assolutamente no. Sinceramente né prima, né dopo ho avvertito queste ipotesi oppure accuse. Ho sentito le solite accuse che si fanno alle compagnie di navigazione, quando si dice che tutto il traffico si fa perché si sfrutta la gente o perché si adopera una nave comprata all'estero. Penso che ciò ci sia tutt'ora in quanto è sempre esistito, ma non a livello di accuse. Ripeto, assolutamente no.

Posso dire che quando c'è stata la collisione ho sentito che il comandante in seconda stava organizzando i soccorsi, che erano già in movimento e già partiti. A noi è stato poi richiesto se potevamo uscire per cercare di soccorrere eventuali persone. I soccorsi si sono limitati a questi aspetti. D'altra parte, non so cosa si sarebbe potuto fare di diverso. Sinceramente, più di questo non saprei. Quello che è stato veramente deprimente è che coloro che sono usciti alla ricerca di naufraghi, non hanno trovato niente, a parte un paio di salvagenti. Di solito, quando c'è un disastro c'è gente che si butta e che è in mare. Purtroppo, invece, non vi è stato assolutamente nulla di questo: tutto pulito e rada pulita. Quanto all'aspetto del Moby Prince, le pitture avevano preso fuoco, tranne – mi pare – il fumaiolo e una parte del portellone. Tutto era bruciato. Evidentemente – ma non lo so – la vampata ha fatto sì che le vetture prendessero fuoco e la gente lì dentro non è potuta uscire. Ad ogni modo, i tecnici sanno meglio di me queste cose.

Quindi il contatto si è un po' interrotto. All'inizio il comandante in seconda ha cercato di stare in contatto; poi improvvisamente si è interrotto, non si è sentito più e non siamo più stati interpellati, perché mi pare che ci fosse l'ammiraglio, il comandante del porto, che era uscito

lui stesso. Quindi non siamo più stati interpellati. Mi ricordo che nella nostra sede, cioè nella nostra torretta e nel nostro punto di osservazione, dove c'è il *radar*, proprio al momento della notizia che la bettolina era in realtà il Moby Prince, nel nostro ufficio sono venuti due rappresentanti della Moby. Mi sembra che fossero un direttore di macchina e un capitano di armamento, di preciso ora non ricordo. Comunque erano due persone del reparto tecnico della compagnia, con le quali noi abbiamo sempre rapporti e che sono venuti direttamente lì da noi. Anche loro hanno appreso in diretta la faccenda del Moby Prince; questo è un particolare che mi è venuto in mente adesso.

Per quanto riguarda le navi in rada, io ricordo il Moby Prince, perché era già da lì una settimana o da un po' di tempo; avevamo anche la sua posizione marcata sui nostri grafici, che mi ricordo era 183 – rilevamento dal fanale verde – per 2,8-2,9 miglia (i decimali variano a seconda della direzione del vento, perché si sposta un po' più in qua o un po' più in là).

Al di fuori di questa, dalla posizione dell'uscita, c'era un'altra nave, che doveva essere una di queste navi militari (il cui nome non saprei dire). All'interno del Moby ce n'era un'altra, che doveva essere un'altra nave militare, e poi, più interna di tutti, c'era l'Agip Napoli, la quale, subito dopo l'intervento, ho sentito che con veemenza richiamava la Capitaneria e i mezzi di soccorso, dicendo che bisognava fare qualcosa e che la nave bruciava; naturalmente le rispondevano che già stavano facendo. Non ricordo altre navi; di queste sono sicuro e mi pare che questa fosse la situazione.

Al momento in cui ho osservato la zona dopo l'incidente, verso le 23 o le 23,05, mi sembra che l'Agip Napoli fosse sempre lì, mentre una delle due navi militari stesse finendo di salpare e si stesse allontanando; l'altra era già andata via, perché non c'era. Ho questo ricordo, perché è difficile non essere sensibili quando succede una cosa del genere e chi si è trovato dentro era anche un amico; parlo del comandante o di altri amici meno conosciuti, come il primo ufficiale, il secondo ufficiale o il marconista. Cercare di ricordare il meglio possibile mi stimola, perché vorrei potermi ricordare tutto. Il marconista della nave era presente anche quando sono sceso ed è lui che mi ha detto che c'era la partita, ma naturalmente non per lui e per quelli che erano lì.

La seconda nave che ricordo non c'era... non so... di una mi ricordo il nome, ma dell'altra no. Comunque le potete trovare sul brogliaccio dell'Avvisatore marittimo, che ha riportato esattamente tutte le situazioni alle varie ore; quindi non c'è assolutamente possibilità di confusione o di sbagliare. Naturalmente bisogna pensare che non ci fosse nessuna intenzione di manomettere questi registri, questa è la premessa; oppure bisogna accertarsi che effettivamente non ci siano state manomissioni. Io personalmente ricordo questo.

La nave era illuminata normalmente. Le petroliere di solito sono illuminate nella zona poppiera, dove ci sono tutti gli alloggi e che sembra un palazzo. Poi c'è una zona d'ombra, dovuta alla lunghezza della nave, assente di sovrastrutture, di alloggi e di personale, con delle lucine, e poi

c'è la luce di prua, un po' più evidente. Quindi l'illuminazione era normale. La senatrice Mussini mi chiedeva se a occhio ho potuto osservare la nebbia.

MUSSINI (*Misto*). Le chiedevo l'orario in cui si è reso conto della nebbia.

SGHERRI. Sinceramente non le so dire l'orario, perché quando sono sceso non ho avuto assolutamente nessuna percezione che ci fosse la nebbia. Poi sono andato in una zona del porto dove non è possibile vedere la parte interessata; si vedeva solo la parte Nord, che era completamente sgombra. Me ne sono accorto quando, finita la manovra di uscita da quella zona, nel canale si è aperta la visuale verso Sud. Allora ho potuto notare che non si vedevano più le navi, salvo tutte le luci della costa. La nave esce verso Sud e la costa è orientata da Nord a Sud; il limite della costa dalla parte di terra era completamente illuminato, mentre la parte di là era tutta coperta. Si intravedeva l'Agip Napoli, che era la più vicina alla costa, ma il resto era completamente coperto. Non si vedeva neanche l'incendio.

MUSSINI (*Misto*). Che ora era?

SGHERRI. Erano le 23, quindi dopo l'impatto. Per questo le dicevo che non ho potuto vedere quando questa nebbia è arrivata. Quando io me ne sono accorto, la nebbia aveva già invaso la zona e naturalmente la petroliera era in fiamme.

Per quanto riguarda la rotta del Moby, le posso dire che esisteva un'ordinanza della Capitaneria di porto che prescriveva alle navi in uscita di comunicare la rotta di destinazione di allontanamento, quando la assumevano, via VHF alla Capitaneria. Ho ascoltato la comunicazione dalla pilotina dalla quale ero sceso che diceva: «rotta vera 195». Questa doveva essere la sua rotta perché 195 era la rotta che di solito veniva comunicata dal traghetto Moby Prince.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Signor Sgherri, i piloti di porto accompagnano la nave fuori dal porto. Esattamente a che distanza fu accompagnato il Moby Prince? Noi sappiamo, infatti, che anche solo 100 metri possono fare la differenza e il pilota del porto talvolta scende prima, talvolta dopo.

Mi interessa anche sapere a che velocità andava, grosso modo, il Moby Prince quando lei è tornato nella pilotina.

Inoltre, una delle cose che non riusciamo a comprendere è se ci fosse nebbia o meno. Alcuni dicono che nebbia assolutamente non ce n'era e sono pronti a giurarlo e altri, invece, dicono che c'era nebbia e non si vedeva nulla. Non vorrei che si confondesse la nebbia con il fumo e se fosse così mi chiedo come sia stato possibile che nessuno a bordo del Moby Prince, né tantomeno a bordo dell'Agip Abruzzo, si sia accorto di quello

che stava accadendo. Questa è una domanda alla quale non so dare una risposta.

Penso di frequentare abbastanza la marineria perché per me si tratta di un *hobby* quasi professionale, naturalmente con barche di dimensioni diverse, e dunque penso di conoscere anche le manovre. Penso, quindi, che nel caso Moby Prince, il traghetto abbia tentato di evitare una collisione con qualcosa che si è trovato esattamente di fronte, magari una bettolina, abbia cambiato rotta all'improvviso e sia andato poi a finire sulla Agip Abruzzo. Io conosco gli ambiti di manovra di una nave e se si devia per evitare una collisione non si ritorna in rotta dopo 50 metri ma molto dopo. Anche in questo caso, comunque, non mi spiego come mai non sia stato dato nessun allarme.

Le cose che non riesco a capire sono quindi la presenza o meno della nebbia, gli allarmi mancati (il *mayday* dato all'ultimo momento è uno solo) e poi la morte improvvisa di tutti coloro che erano a bordo del Moby Prince perché, appunto, si parla di morte improvvisa.

CAPPELLETTI (M5S). Signor Sgherri, mi riallaccio all'ultima battuta del collega Floris – una considerazione che facevo anch'io – perché c'è stato un tentativo di lancio di un *mayday* da parte del marconista del Moby Prince, tant'è che ne è rimasta traccia nella registrazione della stazione radio. Voi eravate nelle vicinanze, per di più immagino sempre con il VHF acceso e sintonizzato sul canale 16. Di questo *mayday*, però, lei non può darci nessun riscontro. Come lo giustifica? Tra l'altro la stazione trasmittente era anche vicina fisicamente.

Inoltre, alcuni testimoni oculari hanno riferito della presenza di un elicottero sul luogo del disastro. Vorrei sapere se anche lei, visto che era in zona, poteva darci una conferma di questo.

Infine, per quanto riguarda il *radar*, lei prima citava il fatto che aveva dato indicazione ai soccorsi facendo riferimento al *radar*. Ma quindi il suo *radar* funzionava? Infatti molti *radar*, a partire da quelli dei rimorchiatori che hanno partecipato alle operazioni di salvataggio, pare fossero completamente fuori uso.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, innanzi tutto ringrazio il comandante Sgherri. Vorrei concentrarmi su due tematiche che per noi sono fondamentali: dobbiamo capire la posizione della petroliera e l'orario nel quale si ha la consapevolezza che la nave che è entrata in collisione con l'Agip Abruzzo è il traghetto Moby Prince.

Le chiedo dunque se ci può descrivere quale fosse, in quegli anni (per la precisione nel 1991), il sistema di ancoraggio delle navi quando arrivavano in rada. Chi si occupava di registrare tale operazione e, se era registrata, in quale modo? Chi forniva e come avveniva la comunicazione delle posizioni? Venivano fatte per iscritto o in forma orale? È fondamentale capire, infatti, se gli incartamenti relativi all'incidente sono stati richiesti da parte degli inquirenti nei vari procedimenti processuali e se sono mai stati consegnati oppure no.

Inoltre, a proposito della sua testimonianza diretta, lei quella sera accompagna il Moby Prince fuori dal porto, rientra in sede e vede che sono presenti due dipendenti della Navarma. Ricorda a che ora vede queste due persone e ci può dire chi fossero e cosa facevano nella vostra sede? Infatti, se non ricordo male, la certezza che la nave in collisione sia il Moby Prince si ha solo alle 23,46 quando la motovedetta la riconosce. Glielo chiedo perché è importante sapere se all'interno del suo luogo di lavoro per caso si trovava un collega di nome Savarese. Ricorda in quale occasione era presente il collega Savarese? Glielo chiedo perché prima di ascoltare lei, abbiamo audito il dottor Florio Pacini che ci ha dato una notizia abbastanza sconvolgente. Ha detto, cioè, di essere stato avvisato telefonicamente dal signor D'Orsi, che era un tecnico Navarma di cui non ricordo bene il ruolo, alle 23,15, cioè ben mezz'ora prima che il fatto venisse diffuso in maniera ufficiale. Il signor D'Orsi, quindi, lo allerta dicendogli che il traghetto coinvolto era il Moby Prince e gli dice di arrivare subito al porto di Livorno. Il signor Pacini era fuori sede ma si precipita. Il signor D'Orsi riferisce di aver avuto questa notizia all'interno della sede dei piloti e dice di averla avuta da alcune persone che erano presenti. Questo si collegherebbe anche ad alcune sue dichiarazioni in quanto lei, in più di un'occasione ha dichiarato di avere avuto da subito il sospetto che la nave coinvolta fosse il Moby Prince. Questo emerge da dichiarazioni riportate dai giornali. Quindi molte persone sono consapevoli del fatto che la nave coinvolta sia il Moby Prince e addirittura viene allertato, all'interno della sua sede, il personale della Navarma, anche se, fino a quel momento, ancora nessuno sa ufficialmente che si tratta del Moby Prince.

Questo è fondamentale per poi capire come partono tutti i soccorsi.

C'è un altro elemento importante. Lei prima ci ha dato tantissime impressioni in qualità di testimone. Penso al fatto che la prua dell'Agip Abruzzo fosse verso Ovest, quindi – immagino – verso il mare aperto e la Corsica. Se confermato, ciò riaprirebbe il discorso sulla collisione e sull'angolazione con cui è avvenuta. Ad ogni modo, è importantissimo riuscire a capire il sistema di ancoraggio della Moby Prince ed eventualmente la disposizione della prua dell'Agip Abruzzo.

Infine, fa molto specie il silenzio dei soccorsi, che lei stesso testimonia, una volta che il comandante Albanese ha assunto i comandi: da lì in poi, un silenzio tombale.

SGHERRI. Rispondo anzitutto al senatore Floris, che mi ha chiesto dove ero sceso.

A proposito di questo, vorrei dire una cosa, di cui forse lei è già a conoscenza. Ho appreso dal quotidiano «il Tirreno» che la Commissione di inchiesta ministeriale che aveva finito i lavori, aveva censurato il mio operato per essere sceso prima dei limiti previsti dal regolamento locale di pilotaggio, per di più asserendo che la mia esperienza avrebbe dovuto farmi comprendere che la nebbia stava sopraggiungendo. In seguito a questa notizia, che ho appreso dalla stampa, ho scritto alla Commissione mandando le mie giustificazioni. La Commissione ha quindi preso atto che

non avevo alcun motivo per essere censurato, in quanto sono sceso dove il regolamento locale di pilotaggio prevedeva che io potessi farlo.

Sono sceso all'imboccatura del porto, che è il limite del pilotaggio, qualora il comandante dica di interrompere la prestazione di pilotaggio. Siccome il comandante Chessa era mio amico, avevo anche la possibilità di dirgli decisamente e senza tanti problemi di non mandarci via: tanto io non scendo – questa è stata la conversazione – fino a quando non sei tranquillo; cosa che ho fatto quando ci siamo scambiati con il collega; a quel punto io ormai ero di prua a lui e, quindi, era passato.

Mi trovavo ormai all'imboccatura del porto e ho liberato il comandante della mia presenza, non tanto perché gli ero antipatico, quanto perché egli potesse aumentare l'andatura per raggiungere il porto di destinazione. Dopo che sono sceso con una velocità che stimo sui cinque nodi (al di sopra di questa diventa problematico scendere), il comandante ha proseguito la sua navigazione accostando al di fuori del porto, sulla sinistra, per mettersi in rotta.

Sono stato comandante in prima di navi e quindi so che il comandante non sa di che nave si tratta, se dell'Agip Abruzzo o della Moby Prince: egli vede un bersaglio che, qualora si presenti in posizione pericolosa, evita. Questo è il compito del comandante. Quindi, il comandante, nell'assumere la rotta, ha assunto quella che era libera dall'Agip Abruzzo, perché di partenza avrebbe senz'altro avuto il tempo di finire l'accostata (che non era nemmeno così grossa) e di mettersi in rotta. Da qui avrebbe visto in che posizione era. Questa è una supposizione.

La nebbia è intervenuta ed è facile e semplice verificarlo: basta andare a cercare i bollettini, emessi successivamente, che avevano dato la presenza di banchi di nebbia da Sud, dal faro di Vada, piano piano verso Nord, fino a Viareggio.

Io non ho visto arrivare la nebbia. Glielo dico perché non ero in quella zona e, quindi, non conosco assolutamente il momento e le modalità con cui la nebbia è arrivata. Dico solo che la nebbia era nebbia e che successivamente, quando la petroliera ha preso fuoco, il fumo si è mescolato alla nebbia. A mio avviso, non vi è ombra di dubbio su questo aspetto. Sono stato sulla scena e si capisce bene se si tratta di fumo oppure no. Se sei sotto l'incendio percepisci il fumo, ma se sei un po' più lontano, specialmente non nella direzione del vento, percepisci la nebbia più del fumo. Quindi, ti rendi conto se la nebbia è nebbia e il fumo è fumo. Dopo era senz'altro un misto di nebbia e fumo.

Mi è stato chiesto perché a bordo della Moby Prince e dell'Agip Abruzzo nessuno si è accorto che stava succedendo qualcosa. Il perché non posso capirlo; però, con la mia esperienza, posso cercare di mettermi nei panni del comandante. Ci si trova improvvisamente al buio, magari con un pescatore vicino che ti costringe su due piedi a fare un'accostata al buio. La nave aveva già acquistato, senza dubbio, velocità di regime. Lei conosce le distanze necessarie per accostare e può darsi che sia successo qualcosa.

Non mi metto nei panni del comandante perché, una volta fuori, di sicuro era andato via e aveva lasciato la guardia all'ufficiale che, in una bella serata di primavera, in cui si vede tutto chiaro e con le luci, si mette a osservare intorno e non pensa che possano esserci ostacoli. Improvvisamente gli appare invece l'ostacolo davanti, va al *radar* a guardare e si rende conto. Probabilmente pensa che c'è una barchina e vuole scansarla? Non lo so. Dico che è possibile una cosa del genere, però, nel dubbio, è anche possibile prendere immediatamente qualche precauzione come fermarsi o ridurre la velocità. Non è una cosa semplice questa.

Io sono stato ufficiale e so che, quando si va a ritardare l'arrivo, ci sono sempre delle proteste e quindi si è portati a non evitare completamente il rischio, questo onestamente bisogna dirlo. E non è facile, a volte, trovarsi in un momento così e prendere il provvedimento giusto.

Per quanto riguarda l'Agip Abruzzo, posso dire che ho fatto rada per tanti anni; l'ufficiale di guardia sta nella sala nautica e guarda, ma non è mai esistito che uno debba fare la guardia a quelli che gli vengono addosso. Come per il Moby, anche per l'Agip la nebbia è arrivata di colpo e bisogna considerare il tempo di attivarsi, di andare a suonare la campana e di mettere in moto la sirena. Anche queste sono osservazioni che purtroppo vanno fatte e che dovevano essere messe in moto, anche se forse non avrebbero dato nessun risultato.

Per quanto riguarda l'allarme, sinceramente non so come uno possa rendersi conto. Certo, se ci fosse stata nebbia all'uscita del porto, allora sì, sarebbero stati già in allarme; se la nebbia fosse arrivata prima all'uscita del porto, senz'altro il disastro del Moby Prince non sarebbe successo. Questa è la mia impressione.

Per quanto riguarda il tentativo di lancio del *mayday*, nessuno di noi ha sentito niente. Sinceramente, quello che si è riusciti a sentire lo si sente in condizioni veramente difficili; ho sentito che è stato necessario decodificare e pulire la registrazione. Il fatto che all'esterno non si sia trovato nessun rottame, nessun relitto e nessuna cosa significa che fuori non è uscito nessuno, salvo il mozzo, che è riuscito a passare. Questo vuol dire che, secondo me, c'era del fuoco e quindi sono rimasti tutti all'interno. La radio del ponte evidentemente è andata distrutta con l'impatto frontale, perché vicino all'esplosione è stato tutto distrutto; però la radio portatile di qualche ufficiale poteva servire a lanciare un SOS.

Questo è il problema che io personalmente sento: nei venti minuti che sono passati, queste persone avrebbero potuto forse essere salvate. Però come si faceva ad arrivare immediatamente lì per poter fare qualcosa?

Io ho pensato ed invito anche gli altri a pensare. Per fare tre miglia nella nebbia ci vuole del tempo; non è uno scherzo; non si può andare a 40 o 50 chilometri l'ora. Tre miglia di distanza alla velocità di nove nodi richiedono venti minuti. Vorrei che questo fosse considerato, perché le persone fanno molto presto a dire che si doveva procedere nei soccorsi; ma tre miglia sono sempre tre miglia, non è che siamo dentro al porto. Se uno fa il calcolo di quanto ci vuole a fare tre miglia nella nebbia

alla velocità di nove nodi, vedrà che ci vogliono venti minuti. Magari sarebbero arrivati un pochino prima, cinque minuti prima, ma erano sufficienti? Me lo domando spesso.

Come si diceva, è la solidarietà che fa partire di solito i rimorchiatori in campo marittimo. Non c'è bisogno di grandi piani, come ci sono ora; è sempre stato così, è uno slancio immediato della gente di mare, che al momento del pericolo parte. Anche in questo caso sono partiti e, di solito, partono prima che partano gli ordini; gli ordini arrivano dopo e sono certamente necessari.

Per quanto riguarda il tentativo del lancio del *mayday*, le rispondo che è arrivato, ma non sufficientemente forte perché potesse essere sentito. Successivamente, anche se lo si sentiva, non si poteva fare alcunché. Cosa si può fare? Ci potevano andare i pompieri, in modo da spegnere immediatamente l'incendio e permettere ad uno di salire a bordo. Non so. Per quanto io possa pensare, quello che si poteva fare secondo me è stato fatto. Lasciamo perdere chi e come è stato fatto; però è stato fatto. Questo è quello che penso io.

Mi è stato chiesto dell'elicottero. Quella sera sinceramente non ho sentito nessun elicottero. Non ricordo di aver sentito un elicottero. Può darsi che sia arrivato anche un elicottero, successivamente, ma non me lo ricordo.

Per quanto riguarda i *radar* dei rimorchiatori, si deve pensare che si tratta di rimorchiatori portuali, senza obbligo di avere *radar*, perché servono esclusivamente per assistenza alla nave in ambito portuale.

Ecco la richiesta di questi, che l'avevano sì, ma evidentemente non erano in grado di farlo funzionare perfettamente. Il nostro era un *radar* privato.

Come corpo dei piloti, non avevamo nessun obbligo; però, a livello professionale, era da tanto che ci eravamo dotati di questo *radar*, che ci serviva proprio per individuare le navi in arrivo e per dare loro eventualmente qualche consiglio.

La posizione della petroliera me la ricordo, perché è stata lì una settimana abbondante. Quando si passavano le consegne, a volte si diceva che c'era la petroliera lì e quindi lo si sapeva. Mi pare che il rilevamento fosse 183, distanza 2,8-2,9 dal faro verde della diga. La posizione da parte delle navi doveva essere comunicata alla Capitaneria di porto. Esisteva un'ordinanza che prevedeva che all'arrivo di una nave, quest'ultima dovesse comunicare il punto di ormeggio alla Capitaneria di porto tramite l'Avvisatore marittimo, cioè il sistema di controllo ufficiale della Capitaneria di porto deputato a stabilire gli orari e i movimenti delle navi.

Gli orari, poi, anche a livello commerciale, vengono dati per certi per l'inizio, l'entrata in porto, l'uscita e quant'altro. Sono dati ufficiali, quindi il registro dell'Avvisatore marittimo è il testo in cui vengono fedelmente riportate queste informazioni, compresa la posizione.

All'epoca avevamo avanzato una richiesta alla Capitaneria di porto dicendo che per noi avere quelle informazioni poteva essere utile, tanto è vero che erano state estese anche ai piloti, quindi avevamo la posizione

dell'Agip Abruzzo – perché la Capitaneria aveva deciso che dovevamo averla anche noi – registrata, come le ho detto, dall'Avvisatore marittimo che è delegato dalla Capitaneria di porto a questo compito.

Se un'agenzia marittima mi chiede a che ora è arrivata una certa nave, potrei rispondere che è arrivata alle ore 23,15 ma l'ora ufficiale deve essere richiesta all'Avvisatore marittimo che magari ha registrato le 23,20. Questo per dire che quello dell'Avvisatore è il dato ufficiale.

Per quanto riguarda gli incartamenti, penso che i tribunali abbiano preso tutti i documenti dell'Avvisatore marittimo che dunque dovrebbero essere agli atti. Comunque non ho certezze in merito.

Per quanto riguarda il mio rientro, io sono rientrato in sede dopo aver portato fuori la nave successiva, quindi saranno state le 23 e in quel momento la nebbia aveva coperto tutte le navi in rada, salvo l'imboccatura del porto. Quindi, non appena sono sceso, vedevo la nebbia vicina, anche se non era dove io mi trovavo.

Inoltre, il comandante della nave che avevo portato fuori, che era italiana e andava a Genova, mi ha detto il giorno dopo che ha avuto nebbia fino a Genova, quindi sono certo che i bollettini non possano non riportare che quel giorno c'era una nebbia anche piuttosto forte.

Mentre ero in sede e stavo ragionando su questo con un collega, è arrivato il collega Savarese il quale è parente del comandante Savarese della Navarma. Quindi i due, oltre che rapporti di amicizia, hanno anche rapporti di parentela ed evidentemente, non avendo notizie del traghetto Moby, si erano preoccupati. Posso dire che quando sono venuti insieme al signor D'Orsi (probabilmente era proprio lui perché ricordo questo nome ma potrei confonderlo), non sapevano assolutamente che era accaduta una disgrazia al Moby: era semplicemente una ipotesi che si andava formulando in loro perché avevano una nave che era partita da poco e in noi perché sapevamo che il traghetto che era appena passato era il Moby Prince e dunque temevamo che potesse essere proprio quello.

Abbiamo avuto tempo di pensarci meglio perché in quel momento è arrivata la notizia che la nave coinvolta era proprio la Moby Prince ma ci saremmo posti la domanda. Fare finta di non avere visto niente per arrivare in orario mi sembrava una cosa poco probabile. Ecco perché si stava formando anche nella mia testa l'idea che potesse essere il Moby Prince. Com'è possibile pensare che non ci sia una persona che chiama e non ci sia una risposta? Effettivamente è complicato pensarlo. È molto strano che la nave non abbia chiamato. Forse sono morti tutti subito. Non lo so. Non c'è stato nemmeno il tempo di pensare a queste possibilità.

Vi chiedo scusa se non ricordo perfettamente alcuni particolari come il nome di una nave ma certe sensazioni e certe cose le avverto ancora adesso a distanza di tanti anni.

Per rispondere alla domanda su cosa facevano nella nostra sede i colleghi della Navarma, io ho avuto l'impressione che fossero preoccupati che potesse essere accaduta una disgrazia e infatti nel momento in cui è stata confermata, la notizia li ha lasciati stupefatti come noi. Non erano preparati, a meno che non fingessero. In quel momento ci siamo chiesti,

come vi dicevo, come fosse possibile che non vi fosse nessuno che chiamava dal Moby. La sensazione non l'ho avuta immediatamente proprio per questo motivo. Ho pensato che da quel punto fosse passato il Moby, mentre stavo guardando e mi sono chiesto come mai non avesse detto nulla. In quel momento ci è stata data la comunicazione.

PAGLINI (M5S). Signor comandante, non mi è chiaro un particolare. Per quanto riguarda la documentazione, chi decideva dove si doveva fermare una nave in rada? Lei dice che il dato veniva passato all'Avvisatore che poi passava i dati cartacei alla Capitaneria, ma la sede dei piloti aveva questi documenti a disposizione? Questo passaggio non mi è chiaro forse perché non siamo esperti.

Le pongo anche un'altra domanda alla quale può rispondere anche solo con un sì o un no: ricollegandomi a quanto ci ha detto, le risulta che qualche giorno dopo ci fu una bettolina dei D'Alesio ancorata nel molo mediceo di Livorno che stava facendo dei lavori allo scafo?

Infine le chiedo un altro dato importante: nel 1991 le navi, quando uscivano dal porto, erano obbligate a riferire alla Capitaneria la situazione di navigazione? Era una prassi oppure non era un obbligo?

SGHERRI. Rispondo subito all'ultima domanda. Era obbligatorio comunicare tutti i dati di navigazione, la rotta seguita per andare al porto di destinazione e quella di allontanamento. In più, i traghetti dovevano comunicare i numeri delle auto e dei passeggeri a bordo.

PAGLINI (M5S). Dove?

SGHERRI. Appena fuori del porto.

Ho sentito il Moby Prince fare questa comunicazione e mi sembrava che la rotta fosse 195°, cioè la solita di quando andava via (un giorno sì e uno no era lì).

La posizione dell'ancoraggio è decisa dal comandante della nave, naturalmente tenendo presente se ci sono dei divieti di ancoraggio nella zona. A Livorno c'era un divieto di ancoraggio, riportato anche dalle carte nautiche. Bisognava andare oltre questo divieto e la petroliera era più o meno sul limite. Bisogna tener presente che questo era un divieto cartolario perché chiariva che in quella zona c'erano dei cavi sottomarini telefonici che partivano da terra.

Di conseguenza, l'ancoraggio avrebbe potuto spezzare o eventualmente incocciare i cavi, producendo dei danni. In realtà questi cavi non ci sono più dal 1960, però il divieto è rimasto e il comandante decideva. Ad ogni modo, si rispettava e si andava sul limite. Allora non c'erano disposizioni precise su un settore di allontanamento o avvicinamento e, quindi, ci si poteva avvicinare dalla parte che si preferiva.

In seguito è stata invece introdotta questa precauzione, che è senza dubbio utilissima, ma non sottrae il comandante di una nave dalla responsabilità in ordine alla condotta della navigazione al di fuori del porto.

È il comandante che deve decidere cosa è meglio fare e nessuno glielo può dire. Il comandante della nave stabilisce dove ancorarsi e, naturalmente, se è in divieto riceverà delle sanzioni. Era obbligatorio comunicare alla Capitaneria di porto, tramite l'Avvisatore marittimo, e ai piloti la posizione. Ciò era prescritto. Noi non avevamo un registro su cui segnare.

Usavamo una lavagna per posizionare le navi che si trovavano sotto la rada del porto di Livorno e, con la rosa dei venti, alla distanza stabilita si segnalava la presenza con l'ancora ed il nome della nave. Quindi quando la nave non c'era più, si toglieva. La registrazione della posizione si può trovare presso l'Avvisatore marittimo di Livorno.

Quanto alla questione della bettolina, onestamente non ricordo assolutamente nulla. Bettoline andavano e venivano nel porto, ma erano sempre registrate. Quando dico che andavano e venivano, posso dare un'impressione sbagliata, in quanto queste operazioni avvenivano una volta al giorno, al massimo due. Non si trattava di operazioni così frequenti da poter parlare di un «andare e venire». Non solo, se c'era un movimento, questo era comunicato da tutti perché il porto di Livorno è abbastanza stretto e si può passare non più di uno alla volta.

È abbastanza facile seguire questa regola e tutti lo fanno per esigenze personali. Chi non lo faceva veniva sanzionato. Noi riportavamo immediatamente la notizia perché metteva in pericolo se, eventualmente, c'era una nave che entrava. Si avvisava inoltre la Capitaneria di porto, che aveva il diritto di sapere.

PRESIDENTE. Ringrazio il comandante Sgherri per la sua approfondita comunicazione e per aver risposto a tutte le domande poste dai commissari.

Onorevoli colleghi, vorrei darvi tre brevi comunicazioni. L'Ufficio di Presidenza, riunitosi il 9 marzo scorso, ha designato i due consulenti nelle persone del dottor Scavone, Procuratore aggiunto di Siracusa, e nel colonnello Senese, Capo dell'Ufficio navale della Guardia di finanza. Come i componenti dell'Ufficio di Presidenza già sanno, il rapporto è a titolo gratuito, fatto salvo il rimborso spese.

Comunico altresì che sono state acquisite due memorie, rispettivamente della dottoressa Sammarco e della dottoressa D'Onofrio, che ne hanno dato lettura in Commissione, e del dottor Cardi. Si tratta di documenti che abbiamo classificato come liberi, così come classifichiamo liberi i due documentari mandati in onda dall'emittente sarda Videolina, che sono stati posti a disposizione dalla emittente sarda grazie al senatore Uras e alla senatrice Mussini.

Infine, vi ricordo che martedì prossimo sono previste le audizioni del signor Mauro Valli e del signor Walter Mattei, che sono gli ormeggiatori che avvistarono il traghetto alla deriva e trassero in salvo l'unico superstite.

Domani, mercoledì 16 marzo, è prevista alle ore 13 la convocazione dell'Ufficio di Presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi, per in-

contrare il tenente colonnello Enrico Senatore dell'Arma dei Carabinieri, dirigente della DIA, al fine di valutare il possibile rapporto con la Commissione.

Ringrazio ancora il signor Sgherri per il contributo che ci ha offerto e restiamo a disposizione per qualunque altro elemento che ritenga possa essere utile. Il signor Sgherri ci ha fornito elementi importanti e penso che il registro dell'Avvisatore marittimo sia un documento molto importante da verificare.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

I lavori terminano alle ore 14,20.