



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 29

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

AUDIZIONE DEL SIGNOR FLORIO PACINI,
EX DIRIGENTE DELLA SOCIETÀ NAVARMA

31^a seduta: giovedì 22 settembre 2016

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

PRESIDENTE Pag. 3 |

SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI

PRESIDENTE Pag. 4 |
MUSSINI (*Misto*) Pag. 4 |

Audizione del signor Florio Pacini, ex dirigente della Società Navarma

PRESIDENTE Pag. 5, 8, 9 e *passim* | PACINI Pag. 5, 8, 9 e *passim*
CAPPELLETTI (*M5S*) 26
FILIPPI (*PD*) 13, 19, 22 e *passim*
PAGLINI (*M5S*) 32, 35, 37

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, Movimento Base Italia, Idea, Euro-Exit): GAL (GS, PpI, M, MBI, Id, E-E); 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-L'Altra Europa con Tsipras: Misto-AEcT; Misto-La Puglia in Più-Sel: Misto-PugliaPiù-Sel; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

Sono presenti alla seduta, ai sensi dell'articolo 23 del Regolamento interno, il dottor Fabio Ignazio Scavone, il maggiore Paride Minervini ed il colonnello Senese, in qualità di collaboratori della Commissione.

I lavori hanno inizio alle ore 14,10.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

PRESIDENTE. Colleghi, prima di cominciare l'audizione, vorrei dare alcune comunicazioni circa la determinazione sul regime di classificazione degli atti.

Propongo di considerare formalmente liberi, in quanto privi dei requisiti di segretezza e riservatezza, i seguenti documenti raccolti in questi mesi e per la ragione ora esposta inseriti già nell'area di collaborazione informatica: relazione letta in seduta dall'Ammiraglio Albanese circa l'organizzazione dei soccorsi al traghetto Moby Prince; rapporto di missione della motovedetta della Capitaneria di porto 232 del 10 aprile 1991; regolamento per la disciplina del servizio marittimo e degli accosti nel porto di Livorno; relazione del Collegio dei periti sul disastro del Moby Prince incaricati dal Tribunale di Livorno; foto di esempio di nebbia d'avvezione; copia della relazione n. 7895 dell'ottobre 1992, prodotta da MARIPERMAN relativa all'accertamento delle cause del disastro occorso nella rada di Livorno la notte del 10 aprile 1991; copia verbali sentenza primo grado su ipotesi bomba e perizia Faulkner su supporto informatico (n. 1 dvd); documenti consegnati dall'ingegner Mignogna nella sua audizione del seduta del 21 giugno scorso; documentazione consegnata in sede di sua audizione, dal comandante Ucciardello il 26 luglio 2016; rapporto di missione Motovedetta CP250 – Capitaneria di porto di Livorno; relazione finale della Commissione ministeriale di inchiesta per la collisione e l'incendio delle navi Moby Prince e Agip Abruzzo; relazione e dati sulle condizioni meteo a Livorno la sera del 10 aprile 1991 che il Servizio meteo dell'Aeronautica militare ci ha fatto pervenire; *slide* e filmati, proiettati in seduta del 28 luglio 2016 dall'ingegnere La Malfa; risposte pervenute dall'ammiraglio Albanese con relativa documentazione.

Propongo infine di classificare liberi i libri di Elisabetta Arrighi «Moby Prince. Novemila giorni senza verità», volume presentato in Senato lo scorso 28 giugno, e dell'ing. La Malfa «Esempi di progettazione antincendio – Codice di prevenzione incendi e norme tecniche prescrittive» a cura di Antonio La Malfa ed altri, consegnato in sede di sua audizione, il 28 luglio 2016.

Per quanto riguarda le prossime audizioni, martedì 27 settembre, alle 11.30, sarà audito Leonardo Chiesa, ufficiale in seconda della petroliera

Agip Abruzzo. Ricordo che stiamo acquisendo altre disponibilità sempre del personale dell'Agip Abruzzo. Martedì 11 ottobre ha invece dato la sua disponibilità ad intervenire il comandante Gregorio De Falco.

Abbiamo chiesto la collaborazione di altri due esperti qualificati nel settore ingegneria antincendio e ingegneria navale, che sono l'ingegnere Antonio La Malfa e il professore Antonio Scamardella. Il primo l'abbiamo audito qualche tempo fa e quindi lo conoscete già. Il secondo è ingegnere navale, professore ordinario di ingegneria della nave, presso il Dipartimento di scienze e tecnologia dell'Università Partenope di Napoli e ha partecipato anche alle vicende della Costa Concordia.

Ne è stata data comunicazione all'Ufficio di Presidenza integrato dai Presidenti di Gruppo, tenuta mercoledì scorso.

Diamo il benvenuto oggi ad un nuovo consulente, il maggiore Minerini, esperto esplosivista, che inizia a collaborare con noi.

Avviso altresì che venerdì 14 ottobre una delegazione della Commissione potrà recarsi a Venezia per audire un *ex* ufficiale dell'Agip Abruzzo, il marconista Recanatini.

SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI

PRESIDENTE. Avverto che della seduta odierna verranno redatti il Resoconto sommario ed il Resoconto stenografico. Verrà ascoltato il signor Florio Pacini, *ex* dirigente della Società Navarma.

Ricordo che l'audito e i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento 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, preciso che è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

MUSSINI (*Misto*). Signor Presidente, intervengo sull'ordine dei lavori. Vorrei sapere anzitutto se siamo in diretta televisiva e, eventualmente, vorrei chiedere di secretare la seduta.

PRESIDENTE. Di questa seduta sarà redatto il resoconto sommario e stenografico, come si era deciso quando avevamo incontrato l'ultima volta il signor Pacini. Ovviamente se ci sono dei punti che vanno secretati, lo saranno.

Tramite il resoconto abbiamo la possibilità di rendere disponibile tutto quello che serve ai commissari. Questa decisione era stata assunta prima dell'estate, proprio per evitare di avere continuamente un rimpallo sul dibattito televisivo.

Audizione del signor Florio Pacini, ex dirigente della Società Navarma

PRESIDENTE. A questo punto diamo la parola al signor Florio Pacini. Avevamo previsto di dare subito la parola ai commissari per fare delle domande, ma siccome ci ha portato dall'altro materiale, diamo prima a lei la parola. Chiederei di concentrare il suo intervento in circa 30 minuti, in modo che ci sia poi lo spazio per fare altre domande.

Cedo quindi la parola al signor Pacini.

PACINI. Signor Presidente, ringrazio la Commissione per questa ulteriore audizione.

Vorrei anzitutto fare una carrellata di quello che abbiamo detto nelle due precedenti audizioni e apportare le novità che ho potuto constatare andando avanti con il lavoro. La carrellata sarà molto veloce perché voglio concentrarmi – come del resto è vostro interesse – sul discorso dei soccorsi. Abbiamo visto nelle volte precedenti il discorso della prua che è uno dei vostri argomenti di meta; il fatto cioè che la prua poteva essere rivolta solo a ponente, come dicono alcuni testimoni e come testimonia direttamente la nave. La nave essendo bruciata per intero sul lato diritto poteva essere con il lato sinistro a favore di vento. Lo stesso comandante Superina, parlando con i soccorsi, dice che loro sono sopravvissuti rispetto all'incendio, rispetto alla falla.

Il motivo che il vento veniva da Sud è dimostrato dal fatto che, come vedete nel disegno, il fumo dell'incendio che era lungo la fiancata va verso Livorno, che infatti era invasa dal fumo; non lo era invece la zona da dove il D'Alesio faceva il filmato perché altrimenti anche il filmato sarebbe stato coperto dal fumo.

Questa è la prua dell'Agip che dimostra la stessa cosa: quindi lato diritto tutto bruciato e lato sinistro completamente integro. Così è a poppa. L'incendio si è sviluppato nella zona centrale della nave oltre che sulla falla, che è stata abbastanza chiusa in tempi ridotti.

La dimostrazione che era con la prua ad Ovest è data anche dal paragone che viene fatto con la Cape Flattery che dichiara le sue posizioni ora per ora; alle 22 dice che è a 287 gradi. Sta volgendo rapidamente dai 335 gradi delle 20 e alle 22 è già caduta di circa 48 gradi. Alle 24 dichiara i 275 gradi.

Il fatto che la prua dell'Agip non poteva essere a 300 gradi è dimostrato anche dal vento che in tal caso avrebbe impregnato principalmente la zona dove è stato fatto il filmato e non la zona di Livorno, con il vento che arrivava da 220 gradi, quindi da Sud.

Questa è la contrapposizione a quello che dicevano i due cadetti, le ragioni per le quali i due cadetti sono stati tratti in errore. Vi hanno detto che il Moby Prince aveva colpito l'Agip Abruzzo a sinistra perché era coperta; in realtà era coperta dalla Cape Breton perché rispetto al loro punto di vista – che è l'Accademia, questo è il parcheggio e questo il loro allog-

gio – avevano proprio la Cape Breton davanti al punto di ormeggio dell'Agip.

Quindi quando il Moby Prince è arrivato a collidere, la Cape Breton faceva da sipario e quindi loro hanno visto le fiamme al di sopra della Cape Breton e non hanno visto il Moby Prince. Hanno così dichiarato che era al di là.

Sul carico abbiamo dimostrato che, oltre a non poter provenire, per i tempi di navigazione, dal punto dichiarato dalla compagnia, il carico stesso impediva l'ingresso in porto a Livorno. Addirittura, secondo le testimonianze della Commissione, l'equivoco della bettolina sarebbe nato dal fatto che il giorno dopo l'Agip Abruzzo avrebbe dovuto fare rifornimento. Se a questo aggiungiamo anche l'altro rifornimento, allora è ancora peggio, nel senso che l'Agip Abruzzo, dopo la collisione e la fuoriuscita delle 2700 tonnellate di combustibile della cisterna 7, aveva oltre 11 metri di pescaggio.

Poiché per entrare a Livorno bisogna averne 10,5, l'ingresso a Livorno non era possibile.

È ancora interessante notare questa manichetta sulla cisterna 7. Sanna vi ha detto che si trattava della cisterna 6. Ma la cisterna 6 è quella dov'è stato cambiato il famoso bocchettino con la manichetta bruciata. Questa manichetta è sulla cisterna 7, cioè quella che ha la falla porta a mare. E se noi la seguiamo, questa arriva alla pompa, che è piena e che è collegata appunto a questa manichetta, che va sulla sinistra dell'Agip Abruzzo, cioè sulla zona dove il direttore e tutto l'equipaggio dell'Agip Abruzzo hanno dichiarato esserci l'aggancio per portare la sentina sulla cisterna 6. Ma in quel momento loro stavano probabilmente buttando acqua di sentina a mare: stavano cioè alleggerendo l'acqua dell'antincendio finita in sala macchina.

Sulla divisione nave io ho fatto un'altra scoperta. Intanto, la nave non è arrivata da 191°. Anche ciò che dice la Commissione di inchiesta, cioè che questo angolo è di 109°, è falso. Infatti, anche se la nave proveniva da una inclinazione di 191°, come asserisce, questo angolo poteva essere di 71° e non di 109°. Da 300° a 191°, infatti, non si sottrae ma si addiziona: prima di 60° per arrivare a 360° e poi di 11°, che sono quelli nella diagonale 191-0 gradi.

Questo che vado a illustrare ora è un punto molto importante. Come vedete, questa è una traversa che va da un lato all'altro della cisterna 6. Questa riga nera mostra la disposizione originale di questa traversa d'acciaio, che ha questo spessore e questa larghezza. Come vedete, a un certo punto la traversa è inclinata verso prua, come se qualcosa fosse arrivato da poppa e l'avesse spinta verso prua. Quindi, l'affermazione della Commissione secondo cui l'urto è arrivato da prua verso poppa è sbagliata.

Questa immagine mostra uno degli ingegneri in piedi su questa traversa. Ebbene, questo pezzo d'acciaio, che doveva camminare su questa riga nera, è stato invece piegato verso prua dall'ingresso del bulbo del Moby Prince, che ha spinto questa traversa verso prua. Ciò vuol dire

che l'urto è arrivato da poppa, cioè da una inclinazione di 40 o 45°, come vi ha detto l'ingegner Mignogna.

Questa è l'inclinazione e questa è la traversa. Quindi, quando il Moby Prince ha picchiato, ha piegato questa traversa verso prua mentre, se fosse arrivato da quest'altra parte, l'avrebbe ovviamente piegata verso poppa. Questo è il punto di inclinazione. Il Moby Prince è arrivato in questa maniera e l'angolo in questo punto è maggiore di 71°.

Questa, invece, è la diagonale dei 14 metri dalla prua originale, prima ancora che fosse danneggiata. L'ammiraglio Albanese vi ha detto che la nave è penetrata per 14 metri dentro l'Agip Abruzzo. Anche questo è falso. Questa è la diagonale reale dell'urto con la fiancata dell'Agip Abruzzo, ed infatti in questa zona è tutto aperto. Se la nave fosse andata avanti per 14 metri, tutto questo spazio qui sopra sarebbe stato demolito, ma in realtà è lì, come era in origine.

Questa diagonale è inclinata a circa 5°. Nell'urto la nave ha subito una frattura di 5°, che vanno da prua verso poppa. Questo vuol dire che il Moby Prince non è arrivato in linea dritta, ma inclinato come succede quando si curva con l'automobile, che lo spostamento porta il passeggero verso sinistra, così anche la nave prende una piega verso sinistra.

La Moby Prince è arrivata con una inclinazione di circa 5° gradi contro l'Agip Abruzzo, il che vuol dire che era inclinata e in curva.

Questa che vi mostro ora è una collisione avvenuta nel porto di Olbia tra la Moby Fantasy e la nave traghetto Nuraghes della Tirrenia. Come vedete, l'urto, arrivato dritto, ha disegnato la traiettoria di una V abbastanza precisa, e non di una V inclinata.

Vi faccio notare che l'apice del triangolo si trova giù, mentre quest'altro lato è molto spostato in avanti. È un triangolo con uno spostamento in avanti perché, la nave venendo da questa parte, ovviamente l'urto ha pressato di più verso prua. Quindi, verso poppa si è disegnato una V normale, mentre a prua, avendo spinto le lamiere in dentro, il lato superiore è diventato più lungo e il lato verso prua è diventato più esteso.

Come vedete, le lamiere sono state estratte dall'interno della cisterna 7, che non mostra assolutamente il contatto. La cisterna 7 era di 12 metri: quindi, se il Moby Prince fosse entrato di 14 metri avrebbe toccato anche la paratia interna, cosa che non è avvenuta perché è entrato in diagonale.

Le lamiere superiori e quelle di poppa sono state strappate, come per tornare indietro, mentre la lamiera di prua è rimasta integra, come se il Moby Prince si fosse sfilato andando a marcia indietro. Ed infatti, andando a marcia indietro ha strusciato la propria prua lungo questi due aloni che si vedono: il Moby Prince esce girando a marcia indietro con il timone a dritta; quindi, il timone la spinge verso l'esterno e struscia la fiancata della nave.

Quella che vi sto mostrando ora è l'altezza della prua del Moby Prince, che è la parte tutta accartocciata. Bisogna tener presente che la Commissione dice che dall'accartocciamento di prua del Moby Prince si potrebbe concludere che il Moby Prince ha colliso venendo da poppa

verso prua. Non spiegano, però, il perché. Al contrario, la collisione è avvenuta da destra, cioè da prua verso poppa.

Queste sono le strusciate del bottazzo e quella del fianco del Moby Prince. Il bottazzo è una struttura che si trova più o meno all'altezza del piano *garage*, che agisce da protezione e che si appoggia sui parabordi presenti sui pontili.

Ecco perché il Moby Prince non può aver fatto una marcia in avanti ma ha fatto una marcia indietro, circumnavigando diverse volte l'Agip Abruzzo. E come tutti dicono, il Moby Prince andava in senso sinistrorso, cioè antiorario. Se fosse andato di prua, come dichiarano alcuni, avrebbe proceduto in senso orario e non avrebbe mai potuto girare a sinistra con il timone a dritta. Altro esempio classico è lo spostamento della *Cape Breton*.

La Breton dal punto di fonda, che era più o meno qui, si è spostata quassù. Se il Prince avesse avuto la circumnavigazione verso Nord, si sarebbe andato a mettere proprio in rotta di collisione. In realtà si è spostata per essere più lontana dalla rotta di collisione, perché il Prince stava navigando intorno all'Agip. Qui ci sono le dichiarazioni che portano a questo discorso.

Riguardo al fatto che andava di poppa, vi ho già mostrato questa foto. Questa è la foto dietro il fumaiolo: la poppa è quaggiù e da quest'altra parte c'è la prua. Chiaramente, andando verso poppa, il fumo e il fuoco venivano spinti verso prua; non potevano andare controvento, perché è fisicamente impossibile che il fuoco vada controvento. Questa foto dimostra ancora quel discorso: il lato dritto del Moby Prince e il fumaiolo sono rimasti integri di vernice; ma anche il pavimento, se vedete, è rimasto integro.

Questa *slide* mostra l'andamento. Se fosse andato a prua, il fumo e il fuoco sarebbero stati spinti verso poppa; andando invece a marcia indietro e quindi di poppa, il fumo e il fuoco sono stati confinati a prua della nave.

Ho cercato di schiarire il più possibile questa foto. Questo è un rimorchiatore e questo rimorchiatore è di poppa: questa che vediamo noi è la poppa del rimorchiatore, mentre la prua è dall'altra parte.

Per quanto riguarda il Prince, invece, questa è la prua e il fumo sta andando verso prua (questo è il fumaiolo e questo è l'alberetto). Quindi, se il rimorchiatore sta seguendo il Prince, è ovvio che il Prince sta andando di poppa e non a prua; altrimenti il rimorchiatore sarebbe girato dalla parte opposta e il fumo sarebbe andato verso poppa.

PRESIDENTE. Perché dice che quella è la prua del Moby? Da cosa si vede che è la prua?

PACINI. Questa è l'aletta del ponte di comando, questa è la fiancata e questa è la prua. Questo è il fumaiolo con il taglio; se vede la penna del fumaiolo, noterà che si abbassa verso poppa (poi vi farò vedere che è così). Questo è l'albero dove c'è il *radar*; qui sopra c'è il *radar*. L'alberetto di poppa, che è quaggiù, è molto più piccolo.

PRESIDENTE. Quindi sono il *radar* e il fumaiolo che danno la direzione della nave?

PACINI. No, questo indica che questa zona è la prua (io poi la conoscevo bene). Questa è l'aletta del ponte di comando; a poppa il Prince non ha un'aletta.

Questa *slide* riguarda l'errore che hanno fatto sui gradi, che già vi ho fatto vedere prima.

I tempi di sopravvivenza rappresentano la nota più scottante. Con i documenti, cioè con quello che è depositato, e non con mie sensazioni o mie opinioni, ho cercato di dimostrarvi e di mostrarvi che la famosa perizia su cui si poggia Albanese per discolpare la Capitaneria è una perizia piena di lacune. Non so se ciò dipenda dal fatto che queste persone sono state incaricate in ritardo e quindi hanno fatto quello che potevano fare; tuttavia molte cose erano ancora lì.

La Commissione dice che il primo luogo a bruciare è questo, dove Bertrand racconta di correre a destra e a sinistra insieme ad altra gente piena di panico; qui ci sono le cabine. Questa è la sala poltrone di poppa. Questo è il salone Deluxe, con le cabine Deluxe, i due negozi, l'atrio verso prua e l'atrio verso poppa.

Parlano di fumi a 270 gradi, di fiamme e irradiazioni intorno ai 1.200 gradi e, in alcuni casi, di 2.000 e passa gradi (14.000 kilowatt). Tutto questo è impossibile, perché l'acciaio fonde tra i 1.000 e i 1.400 gradi, quindi avrebbe avuto dei collassi. È impossibile perché tante cose sono rimaste lì, tipo le doghe di alluminio, come vi avevo già detto l'altra volta. L'alluminio fonde a 600 gradi, ma le doghe di alluminio erano lì. Ci sono gli stessi cadaveri.

Un forno crematorio lavora intorno ai 650 gradi, per lasciare solo le ossa; se si fosse arrivati a 1.200 gradi, noi non avremmo trovato nessun corpo, ma avremmo trovato solo le ossa e, in alcuni casi, nemmeno quelle. La Commissione dice che queste dopo venti minuti erano invase dal fumo, perché erano esplosi i finestrini; non c'era più il vetro e quindi dalle superfici vetrate entrava fumo. A proposito dei 1.200 gradi a bordo, questo è legno, è un passamano di mogano.

PRESIDENTE. Quelle sono le cabine Deluxe?

PACINI. No, questo è addirittura il ponte coperto sopra il ponte lance, cioè il punto dove c'è stata la maggiore espressione del fuoco perché lì, oltre ad esserci arrivato il combustibile, c'erano le lance di fianco, che sono quelle che sono bruciate per tempo, con la resina che bruciava. Infatti i lamierati, se vedete, sono abbastanza toccati. Questo passamano isola la lancia, che è qui; quindi questa zona è stata presa da un grande quantità di fuoco.

Questa verso prua è una parete ricoperta ancora da vernice. Queste sono passerelle in legno. Questo è il ponte dove sono stati trovati la squadra antincendio ed il Rodi, quello che la mattina era ancora integro. Que-

sto è un passamano in legno. Questo è sempre quel ponte. Questo è il Rodi e questi sono altri passamani in legno. Questi sono i cavi sul ponte a poppa e questa è la vernice ancora attaccata.

Qui vi ho messo le famose doghe di alluminio, che hanno uno spessore di 0,8 millimetri, cioè sono fini come un foglio di carta. L'alluminio – in Sardegna ne avevate un'estrazione – viene fuso a 650 gradi. Questo è uno *sprinkler*, cioè una delle famose testine antincendio, all'interno di una cabina. In questa cabina l'aria, quella famosa aria condizionata che avrebbe spinto fumo e fuoco dentro tutto, arriva da queste bocchette. Come vedete, la fiala è completamente integra, cioè non è neanche sporca. Questa è una cabina equipaggio sotto *garage*, a poppavia. Questo è il corridoio di quelle cabine.

Come vedete, qui il fumo è arrivato ed è attaccato sulle plafoniere e alle pareti. Infatti sullo *sprinkler* ci sono i grassi dei fumi. Ma i famosi fumi che dovevano essere a 270 gradi e fulminare le persone al primo respiro in realtà non hanno fatto scoppiare nemmeno una fiala che scoppia a 72 gradi. Questa è ancora più macroscopica come situazione. Questo è l'atrio che c'è fra le cabine 100 (quelle di poppa che vi ho fatto vedere prima, dove Bertrand correva) e il salone Deluxe; qui è dove è stato trovato il maggior numero di cadaveri. Questa è una testina *sprinkler*; come vedete, è rimasta solo la gabbia di sostegno, mentre la fiala non c'è più. Qui c'erano delle pareti di copertura di legno, che bruciando ovviamente sono arrivate sopra i 72 gradi. Questa è un'altra fiala: come vedete, ha le due aste ed ha la fiala in mezzo, che è integra.

Quindi qui non siamo arrivati a 72 gradi. Ciò è dimostrato anche da un altro aspetto. Qui la vernice – non so se vi è mai capitato di vedere uno che toglie la vernice da una barca con la famosa fiaccola a gas – è sfogliata, ma non è bruciata. Quindi si è staccata per il calore, ma si è trattato del calore di una fiamma libera, non di incandescenze a 1.200 gradi. Queste sono le bocchette di irradiazione all'interno del salone Deluxe. Le hanno aperte tutte, così come le hanno aperte per tutta la nave, per vedere se ce ne fosse qualcuna che non funzionava: erano tutte in funzione. Hanno trovato, nella dichiarazione degli inglesi, solo una bocchetta di prua leggermente aperta («parzialmente», dicono loro), non considerando però un aspetto importante: l'aria a queste bocchette arrivava direttamente dal fumaiolo, non arrivava da prua verso l'interno, perché il fumaiolo è centrale, scendevano le canale e poi spingevano negli altri ambienti. Quindi quella bocchetta aperta verso prua al limite faceva fuoriuscire una parte dell'aria che arrivava dalle bocchette e non introduceva fumo. Questo è il fumaiolo dove ci sono dentro i ventilatori. Ecco, questi sono i ventilatori.

Questo è il ventilatore di macchina; la sala macchine è rimasta aperta, i motori in moto e, quindi, hanno avuto la necessità di mandare comunque aria. Come vedete, qui dentro il fumo non è entrato, perché ha ancora i colori originali.

Questa è la zona dei saloni. Ciò si evince da questo tubo, che è quello che raffredda o riscalda l'acqua a seconda della stagione per con-

dizionare l'aria nei saloni; questo ventilatore è stato chiuso ermeticamente con un pistone idraulico perché, in quel caso, si chiudono gli accessi d'aria proprio per non portare fumo. Quindi, quando loro affermano che il fumo è stato trasportato dall'aria condizionata dicono un errore; non può infatti essere possibile perché era chiuso.

Questo è il *garage*; come vedete, il lato dritto del garage è bruciato, ma non così arso, mentre il lato sinistro è molto più bruciato. Come vi ho infatti detto prima vi era un'inclinazione di cinque gradi, quindi il combustibile che è entrato in garage dalle fessure, dal boccaporto e dal danno stesso, come ogni liquido è andato verso il lato inclinato e, quindi, la maggior parte del liquido è andata verso sinistra rispetto alla nave, bruciando maggiormente il garage laterale di sinistra. Questo è invece il garage centrale che sembra danneggiato, ma se guardiamo bene, possiamo vedere questo camion, la cui targa si legge tranquillamente perché non è nemmeno bruciata. Davanti a quel camion, possiamo vedere dei furgoni, a circa 40 metri dalla prua, che sono solo affumicati, non hanno le frecce e le gomme bruciate, non hanno nulla di bruciato. Qui la temperatura, i famosi 14.000 Kilowatt di temperatura non esistono in alcuna maniera. Questa è una macchina nelle stesse condizioni e questa è una *jeep*. La volta scorsa vi ho detto che questo effetto del calore che ha avuto la *jeep*, si ha anche se si lasciano copriuota incollati di questo tipo al sole per troppo tempo d'estate.

Hanno poi affermato che i primi finestrini a saltare sono stati quelli della sala poltrone e delle cabine di poppa. Questi sono i finestrini della sala poltrone; sono tutti lì, non ce ne è uno che sia esploso. Sulla fiancata, i finestrini rotti hanno una rottura simile a quella che avveniva quando da ragazzini si spaccava il vetro della vicina. Il buco cioè è determinato da un sasso oppure dai famosi maniglioni, che sia il comandante che Veneruso dichiarano di aver tirato contro i finestrini per buttare acqua dentro. Questa è stata l'azione negativa da parte dei soccorsi nei confronti delle persone che erano dentro ad aspettare perché in quella maniera hanno tirato il fumo dentro, le persone si sono spaventate e, come vedremo dopo, sono fuggite e hanno trovato la morte.

Queste sono le due manichette della squadra antincendio. Questa è la divisione della nave. Vediamo il famoso ponte: il Bertrand va sul ponte comando a portare la colazione e poi in saletta a vedere partita, poi escono da questa porta e vanno in *garage* per cercare di aprire il portellone di poppa. Questo è il piano lance, dove a poppa via del piano lance sono state trovate le prime otto salme. Questa salma è integra, nel senso che è stata bruciata in superficie, dagli abiti che aveva addosso. Del resto, in quel posto combustibile per l'incendio non ce ne era. Quindi queste persone avevano abiti e questi gli si sono bruciati addosso, lasciando la sagoma integrale, ma non bruciata, non carbonizzata, non liquefatta. Questa salma si trova esterna alle cabine di poppa; c'era infatti una sorta di atrio, in prossimità di una scala, e quindi non ha avuto la combustione dal basso, ma solamente il passaggio dell'incendio. Ciò è successo in parte anche a questa salma. Queste due vedette erano state poste dalla squadra

antincendio a guardia di queste due porte. Siccome in quel momento nell'incendio le lance bruciavano su questa portata, in attesa di avere i soccorsi a fianco e poterli ormeggiare per sbarcare le persone, costoro avevano predisposto che le due squadre antincendio affrontassero il fuoco davanti a queste due porte, perché era l'unico punto di accesso per arrivare verso poppa, e avevano messo due vedette per indicare che stavano arrivando.

Queste tre salme sono svenute una sull'altra; la persona meno combusta e quindi meno danneggiata è quella di sopra, gli altri sono più danneggiati perché oltre ad avere avuto l'attraversamento del fuoco, hanno avuto le cabine sotto che bruciando hanno sprigionato grande calore diventando una sorta di griglia, di piastra.

Questo morto è addirittura ancora più esplicito perché presenta le due fasi: per metà è bruciato solo dagli abiti e dai capelli e per metà è bruciato e carbonizzato. Anche Rodi è significativo perché si trova sopra il tetto della sala poltrone, dove il combustibile è minore. Antonio Rodi è quindi arrivato ad un punto di carbonizzazione, ma non di liquefazione. Su questo spazio abbiamo quindi tre tipi diversi di combustione, determinati ovviamente da tre temperature diverse.

Questo è il ponte Deluxe e queste sono le cabine. In questo ponte abbiamo la maggior parte delle vittime. Erano state qui ricoverate 135 persone su 141. Mancano all'appello i cinque morti sul colpo; due in cucina, uno caduto in mare, uno morto nelle cabine e uno in sala macchine. Queste cinque persone sono morte sul colpo. Forse alla persona nelle cabine è arrivato il fuoco e l'ha bloccato perché era nelle cabine di prua, mentre gli altri 135 erano tutti qui.

Cosa è successo allora? Ad un certo punto, pur essendo dentro questa scatola di ferro irraggiungibile dalle fiamme e dal fumo, spaccandogli l'oblò delle cabine gli hanno fatto entrare il fumo, si sono spaventati e sono corsi via; 59 sono corsi verso prua, 57 verso poppa. Quelli verso prua hanno trovato la morte subito, perché a prua essendoci l'incendio, i fumi erano già in agguato, ma non erano riusciti ad entrare e quindi sono morti in questa zona, in prossimità del negozio. Fra questi 59 morti, ci sono due morti particolari; la signora Canu con la sua bambina e il timoniere di guardia quella notte. Quelle stesse persone che il Bertrand posiziona morte qui, dicendo che lui ha visto una signora con una bambina in collo correre spaventata dentro le cabine; la signora era a prua, cioè nel posto più lontano possibile. Lui dice anche che ha parlato con il timoniere che gli ha detto che c'era la nebbia. Il timoniere non è però morto qui, ma qui sopra. Quelli verso poppa hanno avuto un po' più di agio, sono riusciti a salire delle scale e a morire sui pianerottoli superiori, sono entrati in questo atrio che è quello che vi ho fatto vedere prima, con la famosa fiala integra e quella bruciata. Questo è lo stesso ambiente.

PRESIDENTE. Lei dice che il fumo sarebbe entrato dai finestrini. I finestrini però sono quelli delle cabine, da lì al punto riunione, il fumo da dove entra, se il punto di riunione Deluxe è chiuso?

PACINI. Questa è un'unica stanza. Queste sono le cabine Deluxe, questo il salone centrale e questi i due negozi.

PRESIDENTE. Se però gli oblò sono quelli delle cabine Deluxe, che sono all'esterno, il fumo entra lì perché è un'unica stanza, ovvero il salone non sarebbe sigillato?

PACINI. Il salone è sigillato da questa paratia, che è la paratia esterna con tutti gli oblò. Il vetro fonde a 1400 gradi.

PRESIDENTE. Quindi non è il salone all'interno che è sigillato? È il quadro esterno?

PACINI. È il quadro esterno. La chiusura è questa parete; anzi, esattamente questa fa questo lavoro, dove c'è il 33, c'è la porta tagliafuoco che a poppa era unica. Questi sono dei bagni e anch'essi erano in classe; quindi chi si era rifugiato qui è stato trovato integro, ma il fumo è entrato e chiudeva qui e a prua chiudeva qua.

Le porte erano due.

PRESIDENTE. Quindi, le porte tagliafuoco si trovavano subito dopo i negozi?

PACINI. Esattamente.

PRESIDENTE. E dall'altra parte, subito dopo i bagni?

PACINI. No, erano dopo l'ufficio commissari. I bagni avevano l'ingresso esterno rispetto al salone.

Quindi, sono scappati. Qui a poppa, vediamo questi primi due, che sono il direttore di macchina ed il caporale. Poi ci sono altri, che hanno camminato nelle famose cabine, lì dove il fumo alle ore 22,30 era irrespirabile.

Questi sono entrati ed hanno camminato un bel po'. Purtroppo, quando la nave è stata fermata, il fumo li ha raggiunti. Questo è stato il vero problema. Se loro non avessero fermato la nave, convinti che i soccorsi sarebbero arrivati, probabilmente avrebbero vissuto ancora di più.

FILIPPI (PD). Questo episodio a che ora si posiziona?

PACINI. Per quanto hanno dichiarato sia il Veneruso che il comandante del rimorchiatore, arrivano intorno all'una di notte al Moby Prince e sono soli. Non c'è nessun altro, se non una vedetta. Iniziano a fare le operazioni ed alle 3 agganciano la nave, le si affiancano e spaccano gli oblò. Quindi dovrebbero essere le 2,30 o le 3, approssimativamente, in base a ciò che loro dichiarano. Siamo, però, a molte ore dopo l'evento. I passeggeri e l'equipaggio, dunque, erano in una scatola sicura.

Questo che vi sto mostrando ora è il *garage*, che io ho aggiunto perché è un *garage* superiore. Quando la nave è stata acquistata, lì c'erano delle cabine: ecco perché erano tutti quegli oblò tondi. Poi, per fare spazio a più posti auto, la zona è stata trasformata in un *garage*. Questo piano aveva il pavimento a protezione degli ambienti superiori, come per i *car deck*, che erano tutti attaccati al soffitto.

Tenete presente che i soffitti dei *garage* per normativa sono tutti coibentati in funzione antincendio. Quindi, le persone non avevano neanche la percezione del calore nel *garage*, perché erano protetti da questi doppi strati: i *car-deck*, spessi circa 20 centimetri e fatti in acciaio e, sopra i *car-deck*, da tutta la coibentazione antincendio.

Questa, invece, è la parte inferiore. Le cabine di prua, che sono state distrutte e dove è stato rinvenuto un cadavere; la sala macchine, dove il motorista è morto subito.

PRESIDENTE. Quindi alcune cabine di prua erano posizionate sotto il *garage*?

PACINI. Sì, fino a questo livello c'erano delle cabine, ma non vi era alloggiato nessuno visto lo scarso numero di passeggeri.

In questa parte, riservata all'equipaggio, è stato ritrovato un membro dell'equipaggio; qui è stato trovato l'operaio meccanico in officina; qui, invece, è stato rinvenuto il famoso passeggero austriaco che è arrivato fino in sala macchine. Questi invece sono gli alloggi di poppa, che sono rimasti integri e dove non si è sviluppato l'incendio.

È stato detto che la nave non aveva la seconda paratia di sicurezza chiusa. Anche questa è una falsità. In realtà, la paratia di cui si parla, che a un certo punto cade sul motoscafo che era caricato sulla nave, era diventata la terza paratia di chiusura.

Bisogna infatti sapere che i porti italiani non hanno le stesse strutture del Nord Europa, dove la passerella di sbarco viene fornita dal porto, e questa viene fornita direttamente dalla nave. Quindi, quando si costruisce questo portellone lo si costruisce a tenuta stagna, di modo che faccia da seconda paratia. La celata di prua è la prima paratia, che va su e poi giù; il portellone che si abbassa per far salire e uscire le auto è la seconda paratia.

La Navarma (e io posso dirvelo perché c'ero) non ha mai voluto staccare, come fanno altri, la terza paratia perché, comunque, in caso di mare forte la terza paratia veniva anch'essa messa in opera. Quella sera non è stata messa in opera perché non si prevedeva mare in bufera.

A questo punto, io vorrei proiettare un filmato che ritrae l'ammiraglio Albanese che torna in porto e rilascia una intervista a Telemaremma. Nel filmato si vede un funzionario della Capitaneria di porto che, alle ore 2,30, viene intervistato e dice: «Soprattutto il traghetto in fiamme, con una corona circolare di fumo che circondava l'intera coperta. Si spera che al centro, dove non c'erano fiamme, potesse esserci ancora qualcuno sotto un qualche riparo».

Avete capito cosa dice l'ammiraglio Albanese? Lui sa che al centro della nave non ci sono fiamme. Lì dove le persone sono stati trovate tutte morte non c'erano fiamme. In questa dichiarazione, oltre a contraddire tutto ciò che ha sempre detto, che è gravissimo, egli dice un'altra cosa importante, che vi faccio comprendere con l'ausilio di questa cartina.

Albanese dice che nel traghetto in fiamme si vedeva un circolo di fuoco sulla coperta. Questo vuol dire che le fiamme erano nella zona ponte e nella zona ponte lance. Le fiamme sono sopra la nave e lui vede che il centro della nave, cioè dove c'è il punto di riunione, è integro e senza fiamme, contrariamente alla versione che parlava della famosa palla di fuoco.

Questa, comunque, è un'intervista rilasciata alle 3 di mattina, o comunque dopo le 2 mezza (anche se Albanese dichiara di essere rientrato alle 2,05), nella quale egli sostiene che sul traghetto c'era vita o possibilità di vita, per poi negarlo nella maniera più assoluta.

Siccome molti vi hanno parlato del sistema antincendio e degli *sprinkler*, io ho preparato una scheda per spiegarvi di cosa stiamo parlando. Secondo l'ammiraglio Albanese l'incendio si sviluppava sopra coperta. Infatti, questa è la zona bagnata dal petrolio, che ha consumato vernice e poco più, perché non aveva altro da consumare se non le zattere autogonfiabili, le lance e poco altro. Forse erano state già tirate fuori le sdraio, ma questo non lo so. Soprattutto, però, è presente il combustibile che è stato spruzzato addosso. Questa è la divisione della nave. Questi sono tutti i compartimenti antincendio.

Siccome molti vi hanno parlato del sistema antincendio e della storia degli *sprinkler*, ho preparato questa scheda, per farvi capire di cosa stiamo parlando. Questo è l'incendio del Prince; a detta di Albanese, era sopra la coperta. Questa è la zona. Infatti è quella che è stata bagnata dal petrolio, che ha consumato la vernice e poco più, perché non aveva altro da consumare, se non le zattere autogonfiabili, le lance e poco altro (forse avevano già tirato fuori delle sdraio, ma questo non lo so); c'era soprattutto il combustibile che gli è stato spruzzato addosso. Questa *slide* mostra come è divisa la nave e potete vedere che sono tutti compartimenti antincendio: prua, centro e poppa. Questa mostra come funziona uno *sprinkler*. Partiamo da quelle testine che vi ho fatto vedere prima: sono dei tubi che appaiono dal soffitto (li avrete visti mille volte), dove c'è una testina con una chiusura determinata da quelle fialette rosse che vi ho fatto vedere. Questa tubazione rossa è a secco, cioè è in aria compressa. Quindi, quando si spacca la testina, questa si svuota dell'aria compressa e il deposito di 5.000 litri di acqua dolce (che è la partenza) comincia ad irrorare la zona incendiata. Dopodiché, alla fine della pressione, parte la pompa a mare, che prende acqua di mare e comincia a spingerla. Il compressore è stato bloccato dal personale di bordo – io insisto a dire questo – per un semplice motivo: hanno visto il fuoco intorno a sé e sapevano che le pompe avrebbero preso nafta dal mare e l'avrebbero buttata dentro gli alloggi, quindi il rogo sarebbe stato alimentato da altro combustibile. Continuavano a vedere il fuoco intorno a sé, anche perché, dalla loro vi-

suale, vedevano cadere i pezzi di lance ma, come dicono lo stesso Albanese e tanti altri, c'erano dei pezzi galleggianti di fuoco in mare. Quindi da bordo, anche se sono in movimento, per tutto il perimetro che stanno facendo lasciano queste fiamme e, fino a che non vedono che le fiamme non si estinguono, non si azzardano ad andare, perché non sanno quanto fuoco c'è a mare.

PRESIDENTE. Lei dice che anche nella rotazione che facevano a marcia indietro loro comunque vedevano del fuoco in quelle possibili due o tre ore?

PACINI. Sì, vedevano il fuoco esterno.

Questa *slide* mostra dove erano, perché c'è anche stata una condizione di sfortuna. Questi due punti sono i punti dove c'erano le stazioni antincendio, all'interno delle quali erano riposte le tute antincendio, le bombole dell'ossigeno e tutto quello che serviva alla squadra antincendio. Purtroppo le stazioni antincendio si trovavano nei due punti che si sono incendiati per primi. Fra le altre cose, nel *garage* è anche possibile che si sviluppi un incendio, ma un incendio esterno alle navi è poco probabile. Infatti le navi non sono protette da un incendio esterno, ma sono sempre protette da un incendio interno. Invece qui l'incendio è partito dall'esterno e poi si è propagato all'interno.

Permettetemi una correzione. Vi hanno raccontato che sul Prince avevano dei giocattoli come *walkie-talkie*, cioè delle ricetrasmittenti da bambini. Siccome le compravo io, ve lo smentisco con delle fotografie. Questo è un ufficiale con un *marine dual band* in mano; questo è il comandante, sempre con un *marine dual band* in mano, e questi sono altri ufficiali, sempre del Moby Prince. Queste sono le ricetrasmittenti che compravo io: sono dei VHF *marine dual band*, perché avevano un canale dedicato al bordo e un canale di sicurezza, che era il 16. In questa didascalia ho sbagliato: sulle navi piccole e sull'Elba il canale di servizio a bordo era il 13, mentre a Livorno usavano il 9, perché il 13 veniva usato dalla Capitaneria.

Ci sono poi le peripezie della bettolina «Giglio», che mostrano come chi ha prestato i soccorsi e ha svolto poi le indagini abbia cercato di mascherare tutto. Questa è il Giglio, una nave che ha una stazza di 1.000 tonnellate lorde; ciò vuol dire che, se si riempiono tutti gli ambienti di materiale, sono 1.000 tonnellate. Per tutti gli ambienti si intendono anche le cabine, la cucina e il ponte di comando. Di carico doveva essere intorno alle 800-850 tonnellate. La Commissione dice che alle ore 20 tutte le bettoline erano in porto, chiuse e sigillate.

PRESIDENTE. La Commissione o il rapporto Prosperi?

PACINI. Sono legate l'una all'altra. Si parte dall'inchiesta sommaria della Capitaneria, da cui poi tutti attingono per mantenere sempre la stessa posizione. Tutti dicono comunque che non era possibile che le bettoline

fossero in giro. Questa *slide* è stata tratta dall'inchiesta sommaria, la quale dice che, dagli accertamenti effettuati dopo il sinistro, gli addetti al servizio di rifornimento, *bunker*, eccetera, alle ore 20 del 10 aprile erano tutti fermi a banchina, perché avevano terminato il servizio.

Queste sono due bolle di consegna. In una il Giglio va all'Agip Napoli alle 18,15 e ritorna alle 19,40, quindi in perfetto orario (alle 20 siamo a banchina), con 800 tonnellate di combustibile (di miscela); quindi anche come carico siamo regolari, perché è nelle possibilità del Giglio.

Quest'altra è più interessante e riguarda la nave «Mare sereno», che io non riuscivo a trovare e che poi finalmente ho trovato. A questa nave il Giglio si accosta alle 20,55, quindi dopo le 20, e fa rifornimento fino alle 0,20. Però questa è ferma. Ma la cosa ancora più strana è che il Giglio ha 1.200 tonnellate di combustibile e non le 800 che poteva portare (questa è una bolla ufficiale dell'Agip). Dopo aver fatto rifornimento, rientra a banchina all'1,30 la notte dell'incidente. Questi sono gli spostamenti della Giglio: parte intorno alle 16,40 dal deposito, fa tutta la canaletta, arriva alle 17,40 davanti all'Avvisatore (che la vede), alle 18,15 dichiarano sulla bolla che sono di fianco all'Agip Napoli, scaricano 800 tonnellate e alle 19,40 ritornano indietro. Alle 20,05 sono di nuovo sotto l'Avvisatore, alle 20,15, secondo l'Avvisatore, sono al deposito franco, di fianco alla nave Mare sereno, e alle 20,55 iniziano a pompare queste 1.200 tonnellate di combustibile, mettendoci 3 ore e 25 minuti.

Mentre all'Agip Napoli hanno dato con le loro pompe 800 tonnellate in un'ora e 25 minuti per dare 1.200 tonnellate, impiegano 3,25 ore. Questa è un'altra anomalia.

Inoltre, cercando di coprire, sono talmente bravi che ognuno tira fuori qualcosa di suo. In questo filmato potete vedere il comandante Sgherri, il pilota che ha portato fuori il Moby Prince. Alle 22.30 la Giglio è avvistata dallo Sgherri presso la 21 ottobre II. (*Viene quindi trasmessa un'intervista a Federico Sgherri*). Questa bettolina ha il dono dell'ubiquità, è un po' dappertutto quando, secondo la Commissione, non dovrebbe invece esserci.

Ma non solo; non c'è nemmeno da dire che lo Sgherri ha sbagliato perché mentre la Mare sereno è una *portacontainer* di circa 200 metri, la 21 ottobre è di 120 metri ed è effettivamente un peschereccio d'altura o peschereccio fattoria. Questi sono gli altri misteri su cui non è stato indagato a dovere.

Questa è la situazione in rada. Qui siamo di nuovo sullo spettacolare. Come potete vedere sotto ci sono tutti i richiami alle comunicazioni sul canale 16; il comandante Superina nelle sue affermazioni dichiara inizialmente che sono a due miglia e mezzo fuori dalla Vegliaia. Due miglia e mezzo fuori dalla Vegliaia corrispondono a questo circolo giallo e, quindi, si tratta di un dato incomprensibile. Non è però incomprensibile lui che dice una cosa del genere perché poteva essere agitato, ma è incomprensibile che la capitaneria non abbia detto che due miglia e mezzo sono un mondo.

Poi si corregge e dice due miglia e sette, ma sempre con il solito concetto, non dà un punto preciso. Dà poi un terzo punto e un quarto. Dà otto punti diversi. Tenete presente che lui dice di essere sul ponte; cosa che potrebbe essere discutibile. Se è sul ponte, è davanti al *radar*, al Loran, quindi prendere le famose coordinate Loran, come gli chiedono i Vigili del fuoco, significa girarsi e leggerle. In realtà però da come si muove, c'è il dubbio che lui sia sul ponte perché la capitaneria gli dà un ordine ben preciso; gli dice di passare sul 13, ma lui non passa mai su tale canale, rimane sempre sul 16, come se avesse il *marine* in mano, con un canale quarzato, come ha detto il comandante Cannavina, per i servizi di bordo, e l'altro canale solo sul 16.

Quindi lui non era sul ponte di coperta perché se fosse stato sul ponte plancia avrebbe avuto la radio di bordo e quindi poteva passare sul canale 13. Non può invece passare sul 13 o non vuole e in questo caso, comunque, la Capitaneria doveva imporgli di passare sul 13 perché il canale 16 è il canale di soccorso e deve essere lasciato libero per i soccorsi. Quando la Capitaneria ti dice di andare sul canale 13, devi farlo perché è un ordine. Invece loro fanno questa cosa.

Questi sono i vari punti nave dati da vari elementi: uno è Cannavina che dice con i punti rossi e neri: io ero qui e loro erano lì. La Commissione d'inchiesta addirittura mette l'Agip Abruzzo e la Cape Breton una sopra l'altra, senza rendersene conto perché nessuno ha messo questi dati sulle carte e pone la Gallant 2 dentro la zona di divieto ancoraggio. I punti verdi sono in realtà i punti nave dati dalle navi; l'Agip Napoli ha dato il suo, la Gallant 2 ha dato il suo, la Cape Breton ha dato il suo. Nelle otto possibilità che ha dato l'Agip Abruzzo, in maniera particolare il comandante Superina, quella più credibile è 45 gradi dal faro della Vegliaia. È la più credibile perché in altre occasioni, quando il panico è ormai grande, dice di andare giù per 210 gradi e se si parte dal faro della Vegliaia e si va giù per 210 gradi, si finisce a 45 gradi che è proprio dove si trovava l'Agip Abruzzo e, quindi, in divieto di ancoraggio. Queste sono le zone dove si sono movimentate le navi, dove erano le navi a Nord, con l'Esperia che dichiara di avere l'Agip a due miglia e sette a Sud della sua posizione. Dichiara quindi che è qui. La Cape Breton che inizialmente è qui, si sposta poi quassù. L'Agip Napoli prende e va via, insieme alla Gallant che è quella che poi sparisce nel nulla, la famosa «Teresa» e via discorrendo.

Questa è la rotta; hanno cercato di dire che il Moby Prince faceva rotta per la 91. La rotta in uscita da Livorno – potete domandarlo ai comandanti – è per circa 5-6 miglia a 200 gradi, come ha detto Ricci, a Nord della Capraia, quindi punta a Nord della Capraia, dopo 5-6 miglia gira per 195 gradi, quindi accorcia e arriva davanti a Porto Vecchio in Corsica, fanno una correzione di 4 gradi e vanno per 191 gradi per entrare direttamente nella canaletta di Olbia, perché se continuassero per 195 gradi andrebbero al Golfo Aranci, infatti la Sardinia Ferry continua per 195.

Troverete il resto nel dischetto che vi ho consegnato e quindi lo possiamo trascurare perché sono cose che vi hanno detto direttamente e che io ho estrapolato da quelle che sono state le loro contraddizioni anche davanti a voi. Penso, ad esempio, alle deposizioni di Ceccherini che afferma di essere uscito alle 11 insieme al prefetto; in realtà, il prefetto è arrivato al porto di Livorno dopo la mezzanotte e sono usciti con la Lancia della Polizia, come ha detto lui, all'una di notte. Quindi il disegno che egli vi ha fatto come testimone oculare di una situazione non è alle 11 di sera, cioè a mezz'ora dall'urto, ma in realtà è a tre ore dall'urto.

Per quanto riguarda i soccorsi, per tutto il periodo dell'incidente i soccorsi si sono comportati in maniera dilettantistica. Abbiamo una capitaneria che non riesce a farsi dare il punto nave preciso dal comandante, ci mette 20 minuti per arrivare perlomeno ad una bozza, non ad un punto nave, con tutti che si irritano, i vigili del fuoco che urlano «Dateci le loran! Non vi troviamo. Siamo in mezzo al fumo.».

Per quanto riguarda i rimorchiatori, il primo rimorchiatore che arriva addosso a loro li sfilava di poppa, arriva oltre, va a Sud perché invischiato nel fumo non riusciva a vederlo e poi chiama un altro rimorchiatore, gli dà la sua posizione radio e occupano il canale 16 per diverso tempo con uno che chiama l'altro «Umberto, Umberto, Umberto», perché attraverso il sistema radio lo stava tracciando per poter arrivare sul posto e il comandante non dà il punto nave che è la cosa principale.

Continuando, la capitaneria ad un certo punto chiede qual è la nave coinvolta e Superina risponde «Qui ora è un macello» e la Capitaneria risponde «ah, va bene, comandante». È una cosa fuori di testa.

A seguire, i soccorsi. Il primo avvistamento del Moby Prince avviene alle 11. Ve l'hanno detto Valli e Mattei in questa sede.

FILIPPI (PD). Ad un certo punto, nella sua descrizione ha detto che probabilmente Superina poteva anche non trovarsi sul ponte comando; secondo lei dove si trovava e perché?

PACINI. Secondo diversi testimoni che erano a terra, e secondo i cadetti dell'Accademia, a bordo dell'Agip Abruzzo si era sviluppato un incendio prima della collisione. Secondo me Superina si trovava, giustamente, a dirigere lo spegnimento di quell'incendio, e sulla nave si lavorava attraverso un loro canale per comunicare.

Se così è stato, hanno avuto il colpo di fortuna che il Moby Prince abbia colliso. Hanno così potuto dare l'allarme e addossare la colpa al Moby Prince. Quindi, con la stessa radio sono passati dal canale 10 (canale ipotetico, perché non so quale fosse il canale della Snam) al canale 16 e hanno dato l'allarme. Dal canale 16, però, non potevano muoversi e quando il comandante dell'Agip Napoli, Cannavina, chiama la Capitaneria di porto chiedendo se si rendevano conto di cosa stesse succedendo, la Capitaneria risponde: canale 13. Lui allora va sul canale 13 e sul 16 non c'è più traccia della conversazione.

Se noi conosciamo il contenuto della conversazione è perché, nel suo filmato, il figlio di D'Alesio mette la sua ricetrasmittente sul canale 13. Così noi abbiamo il resto della conversazione tra la Capitaneria e Cannavina. Ma quando Cannavina chiama, la Capitaneria di Porto gli dice: 13, e quindi lui va sul 13.

All'avvisatore marittimo che chiama in contemporanea all'Agip Abruzzo, la Capitaneria dice 10, e lui va sul 10. La Capitaneria, infatti, comunica un canale di servizio sul quale si deve andare a parlare, in quanto non si può rimanere sul canale 16, a meno di un impedimento che impedisca di andare su un altro canale.

In quel caso, l'impedimento poteva essere che egli comunicava attraverso la ricetrasmittente, dove sono presenti solo due canali: quello di servizio (che non era certo il 13) e quello di soccorso, che era appunto il 16.

La Moby Prince viene avvistata alle ore 11 da Valli e Mattei. I rimorchiatori li avvertono di stare attenti, perché la nave stava arrivando loro addosso, dopodiché essi partono all'inseguimento, come hanno riferito in audizione.

In un primo momento la velocità del Moby Prince è troppo superiore alla loro e non riescono a raggiungerla. Dopodiché, il Moby Prince riduce la velocità e fa un giro. I due dicono che dopo mezz'oretta hanno sentito odore di fumo, che la Moby Prince è ripassata loro di fianco e che, dopo averla rincorsa, sono riusciti a raggiungerla. Questo avveniva alle ore 11,30, e a quell'ora essi trovano già presente la vedetta della Capitaneria sotto la nave, la quale vedetta non ha dato l'allarme di trovarsi sotto una nave.

Ora, io non dico che l'equipaggio della Capitaneria dovesse avvisare che si trattava di un traghetto, ma che fosse una nave, e non una bettolina, doveva dirlo subito. A parte il fatto che una bettolina con 7 persone d'equipaggio la si va a cercare lo stesso, e si cerca di trarre in salvo quelle persone. E non è che, se lì vicino c'è una petroliera di 80.000 tonnellate con 30 persone d'equipaggio, si salvano solo loro e le persone sulla bettolina si lasciano morire.

In ogni caso, la vedetta non identifica un traghetto, ma comunque il fatto che si trattava di una nave molto più grande. Poi arrivano gli ormeggiatori, che riconoscono trattarsi di un traghetto (dicono, infatti, che la struttura sembra quella di un traghetto) e raccolgono il Bertrand, il quale, alle ore 23,45, dice che si tratta del Moby Prince.

Questo è quello che succede. Tenete conto che la nave, dopo un quarto d'ora, era ancora sulla poppa dell'Agip, addosso ai rimorchiatori, che si avvertono a vicenda. Però, nessuno parte per andare dietro a quella nave.

Il primo che dice di essere andato lì sotto è un rimorchiatore che dice di essere arrivato all'una. Ci ha messo cioè un'ora e un quarto per raggiungere una nave che gli è passata a 150 metri di distanza, con una velocità nettamente superiore.

Io non voglio qui dire che ci sia stata una volontà, ma sicuramente vi è una forma di colpevolezza in una strage che ha causato 135 morti, per-

ché quei 135 morti, per come erano ridotte le salme e per le immagini che a noi sono arrivate, erano tutti ricoverati in un luogo sicuro, ad aspettare i soccorsi. E quando i soccorsi sono arrivati, la prima cosa che hanno fatto è stata di spaccare gli oblò.

Nel materiale troverete anche un filmato dei pompieri, dove vedrete, a un certo punto, una diapositiva della poppa del Moby Prince con i pompieri che, con un cavo d'acciaio, aprono il portellone. A quel punto non c'è fumo che esce dagli oblò o dai fianchi della nave. Poi il portellone di poppa viene aperto ed esce una montagna di fumo.

Cosa è successo? Dentro la nave vi era ancora del combustibile, ma non c'era comburente. Non c'era cioè ossigeno e, quindi, non vi era possibilità di combustione proprio perché gli oblò erano chiusi. Quando li hanno spaccati e quando è stato aperto il portellone, le scale di accesso dal *garage* al salone hanno fatto da cappa di camino e hanno tirato su ossigeno, che ha dato comburente alle fiamme e ha concluso l'opera.

Ma da quella immagine voi vedete anche che l'ultima parte della nave a bruciare è la poppa, cioè quelle cabine che la Commissione d'inchiesta e i famosi periti navali hanno dichiarato essere state le prime ad essere bruciate. Invece è esattamente l'opposto, perché sono state le ultime.

Infatti, nel momento in cui la nave prende ossigeno, è lì che si sprigiona di nuovo l'incendio e partono le fiamme. Questo è dimostrato anche dallo stato delle vittime ritrovate sulla nave, in base a immagini che posso certamente mostrare.

Questi sono i pompieri a bordo, questo che sto indicando è un cavo d'acciaio, e qui i pompieri stanno aprendo il portellone. In sequenza, vedete il portellone aperto e come da poppa riparte la fine del mondo.

PRESIDENTE. Quindi l'immagine è presa dai lati della nave?

PACINI. Sì. Questo è il lato delle cabine di poppa. Nel momento in cui ricevono comburente, riparte l'incendio.

E questo avviene il primo pomeriggio. Un altro aspetto vergognoso dei soccorsi, infatti, è che il Moby Prince, per detta del comandante del rimorchiatore, viene agganciato alle 3 del mattino. Poi, viene portato a spasso per 9 ore e mezza e fatto entrare in porto alle ore 12,30. Ma non c'era nessun motivo di tenerlo in mare. Non c'erano mezzi che stavano spegnendo l'incendio. Semplicemente, il Moby Prince stava girando intorno all'Agip Abruzzo, come si vede dalle immagini.

Queste altre immagini sono un po' forti. Questa è la prima salma, vista dall'alto. Come vedete, il corpo è quasi integro: è bruciato sì, ma non carbonizzato o liquefatto. È caduto. È un corpo che è stato bruciato solo dai vestiti che ha addosso, perché combustibile lì non ce n'era.

Questo corpo è del Rodi e, come vedete, è carbonizzato: metà da una parte e metà dall'altra. Questo è quello che vi dicevo e che è metà da una parte e metà dall'altra: la parte in basso è carbonizzata e distrutta, mentre

la parte in alto è come il primo che abbiamo visto. Questo invece è Castorina, sopra gli altri due.

C'è un'altra cosa importante, che già vi avevo detto prima. Questa è una zattera, che non ha subito incendio. Cosa vuol dire? Dal Moby Prince, che è arrivato a collidere e i cui danni sono derivati dalla collisione, è caduta una lancia e sono caduti gli zatterini, ma miracolosamente non sono caduti nel fuoco, perché una zattera e una lancia vengono rimorchiate integre dagli ormeggiatori in porto. Questa lancia è stata sganciata prima che il Prince finisse nel fuoco. Allora la domanda è: perché sono stati sganciati degli zatterini e perché la fiancata del Prince in alto, nel ponte lance, mostra una collisione che sulla fiancata non c'è e che non poteva essere causata dallo speronamento? Su questo nessuno ha mai parlato.

Un'altra cosa che vi è stata detta è la famosa velocità di 11 metri al secondo al momento dell'urto. L'ha detto Albanese qui a voi: secondo lo studio, la velocità dell'urto ha dato ai corpi dei passeggeri la velocità di 11 metri al secondo, quindi 40 chilometri all'ora. A parte il fatto che – come dice Fedrighini – avrebbero dovuto trovare delle persone per lo meno con delle ossa rotte (e questo non è avvenuto), ciò è impossibile anche perché 11 metri al secondo equivalgono a 40 chilometri l'ora e a 22 miglia l'ora di velocità. Ma il Prince a 22 miglia non poteva arrivarci e non ha mai avuto quella velocità; la velocità massima che ha avuto è 20 miglia e quella di esercizio era 19 miglia. È come l'Agip Abruzzo che viaggiava a 14 miglia, quando non poteva viaggiare sopra le 8 miglia; sono tutte cose che vengono messe insieme per cercare di deviare la verità o comunque di non arrivare a renderla chiara.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola ai colleghi, vorrei sapere se ha delle foto della possibile esplosione, della zona dell'esplosione, visto che è presente il dottor Minervini. Ha qualcosa qui adesso?

PACINI. Sì. Questa è una foto che mi ha colpito molto. È una fiancata e dovrebbe essere la zona che poi è esplosa (non l'ho trovata poi in nessun'altra parte). C'è una sorta di stuccatura.

FILIPPI (PD). Che parte è quella?

PACINI. Ritengo (è una mia supposizione) che sia la zona dell'esplosione.

FILIPPI (PD). Non è il vano eliche?

PACINI. No, qui stiamo parlando dell'Agip Abruzzo. Lei parlava del Prince o dell'Agip Abruzzo, signor Presidente?

PRESIDENTE. Del Prince.

PACINI. Tuttavia mi permetto di dire che anche questa esplosione potrebbe interessarvi. Sulla fiancata dell'Agip Abruzzo sono apparse queste sorti di stuccature, che hanno portato a questo tipo di esplosione. Una persona cui ho chiesto informazioni mi ha spiegato che questa potenzialmente non è un'esplosione da gas, in quanto non c'è l'effetto palla; sembra piuttosto un'esplosione gestita. Viene dichiarato che questa zona è esplosa perché 800 tonnellate di combustibile ad un certo punto hanno preso fuoco e quindi i gas sono esplosi. Però questa persona, che ha un po' di conoscenza, mi ha detto che queste lamiere avrebbero dovuto prendere una forma tonda, perché in un'esplosione da gas non esiste il cratere, ma parte un po' dal centro e si espande il tutto, come avviene nel caso del Prince. Questo è il *bow thruster* idraulico: questa lamiera l'esplosione l'ha arrotondata e l'ha spinta in fuori. Poi ci sono altre foto. Questa è sempre la zona *bow thruster*: la lamiera è arrotondata.

FILIPPI (PD). Quando parlava di esplosione gestita a cosa si riferiva?

PACINI. Mi ha detto che, senza la nave, chiaramente poteva solo fare un'ipotesi. L'ipotesi è che questa non è un'esplosione da gas, ma sembra piuttosto un'esplosione gestita, il che significa mettere dell'esplosivo che scoppi in una determinata maniera. Se in quelle immagini che vi ho fatto vedere non si tratta di una stuccatura ma di esplosivo, allora bisogna riflettere. ora io non voglio andare a parlare...

PRESIDENTE. A proposito di questa stuccatura, se fosse stato esplosivo, a questo punto nella foto sarebbe già esploso. Se è una stuccatura su acciaio, con che materiale potrebbe essere stata fatta?

PACINI. Facciamo delle ipotesi: se invece di una stuccatura si fosse trattato di un esplosivo, messo a cordone in quella maniera e poi innestato con un detonatore e fatto esplodere? Sarebbe possibile?

PRESIDENTE. Innanzitutto, se fosse stato dell'esplosivo, vedendo il colore potrei capire più o meno di che tipo di esplosivo si tratta. Vedo inoltre che la lamiera è stata irrorata dal fuoco; quindi, se si tratta dell'esplosivo che penso io, sarebbe sciolto e non esploso.

PACINI. Le manca un elemento: questa esplosione non è avvenuta la notte della collisione, ma è avvenuta tre giorni dopo, quando l'incendio a bordo era già stato spento. L'esplosione in quella zona lì c'è stata tre giorni dopo e non la stessa sera dell'incendio. L'incendio era passato ed era stato spento. Le faccio vedere le foto che guardavamo prima: questo è nel momento dell'incendio, qui c'è la falla e qui c'è il nuovo cratere. L'esplosione è in questo punto, cioè a poppa della falla; è qui che esplode questa lamiera, dove loro sono poggiati. Ed è avvenuta tre giorni dopo.

PRESIDENTE. Tre giorni dopo stavano ancora spegnendo l'Agip Abruzzo.

PACINI. No. Per quanto riguarda l'Agip Abruzzo, anche Ceccherini in questa sede ha detto che è stata una fortuna che non ci siano state altre vittime perché quando c'è stata l'esplosione, un rimorchiatore è stato tagliato a metà ed un pompiere si è lievemente ferito a causa del fatto che l'esplosione ha portato i detriti. Loro affermano che dopo tre giorni erano in pieno spegnimento di questa parte. Poi c'è stata questa esplosione che ha portato un altro incendio, quello della sala macchine. Tutti gli incendi, che in definitiva sono tre, sono stati spenti in una settimana. Il primo però è stato spento la mattina dell'11, subito, ed è quello della falla; poi ha continuato a bruciare quello al centro navi, cioè la cisterna n.6 che continuava ad erogare energia. È partito quindi quello della sala macchine – il terzo – innescato da questa esplosione, che è avvenuta tre giorni dopo, quando dell'incendio sulla fiancata non se ne parlava più, ed erano lì a cercare di raffreddare le lamiere e spegnere l'incendio che era al centro nave, cioè dalla cisterna n.6.

PRESIDENTE. È chiaro quindi quello a cui si riferiva. Le foto dell'esplosione sul Moby Prince erano invece quelle che ci ha mostrato, giusto?

PACINI. Sì, ne ho altre.

PRESIDENTE. Della possibile esplosione.

PACINI. L'esplosione sul Moby Prince c'è stata. C'è da determinare se è stata provocata da un esplosivo oppure dal gas perché è abbastanza certo che il Moby Prince sia stato poi riempito di gasolio dal basso.

Vediamo se ho un'immagine che può aiutarci: a prua del Moby Prince c'erano due specie di carrette di accesso al ponte di manovra dal garage.

Sono queste qui. Vedete che questa porta è aperta, quindi il combustibile che è arrivato qui, attraverso questa scala è sceso ed è andato direttamente nel locale *bow thruster* perché questa scala scende...

PRESIDENTE...nel locale *bow thruster*...

PACINI. No, non è diretta, ha una porta che entra anche in garage, però continua e va fino al locale *bow thruster*. Quindi questo combustibile che è andato giù dal basso, ha sviluppato poi gas che, per scintilla o altri motivi, lo hanno incendiato e ha provocato questa esplosione. L'esplosione però del *bow thruster* è sferica con un centro alto. I periti, che peroravano la causa dell'esplosione da esplosivi, si erano inventati anche della busta – perché hanno trovato tracce di esplosivo e tracce di una

borsa – di una borsa attaccata al soffitto a metà stanza che quindi non crea il cratere, quello che è determinante, ed esplose a tutto tondo.

Ora, dico io per primo che è possibile che lì dentro potessero esserci tracce di esplosivo. Bisogna vedere l'origine di quell'esplosivo.

Voi dovete sapere che a bordo di quelle navi il personale principalmente era campano e in Campania, tutti gli anni, il primo dell'anno ci sono fuochi d'artificio. Noi a bordo avevamo i razzi e, ogni anno, c'erano razzi in scadenza. I ragazzi, quasi sempre, si appropriavano di quelli scaduti per spararli l'ultimo dell'anno; che qualcuno possa essersi nascosto una borsa di quei razzi dentro il *bow thruster* per portarseli via alla prima occasione che andava in licenza, per me è anche possibile. Le tracce di esplosivo potrebbero derivare da questo, oppure, come dicono altri, dalla combinazione di agenti chimici bruciati insieme. Non è da escludersi una cosa del genere.

Per quanto riguarda il Semtex, sembra che poi la stessa Marina abbia smontato tale questione.

PRESIDENTE. Procediamo con ordine. Ho visto che ci sono delle documentazioni nuove che ha portato che non stanno nel dischetto che ci ha consegnato la volta scorsa.

PACINI. Il dischetto non l'ho portato, anche perché non ho fatto in tempo a farlo.

PRESIDENTE. Non c'è problema.

PACINI. Vi manderò tutto quello di cui abbiamo parlato. La cosa più importante è il filmato dell'ammiraglio Albanese.

PRESIDENTE. Cedo quindi la parola ai commissari per eventuali domande.

FILIPPI (PD). Signor Presidente, mi ha sorpreso l'affermazione sull'esplosione gestita sull'Agip Abruzzo. Come mai, per supposizione, secondo lei avvenne un'esplosione gestita tre giorni dopo? Quali erano i motivi da parte dell'Agip Abruzzo?

PACINI. Le dico che è una delle cose su cui mi sto dibattendo da tempo e sto scavando. Non riesco infatti a dargli una motivazione reale. L'unica motivazione che mi è venuta in mente è che comunque in quella zona lì c'erano queste tracce. C'è un'altra foto in cui si vede meglio. C'erano queste tracce e quindi, siccome l'esplosione era in questa zona, l'unico pensiero che mi è venuto per il momento è che abbiano voluto nascondere queste tracce perché non riesco nemmeno a immaginarlo. Fra le altre cose, questa è proprio la famosa cisterna che andrebbe contro le dichiarazioni che hanno fatto circa il fatto che l'Agip il giorno dopo avrebbe dovuto fare combustibile; disattenzioni nel cercare di giustificare

le cose ne hanno fatte tante. Doveva cioè fare un migliaio di metri cubi di combustibile, quando in realtà ne aveva 800 dentro il deposito.

Quindi una nave che doveva entrare in porto doveva essere alleggerita, e l'appesantiscono ulteriormente; già non ha il fondale, non è possibile che entri con quel carico che ha e poi l'appesantiscono con un carico che fanno la mattina stessa, prima di entrare in porto.

PRESIDENTE. È possibile vederlo sulla piantina dell'Agip Abruzzo? Lei ha la piantina dell'Agip Abruzzo con le cisterne; ci fa vedere il punto in cui si è verificata questa esplosione gestita? Così cerchiamo di capire.

PACINI. Questa è l'Agip Abruzzo; l'esplosione è dietro a questi rimorchiatori. Vediamo ora sulla piantina generale. Il punto dell'esplosione è qui; questa è la n.7 e l'altra tanica era qui.

PRESIDENTE. In quella zona gialla ci mettono del carburante?

PACINI. No, questa è la zona non di carico; nella parte bassa ci sono la sala macchine e, andando su, ci sono gli alloggi, la zona pompe e via scorrendo. Questa è la zona macchine. La cisterna era in zona macchine, era un serbatoio della nave ed è in questa posizione.

PRESIDENTE. Quindi, per capire, la zona gialla di quella cartina è una zona dove c'è il serbatoio del carburante che serve per far camminare l'Agip Abruzzo.

PACINI. Esatto, il materiale che c'era dentro era quello della nave.

CAPPELLETTI (M5S). Presidente, uno degli aspetti più importanti sui quali noi dovremmo cercare di far luce è il tempo di sopravvivenza dei 135 passeggeri e membri dell'equipaggio che avevano trovato riparo in questa prima stanza, nel salone *De Luxe*. Ci sono infatti vari elementi che ci fanno ritenere che la durata in vita vada bene al di là della mezz'ora delineata da più voci.

Sull'ossido di carbonio rilevato in molti dei corpi dovremmo fare una verifica autentica, che è sicuramente nell'agenda di questa Commissione. La comparsa di corpi che non erano riportati in precedenza, dal momento che un morto difficilmente si sposta, indica che forse c'era vita.

L'altro punto è l'ipotesi che qualche membro dell'equipaggio avesse potuto ridurre la velocità ed anche spegnere il motore. Perché questo è successo? L'ammiraglio Albanese, durante la sua audizione e nelle ultime risposte che ci ha fatto pervenire per iscritto, indica come presumibile motivazione della riduzione di velocità e poi dello spegnimento del motore un esaurimento del combustibile della cassa di servizio, ipotesi che sembra però abbastanza strana perché significherebbe che il Moby Prince non avrebbe avuto sufficiente carburante per raggiungere il porto di Olbia; o

il venire a mancare dell'ossigeno necessario per il funzionamento delle macchine.

Questa è la prima domanda: dal punto di vista tecnico è possibile che la cassa di servizio disponesse di così poco carburante da portare al fermo dei motori in un tempo così breve? Quale potrebbe essere la ragione tecnica, se non umana della riduzione di velocità? E qual è la sua opinione rispetto ad una possibilità di blocco di alcune delle macchine in sala macchine la mancanza di ossigeno? Certo, è una ipotesi da dimostrare, ma resta una ipotesi.

Abbiamo letto che l'Agip Abruzzo aveva 12 metri di pescaggio e quindi non poteva entrare nel porto di Livorno. Ma allora perché era in rada se non poteva entrare in porto? È stato detto che aveva 1000 tonnellate di stazza lorda. Ma allora come è possibile che consegna 1200 tonnellate di carburante? Potrei capire se fosse il caso contrario, ossia che ci fosse stata una consegna di carburante maggiore di quella dichiarata, per qualche motivo più o meno illecito presuntivo, naturalmente. Ma non riesco a capacitarmi di una ipotesi contraria, ossia di una consegna di carburante maggiore della stazza lorda di questo natante.

Infine, chiedo se il serbatoio di 5000 litri dello *sprinkler* sia stato trovato pieno o vuoto.

PRESIDENTE. Se fosse possibile, io vorrei rivedere la fotografia della parte interna dell'Agip Abruzzo, perché lì si vedeva quell'esplosivo o la stuccatura.

PACINI. Questa è la stuccatura. Ripeto che io, rifacendo il giro di tutta la nave, non ho trovato corrispondenza di questa foto. Questa foto è stata scattata dall'ingegnere Vatteroni, che era membro della Commissione. È sempre parte di una stuccatura. Questo è il Moby Prince e questo è l'interno del gavone dove c'era il combustibile.

PRESIDENTE. Il signor Pacini parla della zona gialla della nave.

FILIPPI (PD). Ma quella è una saldatura. Sul ferro non si stucca.

PACINI. Io lavoro sulle immagini. Questa riga che sto indicando è una saldatura: sono due lamiere attestate e saldate. Questo, invece, è un qualcosa dato con la spatola. È uno stucco. Ora, che sia stucco o pasta esplosiva è qualcosa che è stato messo su quella paratia e poi improvvisamente è sparito. Ed è sparito dopo l'esplosione.

Certo, poteva essere un caso che fosse nella stessa zona dell'esplosione. È una ipotesi. Io non dico che sia così, e comunque ci sono persone più titolate di me che potranno spiegare.

PRESIDENTE. Il signor Pacini presenta questa foto, che è stata scattata dall'ingegner Vatteroni e proviene quindi dall'archivio acquisito negli

ultimi due anni. Si tratterebbe di una foto precedente l'esplosione, quella avvenuta durante lo spegnimento dell'Agip Abruzzo.

Quindi, questa è una stuccatura che si trova all'interno del gavone?

PACINI. No, è esterna alla nave. Si trovava sulla fiancata.

PRESIDENTE. Prima dell'esplosione?

PACINI. Prima dell'esplosione; dopo l'incendio e dopo la collisione.

PRESIDENTE. Quindi questa foto risale al momento in cui qualcuno sta mettendo l'esplosivo.

PACINI. Presumo si tratti di esplosivo. È una ipotesi che io ho formulato. Dovrebbe essere la zona dell'esplosione perché non ne ho trovato più traccia nelle foto successive.

Comunque, ha provocato una esplosione che doveva essere attribuita al gas, quindi con l'arrotondamento delle lamiere (che non è avvenuto). È sull'esterno e risale a dopo l'incendio causato dalla collisione, quindi a quei tre giorni passati dal momento in cui hanno spento l'incendio causato dalla collisione, che è stato spento intorno alle 5 del mattino del giorno 11.

Sei ore e mezzo ore dopo la collisione, dunque, l'incendio sulla fiancata era già spento, e andava avanti quello della tanica n. 6. Da quel momento fino all'esplosione sono passati 3 giorni e può essere successa una cosa di questo genere.

Che sia effettivamente una cosa di questo genere io lo ipotizzo. Siccome nel cercare di nascondere la verità in questi fatti si sono verificate delle cose effettivamente plateali, io, un po' per difetto caratteriale un po' per la conoscenza che ho, cerco di capire.

Un'immagine così, infatti, mi ha perlomeno insospettito e mi sono pertanto rivolto ad un mio amico, che appartiene all'esercito e si occupa di questa materia. A lui ho chiesto di spiegarmi queste due esplosioni ed egli mi ha detto che questa esplosione, che è in assenza di crateri ed ha una condizione di sfericità, è nelle casse (e poi posso mandarvi altre immagini esplicative, che non ho qui). Le maniche a vento, infatti, non si sono schiacciate, come sarebbe successo in un'esplosione normale perché il gas si presentava sia all'interno che all'esterno delle maniche a vento e, quindi, non c'è stato questo schiacciamento.

Da quest'altra parte, invece, non c'è questa sfericità. Le lamiere sembrano tagliate con la fiamma ossidrica.

Infatti, se guardiamo il filo delle lamiere, notiamo che non è un filo strappato, ma sembra un filo tagliato. Quindi, vista questa strana stuccatura e visto il fatto che il filo è tagliato, è possibile che abbiano fatto un cordone di esplosivo, l'abbiano innescato ed abbiano fatto partire la fiancata. Il fatto poi che abbiano realizzato tutto questo trambusto e questo marchingegno per arrivare solo a coprire la struciata (con delle fotografie

già esistenti) sembra un po' banale. Tuttavia di marchingegni per cercare di nascondere la verità ne hanno fatti mille; cito il caso più semplice, quello di una bettolina che avrebbe dovuto essere sigillata ed invece quella sera era in giro dappertutto.

PRESIDENTE. Signor Pacini, mi può indicare i punti in cui, secondo la sua considerazione, è stato posizionato l'esplosivo? Sembra quasi tagliato perfettamente.

PACINI. Vede il contorno? Se fosse stata un'esplosione questa lamiera probabilmente sarebbe diversa.

PRESIDENTE. Se però osserviamo la parte superiore, notiamo che è estroflessa verso l'esterno. Perciò, se io posiziono l'esplosivo dall'esterno...

PACINI. Le ripeto che parliamo sempre sulla base di un'idea e di un'ipotesi. Il punto è che questa cisterna aveva 800 tonnellate di combustibile, quindi orientativamente poteva arrivare più o meno qui. Per la parte esterna non avrebbero potuto lavorare sotto il combustibile (cioè andando in immersione dentro il combustibile), mentre per la parte alta hanno potuto lavorare in galleggiamento sopra il combustibile, entrando da sopra e posizionando quello che gli serviva di posizionare per aprire. Infatti anche l'apertura, che è stata fatta un po' ad ombrello, non ha preso sfericità. Questa è un'ipotesi di lavoro; poi starà a voi fare le valutazioni.

PRESIDENTE. Sospendiamo questo punto dell'esplosione. Posso chiederle di rispondere ora ai quattro quesiti del senatore Cappelletti e poi a quelli della senatrice Paglini?

PACINI. La riduzione della velocità del Moby Prince è indicata da due aspetti. Al primo passaggio gli ormeggiatori non riescono a stargli dietro, mentre al secondo passaggio raccontano addirittura di essergli passati di prua; a parte il fatto che andava di poppa, comunque gli sono passati davanti alla condizione di movimento e quindi hanno raggiunto una velocità maggiore del Prince (mentre in precedenza era il Prince ad avere una velocità maggiore, quindi c'è stata una riduzione di velocità).

C'è poi il dato dei giri che il Prince ha fatto: nel suo girovagare, il primo è durato circa 32 minuti, mentre il secondo è durato oltre 40 minuti. Ciò vuol dire che ha ridotto la sua velocità. La velocità poteva essere ridotta o dal bordo, perché ha agito sul passo variabile, o da non so che cosa. In ogni caso, la velocità è stata ridotta.

Il fatto che i motori si sarebbero spenti perché era finito il combustibile l'avevo già sentito dire dalla giornalista Arrighi de «il Tirreno» e ve ne avevo già parlato.

Quest'ultima disse che gliel'aveva detto Albanese e io dissi che avrei voluto parlare con Albanese di questa storia perché, se un uomo di mare si mette a dire una cosa del genere, è una cosa veramente da fuori di testa.

La nave è appena partita ed ha alle spalle 25 minuti di navigazione; si verifica l'incidente e comincia a girare in tondo. Dopo due ore che gira in tondo si spengono i motori, in concomitanza con l'arrivo dei soccorsi; e già questo dà un'indicazione. In ogni caso, i motori non si possono spegnere perché la cassa di compenso si svuota (non hanno una lancetta di riserva); la cassa di compenso è sempre tenuta piena.

Tenete presente che il Moby Prince per i motori principali, quindi per i motori di trazione, usava un combustibile pesante, cioè un po' più denso rispetto al gasolio (quello che usano per i gruppi elettrogeni). Questo combustibile pesante ha bisogno di essere riscaldato precedentemente per essere utilizzato come combustibile. Se finisse dopo sole due ore, si rischierebbe di andare alla deriva per tre o quattro ore, in attesa che i riscaldatori abbiano riscaldato il combustibile.

Questa è una piena idiozia. Le navi in generale (non parlo solo del Prince), quando partono e mollano gli ormeggi, hanno un carico di combustibile che sia per lo meno pari a sette o otto viaggi (parliamo dei traghetti) e una cassa di servizio che deve avere combustibile sufficiente per lo meno per tre o quattro tragitti. È la stessa cosa che avviene per gli aeroplani, che non partono certo con il combustibile appena sufficiente a compiere il loro tragitto.

Una volta sono partito da Roma e dovevo scendere a Pisa, ma da Pisa ci hanno portato a Genova perché c'era maltempo, poi da Genova ci hanno portato a Torino e da Torino a Bologna: insomma, ci hanno fatto fare il giro d'Italia. Ovviamente una nave è nelle stesse condizioni e non parte mai con il combustibile contato. Se poi trovano due ore di mare di prua e ritardano di un'ora, che fanno? Mettono fuori i remi? Questo, detto da uno che dovrebbe saperne di mare, è un'idiozia.

Il fatto che i motori si sarebbero spenti per soffocamento è un'altra idiozia. Questa causa è stata indicata dalle commissioni nel loro referto. Nello stesso ambiente ci sono i gruppi elettrogeni e i motori; le due sale macchine si trovano insieme e non sono in due ambienti diversi. I due motori principali, che sono più lenti come numero di giri (perché hanno un sistema diverso) e quindi hanno meno bisogno di ossigeno, sarebbero morti soffocati durante la notte, cioè a cinque ore dalla partenza, mentre i gruppi elettrogeni avrebbero resistito per tre giorni. I gruppi elettrogeni infatti sono stati spenti dall'ispettore D'Orsi, della compagnia Navarma, il giorno 13 di pomeriggio. Sono scesi in macchina insieme ai vigili del fuoco ed hanno trovato le luci accese, perché i gruppi elettrogeni erano ancora in moto. Prima che spaccassero gli oblò, dentro il salone Deluxe i passeggeri avevano la luce, perché i gruppi elettrogeni erano in moto ed era tutto illuminato.

Ecco perché i passeggeri erano tranquillissimi. I passeggeri e il personale a bordo della nave erano chiaramente preoccupati per la situazione ma erano tranquilli, avevano il loro bagaglio a fianco e non pensavano di

doversi salvare la vita, perché altrimenti sarebbero scappati senza pensare al bagaglio. Invece erano con il loro bagaglio ed avevano già indossato il giubbotto salvagente; erano in attesa che arrivassero i soccorsi, li affiancassero e cominciassero a fare il trasbordo da una nave all'altra. Questo è quello che ci racconta la dinamica delle cose, per come sono successe a bordo. Erano organizzati perfettamente ed avevano previsto tutto.

Quindi, i motori non si spengono né perché manca il gasolio né perché soffocano se gli altri continuano ad essere in moto. Se si fossero spenti anche i gruppi elettrogeni, allora poteva essere possibile.

È vero che l'Agip è in rada e il giorno dopo, dai programmi dichiarati, doveva entrare in porto. È però vero, come si vede dalle foto, che l'Agip ha un pescaggio superiore ai 10,5 metri che non gli consentiva di entrare in porto a Livorno. Quindi, potenzialmente, prima del giorno dopo, l'Agip doveva essere alleggerito di tot tonnellate e, quindi, doveva sbarcare. Le acque di sentina le hanno buttate dentro la cisterna n. 8 – dicono loro – che poi ha bruciato per cinque giorni ed erano acque; per quanto riguarda altra roba, o hanno cominciato a sbarcare i mobili oppure stavano sbarcando il carico. È tanto semplice. L'equazione non ha altre possibilità. Loro hanno dichiarato di avere 80.000 tonnellate dislocate anche in maniera strana, ma comunque non c'era possibilità di poter entrare in porto – e le fotografie dimostrano che la nave sta oltre 12 metri sott'acqua – se non sbarcavano del combustibile.

Vi dico poi un'altra cosa andando sempre dietro al mio atteggiamento un po' indagatore e maligno; nei giorni successivi allo spegnimento, Albanese ha dato ordine alle bettoline di D'Alesio, come risulta dagli atti, di scaricare qualcosa come 10.000 tonnellate di acqua di sentina dicendo che l'acqua che i pompieri avevano buttato sul castello di poppa, era penetrata e scesa in sala macchine.

Faccio un'ipotesi: siccome abbiamo visto la famosa manichetta che dall'attacco di sentina finisce nella tanica n.7 aperta al mare, per quanto riguarda le acque di sentina che hanno tirato via con quella manichetta, siamo sicuri che le 10.000 tonnellate di acqua che dovevano togliere le bettoline fosse acqua?

Tenete presente che Albanese non ha permesso ai tecnici di andare a bordo a valutare la quantità e la qualità del carico, adducendo che era pericoloso per gli ingegneri ed i tecnici nominati dal tribunale andare a bordo a fare questa operazione perché la nave era pericolosa. Allo stesso tempo, però, in quella foto della manichetta che vi ho fatto vedere, permette al personale dell'Agip di andare a bordo a modificare il luogo del delitto – si direbbe nei telefilm – a loro piacimento. Loro non hanno però scafandri o protezioni particolari, sono vestiti normalmente con una tuta da lavoro, un paio di scarpe da lavoro e un elmetto. Per questi non è pericoloso? Il signor Albanese si preoccupa della pericolosità per gli ingegneri che devono valutare il carico e la qualità, e non si preoccupa per gli operai della Snam? Se morivano cioè degli operai della Snam andava bene?

Allora è chiaro che sul carico e sull'Agip in generale è stata tirata giù una coltre che impedisse di capire esattamente cosa stava succedendo. I dati che ci sono mostrano però che il galleggiamento dell'Agip Abruzzo, il giorno dopo l'incidente e i giorni successivi, aveva una superficie a mare sotto il livello dell'acqua superiore ai 12 metri e in porto a Livorno si entrava solo con 10,5 metri di pescaggio. Queste due cose sono inconfutabili.

Il serbatoio dello *sprinkler* era di 5.000 litri di acqua dolce ed è stato trovato completamente vuoto. Inizialmente lo *sprinkler* è partito, ha funzionato per quella riserva che aveva, non ha potuto funzionare di continuo perché il personale ha chiuso le prese a mare. Se avesse mantenuto infatti le prese a mare aperte, insieme all'acqua di mare avrebbe tirato su anche nafta e l'incendio si sarebbe propagato ulteriormente. Quindi lo hanno fatto giustamente a protezione anche dei passeggeri.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, ringrazio davvero il nostro audito Florio Pacini perché ci sta arricchendo di materiale prezioso, video, fotografico e di competenza. Visto che abbiamo prima toccato anche dei tasti che vanno al di là della fase che stiamo analizzando, che è la fase dei soccorsi e di tutto ciò che gira intorno ad essi, abbiamo anche la possibilità di avere dei tecnici esperti, chiedo se sia possibile coinvolgerlo anche in un secondo tempo affinché ci possa aiutare in altre fasi come, ad esempio, quella che abbiamo ascoltato prima su eventuali manomissioni ed esplosioni. Credo infatti che in questa fase noi dovremmo vedere altri aspetti. Chiedo quindi, se possibile, di poterlo coinvolgere nuovamente per approfondire altri temi.

Vorrei poi rivolgere delle domande al signor Pacini. Ringraziandolo ancora per il suo contributo e ricordando che questa è la terza volta che lo ascoltiamo, memori di quello che ci portò come testimonianza le volte precedenti, vorrei distinguere due fasi: vedere il signor Florio Pacini come *teste* e testimone di un fatto avvenuto nel 1991 perché terrei a non dimenticare che oltre ad essere una fonte di dati preziosissimi, il signor Florio Pacini è un testimone oculare di quella sera, è stato coinvolto personalmente. E la cosa che più mi fa pensare è che purtroppo non ha mai potuto depositare in processi le sue testimonianze. Quindi vorrei vedere il signor Florio Pacini anche sotto questo aspetto e forse soprattutto sotto questo aspetto. Pertanto, rispetto a quello che ci disse le volte scorse, vorrei rivolgerle alcune domande.

Lei, essendo tecnico della Navarma, ci ha detto che quella sera lei ricevette una telefonata. Non era nel porto di Livorno, ma un suo collega che, se non ricordo male, si chiamava D'Orsi, la chiamò molto prima che si sapesse che la nave in collisione con l'Agip Abruzzo fosse il Moby Prince, e le disse chiaramente che il Moby Prince era stata la nave investitrice; lei ha detto così e c'è questa sua testimonianza nei resoconti stenografici. Quindi lei, come testimone, si è mai chiesto, ha mai saputo o è venuto a conoscenza di chi sapeva prima che fosse ufficiale, prima cioè che fosse tratto in salvo il naufrago Bertrand, che la nave investitrice

era la Moby Prince? Credo infatti che questo avvenga circa mezz'ora o addirittura ancora prima dell'ufficializzazione del fatto. Le chiedo quindi di chiarire meglio questo aspetto.

Vorrei poi soffermarmi su un altro aspetto: lei, come testimone oculare di quella sera, ci ha raccontato che si precipita nella banchina di Livorno e vede la situazione, le ambulanze, i mezzi di soccorso, tutte le persone che si stanno adoperando per poter dare un contributo per il salvataggio eventuale dei naufraghi. Lei si ferma proprio nel molo in due momenti topici, cruciali, uno in modo particolare: quando sbarca dalla CP232, l'unico sopravvissuto di questa tragedia, il marinaio Bertrand. Lei vede con i suoi occhi e sente quello che dice il marinaio Bertrand mentre tocca il suolo, il molo. Noi abbiamo dei filmati registrati dai telegiornali dell'epoca, dove si vede questo unico sopravvissuto, questo unico teste, che dice delle cose, ma non si capisce bene perché un filmato, per quello che sappiamo, non ha l'audio; credo si siano ascoltate anche le parole nell'altro filmato girato nello stesso momento ma da un'altra angolazione.

La scorsa volta, lei ha ammesso, come teste oculare, di essere stato lì e di aver ascoltato e sentito quello che ha detto il Bertrand, unico teste sopravvissuto. Ci può dire cosa lei ha ascoltato quella notte e in quale modo si è espresso questo marinaio? Quali parole dice ed in quale modo? Tutti riescono a sentire e capire quello che lui dice? Qualcuno, che lei sappia, ha testimoniato le cose che il marinaio Bertrand dice? Dico questo perché quando questo marinaio scende – lo dico per chi non ha visto il filmato – è molto concitato, anche molto forte, non provato, ma urla e aggredisce qua e là delle persone.

Vorrei sapere che cosa dice, se lei lo ha ascoltato, perché sarebbe per noi importante.

L'altra volta, come teste oculare, lei ha sentito ciò che dice il Bertrand, l'unico sopravvissuto. Può dirci cosa ha ascoltato quella notte e in quale modo si è espresso questo marinaio? Quali parole dice e in quale modo? Tutti riescono a sentire le sue affermazioni? Qualcuno, che lei sappia, ha testimoniato le cose che il marinaio Bertrand dice? Riportandole per chi, magari, non ha visto il filmato, questo marinaio scende sul molo ed è molto concitato, ma non provato. Aggredisce però delle persone e io vorrei sapere che cosa dice. Se lei ha ascoltato, sarebbe importante saperlo.

Lei dice di essere stato in capitaneria quella notte e che, a un certo punto, è stato preso e allontanato da figure che non avevano abiti militari. Riconosce queste due figure come due uomini in giacca e cravatta, che buttano fuori tutti? Anche su questa informazione, può dirci qualcosa di più?

Queste sono le domande riguardanti lei come teste oculare e, a tal proposito, io la ringrazio per quello che ha detto le volte precedenti e anche oggi. Rispetto a questo, Presidente, io devo confessare di avere oggi il sangue agghiacciato e, come me, penso lo abbiano anche tutti gli altri, che hanno potuto ascoltare le parole dette dalla viva voce dell'ammiraglio Albanese.

È una testimonianza a caldo, dove egli dice – e ho segnato le parole esatte – di vedere questo traghetto, come lui ha anche ribadito, che prende fuoco dalla parte di coperta. Egli dice: «si spera che al centro, dove non c'erano le fiamme, ci sia ancora qualcuno sotto un qualche riparo».

Da quello che ha detto il signor Pacini, l'ammiraglio Albanese dice ciò quando ritorna al molo, cioè tra le 2,30 e le 3. L'ammiraglio Albanese è lì in mare perché dice che deve accertarsi, deve verificare ciò che succede. Questo lo ha detto lui stesso e noi lo abbiamo riportato nelle sue testimonianze: io, comandante della capitaneria, vado in mare perché in capitaneria c'è l'addetto, che dovrebbe coordinare. Io, però, vado in mare a vedere se c'è bisogno. Mi trovo sotto il Moby Prince e vedo che c'è il traghetto in fiamme, ma non nella parte centrale, e spero che ci sia qualcuno vivo che in qualche posto si sta riparando. Io, comandante, questo lo dico alle 2,30 quando sono al molo (sempre in base a quanto detto dal signor Florio Pacini).

In base a quello che abbiamo sentito dal Veneruso la volta scorsa, il quale ha ammesso che sono stati rotti gli oblò con questi maniglioni, il signor Veneruso insieme ai suoi colleghi stacca gli oblò alle ore 3. L'ammiraglio Albanese è al molo tra le 2,30 e le 3, il che vuol dire che gli oblò sono ancora sigillati e che, se c'è gente e vita a bordo, sono ancora tutti là. Questo è il senso dell'affermazione.

Nelle risposte che ci dà l'ammiraglio Albanese, egli poi dirà un'altra cosa: le fiamme ricoprivano interamente la nave, e non che una parte non veniva infiammata e che forse qualcuno poteva essere a bordo vivo. Invece dice che lui non può dare ordine ai vigili del fuoco di fare un accesso a bordo perché mancano le attrezzature ma non dice neanche di poter spegnere il traghetto.

Chiedo dunque al signor Pacini: un comandante di capitaneria conosce tecnicamente i traghetti al punto tale di sapere che al centro di un traghetto potrebbe esserci una zona con delle paratie tagliafuoco? Se dice che qualcuno potrebbe essersi riparato, lo dice consapevolmente sapendo che, tecnicamente, esiste una zona dove le fiamme non arrivano? O magari non ne è al corrente perché il suo ruolo di comandante non lo porta a dover essere a conoscenza di questi dettagli?

Egli, quindi, non dà la possibilità di accedere al traghetto, ma non dà neanche la possibilità ai suoi sottoposti di comunicare in Capitaneria di mandare a spegnere l'incendio attraverso i Vigili del fuoco, perché forse c'è qualcuno vivo dentro. E lo dice sempre lui, a caldo, quando alle 2,30 del mattino arriva al molo.

Lei, dunque, sa dirci se un comandante deve sapere che esistono delle paratie tagliafuoco, dove il fuoco e fumo possono non entrare? Lo chiedo perché questo riguarda il problema legato ai soccorsi e alla mancanza di una luce chiara veramente effettiva sulla responsabilità del soccorso e dei sopravvissuti.

Lo sapremo davvero attraverso l'esame del sangue se le cose stessero davvero come ci ha detto il signor Pacini.

Se le persone che erano dentro con le loro borse e con i giubbotti di salvataggio avessero potuto salvarsi la vita, una volta che fossero usciti dalle porte aperte probabilmente dalla squadra antincendio, avremmo allora la situazione allucinante di un comandante che si rende conto che forse può esserci vita a bordo ma che non comunica alla capitaneria di inviare quantomeno i soccorsi dei Vigili del fuoco ad affrettare, al limite, lo spegnimento del traghetto Moby Prince, se non a salire a bordo.

E abbiamo una situazione allucinante, in quanto egli scarica la responsabilità sui Vigili del Fuoco dicendo, nelle sue risposte, che questa operazione spettava loro. Ma se nessuno coordina, ed è lui la persona che deve riferire alla Capitaneria per coordinare i soccorsi. Allora io devo rifarmi a quanto scrive l'ammiraglio Francese, cioè che non c'è stata una organizzazione di soccorsi fino alle 5 di mattina. Lei ci ha portato foto di quelle che sono le varie sezioni del traghetto, perché se non le si vedono così è anche difficile capirsi.

PRESIDENTE. Senatrice Paglini, le ricordo che alle ore 16,45 dobbiamo sospendere i nostri lavori.

Le sue osservazioni, ancorché preziose, sono già patrimonio della Commissione.

PAGLINI (M5S). Allora, Presidente, ho già formulato in modo abbastanza chiaro le domande rivolte al signor Pacini come teste.

Per il resto, si prenda il mio intervento come una riflessione a voce alta con la presidenza e con i nostri esperti affinché si possa chiarire al meglio questo evento.

PRESIDENTE. Vorrei focalizzare la mia attenzione su due momenti: il primo è quello dell'impatto.

Signor Pacini, secondo la sua ipotesi, che ha qui palesato, nel momento antecedente l'impatto poteva esserci una avaria a bordo dell'Agip Abruzzo, cioè qualche problema per il quale il comandante Superina si trovava probabilmente sul ponte di coperta, aveva un VHF portatile e quindi non si trovava nei locali della plancia.

Poiché egli ha scambiato una nave con una bettolina, le chiedo se, da quel punto di osservazione, se là si fosse trovato, lui avrebbe avuto la possibilità di distinguere meglio il tipo di mezzo di imbarcazione con il quale era venuta a collisione l'Agip Abruzzo andandole addosso anche perché il traghetto nelle prime fasi dell'impatto era probabilmente ancora illuminato; questo nei primissimi istanti.

La seconda domanda invece è legata alla manovra di disincaglio e di disostruzione. Secondo lei lo sgancio avviene per effetto di una manovra solo ed esclusivamente da parte del personale del Moby Prince, che ha il tempo di mettere le macchine addietro e quindi di sganciarsi, o è anche frutto di una manovra collaborativa, piuttosto che in via autonoma, da parte del personale di macchina dell'Agip Abruzzo?

Signor Pacini, si concentri su queste due questioni. La prima è costituita dalle due domande della senatrice Paglini su cosa ha detto Bertrand e sul tema dell'allontanamento in Capitaneria; la seconda è costituita dalle mie due domande. Se poi ci fosse ancora tempo e lei volesse fare delle osservazioni sull'altro argomento che poneva la senatrice Paglini, è libero di farlo; mi riferisco alla coincidenza di questi orari nei quali non era ancora avvenuto ciò che ci è stato riferito da Veneruso, mentre invece contemporaneamente era in porto. Ma questo punto mi sembra abbastanza chiaro.

Ovviamente do per scontato che, se la Commissione ritenesse utile un nuovo approfondimento nelle fasi successive o se lei stesso, come ci ha dimostrato questa volta, trovasse altri elementi utili, la Commissione usufruirà del servizio che lei ci sta offrendo.

PACINI. Signor Presidente, sono interessato quanto voi ad arrivare alla verità, perché sono venticinque anni che mi porto dentro questa storia. Per quanto riguarda la partenza, io sono stato avvertito intorno alle 23,10 o 23,15 dall'ispettore D'Orsi del fatto che era avvenuto l'incidente. Ero all'altezza di Pistoia e stavo rientrando. Quel pomeriggio, dopo essere stato a bordo del Prince, ero andato a Firenze per un appuntamento di lavoro e stavo appunto rientrando a Firenze; sono arrivato al porto di Livorno intorno alle 23,45. Per me era scontato, visto che lo sapeva D'Orsi, che tutti sapessero che il Prince era coinvolto nell'incidente. Quando sono arrivato a Livorno alle 23,45, non sapevo che in quel momento c'era Bertrand che diceva che la nave era il Prince. Trovai miei colleghi – perché non c'era solo D'Orsi, ma c'erano anche altri – dietro il punto d'ormeggio dei rimorchiatori a Livorno, che stavano ascoltando via radio le informazioni che arrivavano. Chiesi loro se erano stati in Capitaneria ad informarsi perché, conoscendoli, sapevo che non c'erano andati; mi hanno risposto di no e quindi sono andato io in Capitaneria a sentire cosa succedeva. In Capitaneria c'era un po' di agitazione. Sono stato lì dieci minuti o un quarto d'ora. Non sono stati loro a buttarci fuori, perché nel frattempo sono arrivati due personaggi in giacca e cravatta, che hanno parlato con l'ufficiale responsabile; dopodiché è venuto il marinaio che ci ha invitato ad uscire.

Io sono uscito e sono andato in banchina; in banchina in quel momento stava rientrando l'equipaggio dell'Agip Abruzzo. Quando è sbarcato l'equipaggio dell'Agip Abruzzo, la cosa che mi ha sorpreso subito è che erano tutti vestiti da lavoro. Questa mi sembrò una cosa stranissima a quell'ora, perché si trattava di una nave che era alla fonda e che quindi, alle cinque del pomeriggio, aveva terminato i lavori. A parte le sette o otto persone di guardia che potevano essere in giro, per il resto erano tutti franchi. Quindi il fatto che fossero vestiti da lavoro a quell'ora è una cosa anomala, perché di solito ci si fa la doccia e ci si cambia; invece erano tutti vestiti da lavoro, dal primo all'ultimo.

Questa cosa la notai subito e poi ci ho lavorato sopra. Dopo una mezz'oretta, più o meno, dallo sbarco dell'equipaggio dell'Agip Abruzzo, è

arrivata la motovedetta della Capitaneria 232, con a bordo Bertrand. Quest'ultimo già inveiva da sopra la motovedetta; poi c'è stato uno scostamento e quindi sembrava che stesse per cadere in mare. Poi l'hanno preso e l'hanno imbarcato sull'ambulanza. Quando era sull'ambulanza, è schizzato fuori battendo le mani contro la porta dell'ambulanza e ha cominciato a urlare. Era indubbiamente scioccato, ma urlava in maniera pesante nei confronti dei soccorsi; voleva che con l'ambulanza andassero sottobordo, perché i suoi amici erano lì che morivano bruciati.

Quindi, per quanto riguarda Bertrand, gli ormeggiatori dichiarano che Bertrand dice che ci sono persone a bordo. Poi gli ormeggiatori dicono che Bertrand ha detto che sono tutti morti. Poi, il giorno dopo, Bertrand stesso dice che sono tutti morti. Però inviterei la Commissione a cercare la prima intervista rilasciata da Bertrand a Giulio Borrelli, un giornalista della RAI che fu il primo ad intervistarlo; Bertrand in quella intervista racconta un'altra storia. Io non sono mai riuscito a riaverla; ce l'avevo, perché me l'aveva registrata un amico, ma poi mi è stato trafugato un po' di materiale, fra cui anche questa intervista. Da questa intervista si creò anche l'equivoco del fatto che erano tutti a vedere la partita. Bertrand racconta infatti che era in cucina, che ha portato la colazione a bordo e che poi è corso con tutti gli altri a vedere la partita; queste sono le parole di Bertrand. Lì hanno interpretato le parole «con tutti gli altri» come se si riferisse a tutta la nave; ma in realtà sulla nave stavano vedendo la partita solo coloro che erano franchi dal servizio, mentre gli altri erano tutti al lavoro (ad esempio i camerieri o il comandante).

PAGLINI (M5S). Signor Pacini, quello che sta dicendo non è una cosa di poco conto. La domanda che le ho fatto è un pochino più precisa, perché per me quello che ci sta dicendo è fondamentale. Lei ha visto l'unico testimone che scende dal tragheto e che dice delle cose; lei ha detto che lo mettono nell'ambulanza e che lui riapre l'ambulanza. Noi abbiamo il filmato in cui lui dal tragheto va verso l'ambulanza; almeno questo è quello che noi abbiamo visto in giro per la rete, poi non so se ci sono anche altri filmati. Vorrei sapere se lei era proprio vicino a Bertrand e ha sentito le sue parole oppure gliele hanno raccontate dopo. Lei sente quello che dice questa persona? Si ricorda le cose che dice e quale espressione usa? Sappiamo che Bertrand è una persona semplice di vent'anni, campana. Vorrei sapere se lei in questi anni ha avuto modo di focalizzarlo, perché è l'unico sopravvissuto.

PACINI. Bertrand urla ed impreca, in un napoletano abbastanza stretto, che i suoi amici stanno morendo bruciati e dice di andare a prenderli con l'ambulanza; questo è quello che dice Bertrand. Lei ha ragione quando dice che ci sono due filmati. I due filmati sono uno di Telegranducato e uno di Telemaremma. Quello di Telegranducato, come tutti i filmati di Telegranducato, è stato tagliato, ricucito e sistemato. Invece quello di Telemaremma – se non ce l'avete ve lo faccio avere, perché ce li ho tutti e due – è proprio nitido, senza montaggi e senza manomissioni.

Bertrand dunque dice queste cose in napoletano stretto. Devo dire che, nel riguardare il filmato, io lo capisco e non lo capisco. Però se fate fare un'analisi ad un napoletano ve lo potrà confermare.

Ma quello che dice a Borrelli è una storia totalmente diversa da quella che poi sarà indotto secondo me a raccontare successivamente. Egli racconta a Borrelli che, insieme a Massa e Gheddafi, è sceso in *garage* ed ha cercato di aprire il portellone.

Tra le altre, l'apertura del portellone è stata confermata anche dagli ormeggiatori Mattei e Valli, i quali in audizione vi hanno detto che cercavano di aprire il portellone per buttarsi in mare; il portellone non si è aperto oppure hanno rinunciato perché hanno visto che la nave stava andando a marcia indietro e quindi, di conseguenza, sono risaliti. Egli racconta che, quando sono risaliti, ha perso i suoi amici; quando è arrivato nel disimpegno che c'era fra il salone Deluxe, che era verso prua, e le cabine di poppa, i due hanno infilato il salone Deluxe e lui ha infilato invece il corridoio delle cabine. Arrivato in fondo alle cabine c'era una porta, che lui racconta di aver sfondato; questa porta era chiusa a chiave, perché dava sul ponte di manovra, dove i passeggeri non dovevano andare. Quindi lui si è posto a poppa e si è salvato per questo. Però Bertrand racconta due fatti diversi.

Per quanto riguarda Albanese ci torneremo dopo. L'impatto è avvenuto non per un'avaria del Moby Prince, ma perché il Moby Prince ha messo il timone a 30 gradi a dritta. Da regolamento internazionale, quando si evita una collisione, poco prima di essa c'è una voce in radio che dice qual è quella nave; quando si evita una collisione per evitarla bisogna tirare il timone tutto a dritta.

Lui ha dato timone tutto a dritta e il timone è stato trovato 30 gradi a dritta. Anche l'ingegner Mignogna ha detto che sulla colonnina era solo 15 gradi, mentre poppa era 30 gradi a dritta, adducendo una disfunzione. In realtà, la disfunzione non esiste. Il primo ha dato ordine al timoniere di tirare tutto a dritta, una volta evitato l'ostacolo; anche se sono stati colpiti, ha dato ordine di tutto a sinistra per cercare di sfilare anche l'Agip, ma si è accorto che non ce la faceva.

Quindi è andato di manette e ha ridotto la velocità d'urto, mettendo macchina indietro. Ecco perché il Moby Prince poi si stacca a marcia indietro e ad una velocità sostenuta, proprio perché macchina indietro tutta, in macchina gli hanno risposto, e la nave ha cominciato a girare la macchina indietro. Poi, quando si sono accorti che i soccorsi non li raggiungevano, hanno ridotto il passo e, quindi, la velocità.

Quindi l'urto non è avvenuto per un'avaria a bordo del Moby Prince, ma perché il Moby Prince ha dovuto evitare qualcosa che gli si è parato davanti e, quindi, ha svoltato a destra. La botta che ha dato all'Agip è da destra, cioè da poppa verso prua, nelle condizioni classiche, come è classico e dimostrabile che ha cominciato a girare a marcia indietro, infatti girava intorno all'Agip e non a Nord dell'Agip.

Per quanto riguarda il comandante Superina, egli inizialmente – le cose mutano nel tempo; infatti, sono cambiate cercando di coprire quello

che era da coprire – ai soccorsi dice che è stato speronato da una nave, non parla di bettolina. Dopo che la capitaneria gli chiede quale fosse la nave che lo aveva colpito, lui risponde «ora qui è un macello, lasciatemi in pace» e la capitaneria gli risponde «ah va bene, comandante». Due secondi dopo chiama lui e dice «quella che ci è venuta addosso sembra una bettolina».

Dire che si cerca di prenderci per il naso è dire poco. Dalla sua posizione infatti, dall'urto avuto, da tutto ciò che è successo, non era possibile sbagliarsi. Il comandante Cannavina, comandante armamento dell'Agip ha detto che un comandante che scambia un Moby Prince per una bettolina che porta petrolio è un comandante che ha sbagliato mestiere.

Non è possibile per la potenza dell'urto e la violenza; il Moby Prince era una nave da 6.500 tonnellate e in quel momento doveva essere ad una velocità intorno ai 7-8-10 nodi, nonostante la marcia indietro, forse 13 nodi dove doveva essere in quel momento. Una bettolina è di 1.000 tonnellate e va ad una velocità di 5 nodi, non può mai arrivare a quel fragore. Non solo; la plancia del Moby Prince è al di sopra del bordo dell'Agip. La nave devono averla vista per forza. Per me c'era l'incendio a 100 gradi e sulla tanica n.6, quindi poteva essere in una zona diversa dalla diritta nave; se erano intorno al fuoco, andavano da destra a sinistra ma devono aver visto per forza la nave.

Il fatto che l'incendio a bordo fosse precedente all'impatto con il Moby Prince, lo dicono gli stessi marittimi dell'Agip, perché ci sono testimoni da terra, dei livornesi – e sono testimonianze agli atti – che dicono chiaramente di aver visto dei bagliori e poi hanno visto il Moby Prince arrivare. Lo dicono i due cadetti dell'accademia che vedono i bagliori, le fiamme e poi arriva il Moby Prince. Tutto il personale però dell'Agip Abruzzo, su 30 persone, se non mi ricordo male 22 dichiarano che l'esplosione – non parlano di collisione – è avvenuta dalle 22.10 alle 22.15. Ce ne è poi uno che dice alle 22.35, uno che dice alle 22.25 e un paio non dicono l'orario, perché affermano che stavano dormendo e quindi non lo sapevano. Questi dicono alle 22.15.

La Commissione si permette di fare un'affermazione di questo genere: è impossibile, questi 30, 25 o 22 che fossero, si sbagliano perché il Moby Prince era una cosa certa che alle 22.14 era sulla Vegliaia, il tragitto che doveva fare per collidere con il Prince non poteva essere coperto in un minuto. Quindi si sbagliano quelli dell'Agip Abruzzo. È una cosa da fuori di testa.

La stessa Commissione dice poi che comunque l'Agip Abruzzo era fuori dalla zona di via di ancoraggio, a 3,7 miglia dalla Vegliaia, perché è questo che dichiarano, e il Moby Prince non poteva coprire 3,7 miglia in 11 minuti. Dicono quindi cose che vanno a contrastare equazioni matematiche. Non sono ingegnere. Vorrei però essere messo a confronto con questi ingegneri o con quelli che hanno stilato questa cosa, che dicono che il Moby Prince ha colliso con l'Agip Abruzzo a 3,7 miglia dalla Vegliaia, coprendo 3,7 miglia in 11 minuti. Non era materialmente e matematicamente possibile perché doveva viaggiare a 22 miglia all'ora. Allora non

era lì, era a 2,7 miglia, ma l'incendio è partito alle 22.15; è un'esplosione per conto suo, la famosa manichetta bruciata.

PRESIDENTE. Vorrei soffermarmi su un ultimo aspetto, quello del disincaglio, e sapere se avessero manovrato anche dall'Agip.

PACINI. Agli atti il direttore di macchina, il comandante e altri dichiarano che ad un certo punto l'Agip Abruzzo è stato messo in moto e ha fatto circa quattro miglia arando il mare. Questa per chi conosce il mare è una bestemmia enorme. Non hanno nemmeno scalfito la vernice sulla fiancata. Hanno cercato di portare questo come dimostrazione del fatto che il Moby Prince si è staccato perché l'Agip andava avanti; anche questo è però impossibile perché se l'Agip andava avanti a 4 miglia e il Moby Prince, come dichiarano loro, andava avanti a 19, 20, 16, 13 miglia, era sempre più veloce; anzi il Moby Prince spingeva, non avrebbe mai potuto disincastrarsi, si sarebbe infilato ulteriormente. La manovra era una manovra normale.

Lì a bordo è successo che il primo ufficiale ha detto al comandante «Comandante, in mezzo alla rotta abbiamo una nave dell'Agip per 200 gradi»; 210 gradi è dove doveva andare il Prince. Il comandante giustamente, vedendo la prua dell'Agip verso ponente, cioè verso Ovest, ha detto di sfilarla di poppa, è andato per sfilarla di poppa.

Quando sono arrivati ad evitare la collisione ed hanno visto che collidevano con l'Agip, il primo ufficiale, come è normale che faccia, è corso alle manette e ha dato macchina indietro e lì la nave ha cominciato a girare verso il dietro. Non è un comando immediato, è un comando che necessita di un po' di tempo, quindi ha colliso e poi è tornata indietro. Le lamiere strappate dalla fiancata dell'Agip dimostrano questo; è stata una sorta di cavatappi, di apriscatole che ha tirato fuori delle lamiere verso poppa e non ha tirato fuori quelle verso prua. Se era con quell'andamento, non sarebbe mai potuto uscire in quel modo.

PRESIDENTE. Concludiamo la seduta; ringraziamo il signor Florio Pacini e attendiamo che ci invii tutto il materiale che ci ha presentato e quello che ritiene utile.

La Commissione è convocata martedì 27 settembre, alle ore 11.30, con l'audizione dell'ex primo ufficiale della petroliera Agip Abruzzo.

I lavori terminano alle ore 16,50.