



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 48

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

AUDIZIONE DEL SIGNOR GIUSEPPE BERLINO, MARINAIO
DI LEVA PRESSO LA CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO
ALL'EPOCA DEI FATTI

52^a seduta: martedì 11 aprile 2017

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E

**Audizione del signor Giuseppe Berlino, marinaio di leva presso
la Capitaneria di porto di Livorno all'epoca dei fatti**

PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 6 e <i>passim</i>	<i>BERLINO</i>	Pag. 4, 5, 6 e <i>passim</i>
BATTISTA (<i>Art. 1-MDP</i>)	12, 15, 38 e <i>passim</i>		
CAPPELLETTI (<i>M5S</i>)	18, 39		
FILIPPI (<i>PD</i>)	16		
FLORIS (<i>FI-PdL XVII</i>)	12, 17, 39 e <i>passim</i>		
GRANAIOLO (<i>Art. 1-MDP</i>)	16		
MUSSINI (<i>Misto</i>)	7, 19		
PAGLINI (<i>M5S</i>)	7, 11, 16 e <i>passim</i>		
URAS (<i>Misto</i>)	18, 31, 35 e <i>passim</i>		

Le parti secretate sono state desecretate nella seduta del 22 dicembre 2017.

Sigle dei Gruppi parlamentari: ALA-Scelta Civica per la Costituente Liberale e Popolare: ALA-SCCLP; Alternativa Popolare-Centristi per l'Europa: AP-CpE; Articolo 1 – Movimento democratico e progressista: Art.1-MDP; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Euro-Exit, M.P.L. – Movimento politico Libertas, Riscossa Italia): GAL (GS, PpI, M, Id, E-E, MPL, RI); 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-Federazione dei Verdi: Misto-FdV; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL; Misto-UDC: Misto-UDC.

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

I lavori hanno inizio alle ore 12,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del signor Giuseppe Berlino, marinaio di leva presso la Capitaneria di porto di Livorno all'epoca dei fatti

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del signor Giuseppe Berlino, marinaio di leva presso la Capitaneria di porto di Livorno all'epoca dei fatti.

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

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

Do il benvenuto al signor Giuseppe Berlino, che ringrazio per la sua disponibilità, visto che è stato lui a chiedere di essere audito dalla Commissione. Avevamo in programma di ascoltarlo più in là nel tempo, ma abbiamo accolto subito la sua richiesta, che ci è sembrata tra l'altro molto opportuna anche in relazione agli ultimi elementi che la Commissione sta acquisendo.

Chiedo all'audito se ritenga che il suo intervento debba essere secreto e la stessa domanda rivolgo ai commissari. In ogni caso, l'audito e i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la secrezione dell'audizione o di parte di essa, qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non debbano essere divulgati. A norma dell'articolo 13 del Regolamento interno, è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

Come ho detto, il signor Giuseppe Berlino era marinaio di leva presso la Capitaneria di porto di Livorno all'epoca dei fatti. Fu proprio il signor Berlino a sostituire l'altro marinaio di leva Spartano, dopo che quest'ultimo diede l'allarme e salì sulla motovedetta CP232; il signor Berlino seguì fino alla mattina successiva all'incidente la sala radio della Capitaneria di porto e redasse il brogliaccio che è agli atti.

A lui cedo quindi volentieri la parola, ringraziandolo ancora una volta.

BERLINO. Buongiorno a tutti.

Come già anticipato dal Presidente, sono Giuseppe Berlino e all'epoca dei fatti svolgevo il servizio di leva in Capitaneria. La sera dell'incidente in realtà ero al servizio di guardia. Ricordo che al servizio radio dalle ore 20 a mezzanotte c'era uno dei marinai della motovedetta di servizio, che poi a mezzanotte, appunto, veniva sostituito da altro personale, nello specifico quella sera da me.

Partito l'allarme, il marinaio chiamò il sottoufficiale di guardia, avvisò il suo comandante di motovedetta che dormiva negli alloggi della Capitaneria poco distanti; gli venne detto di approntare la motovedetta, per cui si fece sostituire e da quel momento in poi fui io a scrivere il brogliaccio, di cui avete copia.

Premetto da subito che alcune delle cose di cui ho ricordo e delle quali c'è certezza non sono state annotate, non per chissà quale motivo, ma semplicemente perché eravamo in tre in sala: oltre a me, il sottufficiale e l'ufficiale di ispezione. Non so se avete già acquisito informazioni sulla composizione all'epoca della sala operativa della Capitaneria: in ogni caso, c'era un apparecchio radio con un doppio VFO, il che significa che si poteva ricevere su due canali contemporaneamente e trasmettere solo su uno, per cui aveva, sia i canali marini, che i canali militari adibiti al traffico. C'era anche un altro apparato, che però non veniva usato perché aveva rotto il sistema dello *sqelch* per la riduzione del rumore. C'erano inoltre due telefoni collegati con il centralino, oltre ad una linea esterna e il telefono punto-punto, che collegava la sala operativa con la torre di controllo dell'aeroporto di Pisa. Questa era sostanzialmente all'epoca la dotazione della sala operativa, che doveva gestire sia l'ordinario, che le eventuali emergenze.

Questo spiega anche perché di alcune cose che furono dette per telefono ebbi notizia verbale, ma non le annotai, dal momento che non ne avevo certezza, non avendole sentite personalmente. Alcune comunicazioni con i comandi superiori, per esempio, furono fatte con quel telefono; nella notte, poi, arrivarono direttamente sul numero di telefono dell'operativa diverse chiamate, sia dall'ispettorato generale delle capitanerie che da Maridipart La Spezia: su quello che fu detto nel corso di quelle telefonate, però, non posso aiutarvi.

Analogo discorso vale per quello che riguarda le comunicazioni radio che sono agli atti, quelle registrate sul canale 16. In alcune interviste o in alcuni programmi ho sentito parlare di alcuni buchi nelle comunicazioni: quando, per esempio, viene pronunciato il nome del Moby Prince dagli ormeggiatori, si sente un buco nelle comunicazioni sul canale 16, ma in realtà c'era traffico con la vedetta sul canale riservato. Lo ricordo perché arrivò quasi in contemporanea dagli ormeggiatori la notizia di quale era la nave, direttamente sul canale riservato militare: in quel momento ero io alla radio e quindi lo ricordo bene, ma parliamo comunque delle ore 23,45 o 23,46 (sulla copia che vi ho consegnato è indicato l'orario preciso).

Per quanto riguarda gli allarmi dati, furono avvisati praticamente tutti gli enti che erano in porto. In particolare, alle ore 22,30, quando ci fu la certezza di quello che stava succedendo, furono allertate, sia la motovedetta reperibile, che quella di guardia, i Vigili del fuoco e tutti gli altri mezzi nautici presenti in porto (Guardia di finanza, Polizia penitenziaria, Carabinieri e rimorchiatori, che furono avvisati nell'immediato).

Non ho altro da aggiungere, a meno che voi non abbiate qualche richiesta o qualche domanda in merito agli eventi di quella notte.

PRESIDENTE. Se possibile, signor Berlino, le chiederei di darci una cronologia dei fatti, anche in base al brogliaccio.

BERLINO. Partirei dalle ore 23,27, quando sono andato a sostituire Spartano.

PRESIDENTE. Sino alle ore 23,27 quindi c'è Spartano?

BERLINO. Sì.

Praticamente arriva la prima comunicazione, quella che poi dai nastri puliti si capisce che era il *May Day* del Moby Prince, ma che era praticamente impossibile sentire e che infatti non è stata sentita in Capitaneria: per la tipologia di apparato e per le ragioni che i periti hanno ampiamente descritto, per interferenze, nonché per la presenza di strani fenomeni non era assolutamente udibile. Inizia a parlare il comandante Superina, che viene in realtà sopramodulato, per cui su di lui parla l'avvisatore che dice: «Forse non avete capito: c'è l'Agip Abruzzo in fiamme qui fuori». A quel punto il marinaio che è lì – io ero nei pressi, per cui in realtà ho assistito quasi in diretta a questa comunicazione – avvisa il sottufficiale di guardia, che poi interviene, mettendo in atto tutta la procedura. Viene chiamato quindi l'ufficiale, che nel giro di pochissimi minuti scende perché alloggiava in Capitaneria, e avvisa i piloti, i Vigili del fuoco, mettendo in atto la procedura.

Arriva poi la seconda comunicazione del comandante dell'Agip Abruzzo, il quale dice che è stato urtato probabilmente da una bettolina, di cui parla tra l'altro diverse volte. Dice che trasporta idrocarburi e dà la posizione geografica dell'ancoraggio, ovvero 2,7 miglia, per 45° gradi a Sud della Vegliaia.

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo, ma voglio segnalare ai colleghi che questa posizione è riportata nella prima pagina del brogliaccio, in basso sulla sinistra, dov'è scritto ore 22,50-posizione motonave cisterna (MC) Agip Abruzzo: 2,7 miglia a 45° a Sud della Vegliaia.

BERLINO. Dopo 5 minuti viene data una posizione più precisa secondo il sistema LORAN, che era il sistema di navigazione in funzione all'epoca.

PRESIDENTE. Alle 22,55?

BERLINO. Sì, alle 22,55 viene data la posizione LORAN.

PRESIDENTE. Questa posizione teneva conto o meno della correzione dell'errore definito in quella zona? Ci è stato sempre riferito di un errore di alcuni metri, se non sbaglio.

BERLINO. Sì, perché sotto costa il sistema LORAN era poco preciso.

PRESIDENTE. Dunque non si sa.

BERLINO. Questa è la posizione che dà il comandante via radio e che è stata poi annotata sul brogliaccio. L'altra, invece, è semplicemente la posizione geografica, ovvero 2,7 miglia a Sud del muro della Vegliaia, che era all'uscita dell'imboccatura Sud del porto di Livorno.

Ci tengo a precisare che ovviamente per le annotazioni non seguivo l'orario cronologico degli eventi, perché ero da solo a scrivere: mi dividevo tra radio e telefono e, alla fine, annotavo. La stessa uscita della motovedetta CP232, ad esempio, è stata annotata dopo, ma con l'indicazione dell'orario esatto.

PRESIDENTE. Se non sbaglio alle 22,35?

BERLINO. Praticamente dopo nemmeno 10 minuti la motovedetta di guardia esce.

PRESIDENTE. L'orario indicato per l'uscita della CP232 sono le 22,35.

BERLINO. Alle ore 23 chiama la sezione di volontariato di Livorno, nella fattispecie la pubblica assistenza e dice di aver mandato delle ambulanze nella zona della terrazza Mascagni. Vengono ovviamente richiamati e vengono fatti spostare nel piazzale antistante alla Capitaneria, dove si presumeva che sarebbero arrivati gli eventuali naufraghi.

Ci arriva la prima comunicazione dei Vigili del fuoco, in cui si dice che la zona è piena di fumo e non si riesce ad operare. Via radio, allora, l'Agip Abruzzo risponde che sparerà dei razzi di segnalazione. A questo punto capo Manganiello, il nostromo del porto, esce con il Tito Neri II, ovvero con uno dei rimorchiatori, la cui banchina era antistante a quella della Capitaneria.

PRESIDENTE. A che ora?

BERLINO. Alle 23,01.

PRESIDENTE. Sarebbe l'orario indicato come 23,02 e corretto poi in 23,01?

BERLINO. Esattamente.

MUSSINI (*Misto*). Non voglio interrompere, ma vorrei capire perché ci sono così tante correzioni.

PRESIDENTE. La senatrice Mussini chiede il motivo delle molte correzioni negli orari, in questo caso sui minuti.

BERLINO. Evidentemente era nella sequenza dei fatti. Come ho già detto, ero da solo a fare le annotazioni, che sono state scritte sul momento. Magari mi accorgevo di aver scritto male, in maniera incomprensibile, per cui andavo a ricalcare, considerata anche la mia calligrafia che, come vedete, non è delle migliori.

PRESIDENTE. Quindi non sono correzioni di numeri, ma sottolineature dei numeri. È così?

BERLINO. Per quanto riguarda in particolare le righe che vedete sulle copie, sono state tracciate all'inizio, quando alcuni giorni dopo gli eventi sono stato sentito dalla polizia giudiziaria, quindi dai Carabinieri; successivamente – il motivo è evidente, vista la mia calligrafia – sono stato richiamato per fare una prima trascrizione del brogliaccio. Dapprima, nelle prime pagine si cancellava, poi ci si è resi conto che si stava manomettendo il brogliaccio e quindi non si è più fatto, per cui nelle pagine successive le righe non ci sono più. Le righe che vedete sono state fatte nel momento in cui c'è stata la prima trascrizione che – non so se è agli atti – però non è proprio fedele rispetto a quello che è scritto, perché è stata fatta in maniera molto sommaria. Io ne ho preparata ora un'altra più fedele e letterale, che vi lascerò, contenente esattamente gli errori e gli orari che sono stati scritti, dal momento che, andando a rileggere poi nel tempo la prima trascrizione che è stata fatta, non era proprio così fedele.

PAGLINI (*M5S*). Signor Presidente, considerato che sarà illustrata un'ampia cronologia degli eventi, volevo chiederle se fosse possibile procedere per settori, così da poter formulare le domande quando vengono citati gli eventi, perché c'è il rischio altrimenti di perdersi un po' nella vastità delle informazioni da richiedere.

PRESIDENTE. D'accordo, senatrice, mi pare una buona proposta. Proseguiamo pure.

BERLINO. Siamo arrivati alle ore 23,02. La pubblica assistenza giunge nel piazzale; alle 23,10 chiama la Cape Breton per informazioni, cui risponderà poi l'avvisatore in inglese.

PRESIDENTE. L'avvisatore marittimo?

BERLINO. Sì, l'avvisatore marittimo risponde, invitando in realtà la pubblica assistenza ad allontanarsi per motivi di sicurezza sotto disposizione dell'ufficiale, perché si sapeva qual era il carico.

PRESIDENTE. Si sapeva dunque che la Cape Breton trasportava armi?

BERLINO. Si trattava in generale di esplosivi, il dettaglio non c'era. Erano merci pericolose. Ricordo che si era da poco conclusa la Guerra del Golfo e il porto di Livorno era un *hub* per Camp Darby, come mi pare sia stato abbastanza esplicitato in altre audizioni. C'erano queste navi che arrivavano e scaricavano sostanzialmente rifornimenti per Camp Darby.

PRESIDENTE. Parliamo sempre delle ore 23,10?

BERLINO. Sì. L'Agip Abruzzo dice di andare a poppa, perché è lì che si è sviluppato il fuoco, aggiungendo che la nave che l'ha urtata è anch'essa in fiamme. Non dice di che tipo di nave si tratta e parla sempre di questa famosa bettolina. A questo proposito, voglio far notare una cosa che va un po' al di fuori di quelli che sono i fatti: abbiamo un comandante con una certa esperienza che, restando incastrato – sembra anche per diversi minuti – continua a parlare di una bettolina, senza dire di che tipo di nave si tratta. Ripensando ai fatti, questa cosa mi ha sempre fatto riflettere: lo trovo abbastanza singolare.

PRESIDENTE. Proseguiamo sino alle 23,30.

BERLINO. La nave è in fiamme, per cui vengono fatte allontanare le navi, tra cui la Cape Breton e quelle che trasportano merci pericolose: l'ordine arriva in parte sul canale 16 e, in parte, sul canale dell'avvisatore. In generale il 16 è il canale dell'emergenza, sul quale vengono fatte tutte le chiamate ai vari enti; poi ogni ente dirotta per il suo traffico su un altro canale. Come dicevo, il traffico è stato fatto in parte sul canale dell'avvisatore, ma non è agli atti la comunicazione sulla bobina, perché evidentemente quel tipo di traffico è stato fatto su un altro canale.

Alle 23,10 i soccorritori, quindi i Vigili del fuoco e i primi rimorchiatori arrivati sul posto, dicono di vedere l'Agip Abruzzo e iniziano le operazioni di spegnimento. Alle 23,12 il comandante Canacci salpa con la motovedetta reperibile, la CP250, con al timone il comandante Ucciardello: a bordo c'è anche il comandante del porto, Albanese, ma l'ho indicato tra parentesi, perché in realtà sul brogliaccio non c'è scritto.

PRESIDENTE. Non lo ha scritto perché non lo sapeva?

BERLINO. Non lo sapevo, anche se poi, quando la CP250 rientra in porto e l'equipaggio sbarca, ci sono le immagini in cui si vede l'ammira-

glio Albanese sbarcare dalla motovedetta e rilasciare interviste sul molo. In ogni caso, lo ha dichiarato poi lui stesso.

Alle 22,50 – questa annotazione può dare anche un'idea del tempo in cui le navi sono rimaste incastrate tra di loro – la torre di controllo di Pisa chiama con il telefono diretto, con il punto-punto, e ci dice che l'aereo in atterraggio all'aeroporto di Pisa vede una nave in fiamme in rada a Livorno.

PRESIDENTE. Una?

BERLINO. Sì, una nave in fiamme. L'unica spiegazione che si può dare sul fatto che l'aereo vedesse una sola nave è che le navi fossero attaccate, perché altrimenti da un'altezza di 700-800 metri – quella con cui gli aerei approssiano la pista – si sarebbe visto qualcosa di diverso. Questo ci dà anche una cronologia degli eventi: siamo alle 22,50, per cui possiamo pensare grosso modo che fosse quella la situazione almeno fino a 10 minuti prima, perché il pilota deve aver chiamato la torre di controllo, che ha seguito le operazioni di atterraggio e ha trasmesso poi l'informazione in Capitaneria.

PRESIDENTE. Prosegua pure fino alle 23,30.

BERLINO. Alle 23,10 addirittura gli altri rimorchiatori che stanno per sopraggiungere chiedono via radio al primo arrivato sottobordo all'Agip Abruzzo, di emettere la portante fissa, allo scopo di intercettarla con il radiogoniometro e fare il punto. Secondo le mie riflessioni, ciò potrebbe evidenziare il fatto che obiettivamente non si vedeva. In effetti, se persone che conoscevano benissimo il porto, lavorandoci tutti i giorni, hanno fatto una richiesta del genere, dicendo ad un altro rimorchiatore di farsi trovare con il radiogoniometro e quindi di farsi intercettare, evidentemente non vedevano nulla. Un conto, quindi, è se una richiesta del genere fosse venuta da persone che in quel porto arrivavano con le cartine; nel momento in cui però la richiesta viene da persone che vivevano nel porto, ciò può essere indicativo di quella che era l'effettiva visibilità, altrimenti non se ne capisce la ragione.

Alle 23,15 ci viene data la posizione esatta della cisterna incendiata, perché evidentemente era arrivata sotto e ci mandava il punto.

PRESIDENTE. Parliamo della CP232, giusto?

BERLINO. Sì, capo Faiella.

Alle 23,20 c'è la prima comunicazione dell'Agip Abruzzo, che dice che si prepara ad abbandonare la nave. A questo proposito, faccio notare che c'è stato un balletto, durato diversi minuti, sul fatto che in realtà non stavano abbandonando la nave, ma che si allontanavano per motivi di sicurezza, anche se, nel momento in cui si scende dalla nave, la si abban-

dona. Si è perso tempo sulla questione: molto di questo traffico è sul canale 16 e ce n'è ampia traccia.

C'è poi una seconda comunicazione di abbandono nave, dopodiché entra il vice questore in sala operativa.

PRESIDENTE. Il vice questore di Livorno?

BERLINO. Sì.

Il secondo messaggio è alle 23,21. La CP232 dice che è sotto, probabilmente dove stanno per calare la scialuppa, preparandosi all'eventuale accoglienza dei naufraghi.

La specifica comunicazione delle 23,24 è stata fatta sul canale militare, sul Charlie, vale a dire sui canali della Marina adibiti alle Capitanerie di porto. Era traffico tra la CP250 e la CP232, ovvero tra la motovedetta a bordo della quale c'era il comandante del porto, il comandante della tecnica e l'altra motovedetta che era fuori.

PRESIDENTE. Alle 23,24 che cosa chiede la CP250?

BERLINO. Chiede le coordinate precise per andare sottobordo, per dare assistenza agli eventuali naufraghi.

PRESIDENTE. E la CP232 dà 43° 28'94 Nord e 10° 14'93 Est.

BERLINO. Sono sempre le posizioni rilevate in base al sistema LORAN.

PRESIDENTE. Sono identiche alle precedenti?

BERLINO. Sono diverse di qualche grado. Quelle rilevate con il LORAN sono molto più puntuali, perché arrivano anche ai centesimi. Nell'indicazione precedente si parla di 29'16 e qui invece di 28'94, che non è 29; 14'93 poi è quasi 15, quindi non 16.

PRESIDENTE. Diciamo che le rilevate con il sistema LORAN sono più precise.

BERLINO. Sono metri diversi, anche se poi bisogna vedere dov'è stato preso esattamente il punto, a 100 o a 50 metri: magari la motovedetta, visto il fumo e le fiamme, non era proprio sottobordo.

PRESIDENTE. Ho capito. Proseguiamo.

BERLINO. Alle 23,25 c'è il terzo messaggio di abbandono nave, in cui dicono che perdono nafta. Alle 23,25 c'è un'annotazione – è una cosa fatta annotare dall'ufficiale di ispezione – in cui si dice che non si hanno ancora notizie della nave che ha urtato.

PRESIDENTE. Chi lo dice?

BERLINO. È l'ufficiale che fa annotare che in quel momento la cosa ancora non si sapeva.

PRESIDENTE. Il vice comandante della Capitaneria?

BERLINO. No, l'ufficiale di ispezione, dunque non l'ufficiale di guardia, come pare sia stato appurato.

PRESIDENTE. Un'altra annotazione è poi quella delle 23,27.

BERLINO. Sì, quando i rimorchiatori dicono che esce la nafta e si incendia sull'acqua. Alle 23,27 la CP232 è a sinistra della nave in fiamme e vede una bettolina in fiamme. C'è poi traffico registrato sul canale militare in cui viene chiesto se hanno bisogno, ma l'ufficiale di ispezione risponde: «Sembra di no, non chiedono aiuto». A questo punto, però, l'ufficiale di ispezione dice di andare a vedere.

PRESIDENTE. L'ordine delle 23,29 che cosa dice?

BERLINO. Il comandante dell'Agip Abruzzo dice che stanno abbandonando la nave per la sicurezza del personale: in questa fase, che dura diversi minuti, c'è il balletto che ho ricordato anche poco fa sul fatto che non si stava abbandonando la nave, ma che ci si stava allontanando per motivi di sicurezza.

PRESIDENTE. Alle 23,30 la CP232 si dirige sulla bettolina in fiamme.

Signor Berlino, quando lei scrive questo vuol dire che è la motovedetta CP232 che comunica via radio?

BERLINO. Alla motovedetta è stato ordinato dall'ufficiale di ispezione Checcacci di andare sulla bettolina in fiamme.

PRESIDENTE. Va bene.

Per il momento mi fermerei qui, per lasciare la parola ai colleghi che desiderano intervenire.

PAGLINI (*M5S*). Signor Berlino, dal brogliaccio vediamo che lei ha iniziato a compilarlo dalle ore 22,27, mentre all'inizio ha indicato le ore 23, per cui correggerei certamente questo dato.

In ogni caso, immagino che per sostituire l'addetto alla compilazione del brogliaccio lei sia entrato prima nella sala operativa, dove sicuramente ha avuto modo di rendersi conto di quello che stava succedendo: ha idea di quanto tempo prima ha fatto il suo ingresso nella sala operativa? Due, tre, quattro minuti prima o quando invece?

Questa domanda è legata a ciò che succede sul canale 16 alle 22,25, quando cioè viene lanciato il *May Day* del Moby Prince. Stiamo parlando di un orario fermo nel tempo, quello in cui il Moby Prince dice: «Moby Prince, Moby Prince, *May Day, May Day*, Moby Prince. Siamo entrati in collisione e prendiamo fuoco. Siamo entrati in collisione e prendiamo fuoco. *May Day, May Day*». Signor Berlino, le chiedo se per caso lei ebbe modo di sentire questo messaggio o se lo sentì qualcun altro che magari, fuori dai microfoni, riferì ai presenti in Capitaneria quello che stava veramente succedendo.

Nel brogliaccio il *May Day* non venne trascritto, ma alle ore 22,27, quando cioè lei iniziò a compilare il brogliaccio, un interlocutore – che non sappiamo bene chi sia – chiamò chiaramente sul canale 16: «Moby Prince, da Livorno mi ricevi?». Lei ha idea di chi stesse cercando il Moby Prince solamente due minuti dopo il *May Day*? Chi era l'interlocutore del messaggio?

Inoltre, prima del messaggio: «Moby Prince, da Livorno mi ricevi?» ci fu il contatto con l'avvisatore marittimo che disse di spostarsi sul canale 10. Signor Berlino, ricorda per caso questo spostamento sul canale 10?

Successivamente, come lei ha raccontato seguendo l'ordine cronologico, il capitano dell'Agip Abruzzo cominciò a dare delle indicazioni di incendio. Quasi subito il comandante Superina chiamò gli elicotteri. Lei lo sentì? Lo annotò sul brogliaccio della Capitaneria?

Può dirci poi se, in considerazione del fatto che era avvenuto qualcosa di importante e per nulla leggero, i responsabili della sala operativa fecero una valutazione? Cominciarono ad operare in modo coordinato gli eventuali soccorsi? Le faccio questa domanda perché al riguardo non c'è nulla nel brogliaccio.

Mi fermo qui e lascio spazio anche agli altri colleghi.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Signor Berlino, è chiaro che la notte dell'incidente lei stava facendo il suo lavoro e che ha riportato sul brogliaccio che abbiamo sotto gli occhi le annotazioni che mano a mano le venivano comunicate dai vari attori presenti sul luogo.

Quello che mi chiedo è se pensò tra sé a quale potesse essere l'altra nave: ebbe questo pensiero? In effetti passò forse più di mezz'ora prima che qualcuno si chiedesse che fine avesse fatto l'altra nave. Non le era stata comunicata nel frattempo da parte di qualcuno dei soccorritori la preoccupazione di cercare l'altra nave? Nel brogliaccio non è annotato, ma le chiedo se, al di là di quello che stiamo leggendo, lei ricorda qualcosa del genere. La ringrazio.

BATTISTA (*Art. 1-MDP*). Signor Presidente, ho due domande molto sintetiche.

Innanzitutto vorrei capire se, quando viene dato per la prima volta il punto nave, voi lo avete registrato o se c'era qualcuno addetto a verificare sulla carta geografica l'esatta posizione, dal momento che, al di là del

fatto che abbiamo capito che poteva essere più o meno precisa, mi sembra che la prima posizione fosse all'interno dell'area di divieto di ancoraggio.

Signor Berlino, lei ha affermato poi che per alcuni minuti le navi sono rimaste incagliate. È una sua valutazione? Se è così, ha avuto modo di esprimere questa sua considerazione nel corso degli interrogatori o delle indagini condotte dalla Capitaneria di porto? È un dato che è stato verificato anche da altri colleghi o da altri ufficiali o sottufficiali della Capitaneria di porto?

Come lei ci ha riferito prima, l'ufficiale di ispezione alle 23,25 dice che non c'è notizia di chi ha urtato. Vorrei sapere se rientrava nell'ambito della procedura la verifica dell'effettiva posizione delle navi uscite dal porto di Livorno, così da capire se una di queste potesse essere coinvolta nell'incidente. C'era una procedura di questo tipo oppure questo tipo di verifica non viene fatto?

PRESIDENTE. Signor Berlino, è chiaro che alcune domande sono ovviamente di carattere più generale, ma io vorrei pregarla di rimanere in qualche modo all'interno del contesto che stiamo esaminando, così da provare a ricostruire per ogni specifico periodo quello che è accaduto la notte dell'incidente, a partire da un'ora prima.

Ci sono poi alcuni profili sui quali potremmo decidere di rinviare l'approfondimento alla fine dell'audizione, eventualmente in una fase secretata, per cui da questo punto di vista la invito a valutare a quale quesiti rispondere in questo momento. A lei la parola.

BERLINO. Per quanto riguarda il mio accesso in Capitaneria, vi ho detto prima com'era strutturato il servizio: c'era un marinaio presente, mentre noi in realtà eravamo lì liberi dal servizio. Non so se avete visto la pianta della Capitaneria, ma c'era comunque una stanza semiaperta, dove si trovava il bancone con gli apparecchi radio; dall'altra parte, c'era la scrivania del capo sezione, con la porta aperta che dava sul corridoio, per cui, in realtà, il personale libero o stava nella stanza o era fuori a guardare la televisione. Ricordo che quella sera io ero insieme ad altri colleghi nella stanza antistante alla sala operativa, alla scrivania del capo sezione. Ero quindi a 5 metri dalla radio, ero lì e posso dire che il *May Day* del Moby Prince delle 22,25 in Capitaneria non si è sentito.

La registrazione del canale 16 è quella fatta da Livorno Radio, che era in una postazione alta e aveva quindi sicuramente un campo di ascolto migliore. A riprova di questo fatto, sono state fatte anche delle comparazioni col famoso nastro del giornalista introdottosi nella sala operativa con un mini registratore, per cui sul 16 si sentono delle cose che in realtà su quel nastro si sentono molto male o non si sentono per nulla. La ricezione era quindi completamente diversa, proprio per la tipologia degli apparecchi, per la posizione e per altro.

La famosa nave che viene chiamata dal Moby Prince è, in realtà, Livorno Radio. In effetti, dal momento che ogni nave in ingresso o in uscita deve chiamare l'avvisatore per dire che sta entrando o uscendo dal porto,

il Moby Prince – sul brogliaccio dovrebbe esserci scritto, perché è un'annotazione fatta dal collega – alle 22,15 chiama l'avvisatore, fornendogli i dati di uscita, in base ad una scheda in cui si dice che cosa si trasporta, il personale di bordo e i passeggeri, di cui si trasmette la lista. L'avvisatore a quel punto ci richiama e ci informa che il Moby Prince è in uscita con una certa scheda: la Capitaneria viene dunque chiamata in quella fase.

Subito dopo il Moby Prince – questo si sente dai nastri del canale 16 – chiama Livorno Radio per un traffico commerciale, ovvero per fare una telefonata. Pochi minuti dopo, Livorno Radio richiama il Moby Prince per passargli la comunicazione, ma il Moby Prince non risponde, anche se questa informazione Livorno Radio non ce l'ha mai data.

Mi chiedo – ma è una mia considerazione – come mai su questo punto non si sia mai indagato da parte della magistratura o nelle varie inchieste che ci sono state. C'è un traghetto che esce dal porto e chiede traffico commerciale; dopo due minuti gli viene passata la chiamata e, nonostante nessuno risponde, la cosa rimane lì. Considerato quello che accadrà da lì a pochissimi minuti, Livorno Radio non ci ha dato mai questa informazione: è una cosa che secondo me dovrebbe far pensare.

Sulla questione del coordinamento dei soccorsi risponderò dopo.

PRESIDENTE. D'accordo.

BERLINO. Per quanto riguarda invece la ricerca della nave, una ricerca in realtà è stata fatta, così come era stata fatta una ricerca delle navi in porto, al punto che per le navi con merci pericolose era stata disposta l'uscita dal porto, cioè l'allontanamento dalla rada per motivi di sicurezza. È iniziata dunque una ricerca della nave: è stato chiamato l'avvisatore che aveva la lista delle navi. Il Moby Prince era lì, ma era uscito in realtà diversi minuti prima, per cui nessuno in quei momenti ha mai pensato che potesse trattarsi del Moby Prince.

C'era un'altra nave che era sparita. Anche in altre audizioni si è parlato di questa famosa bettolina, anche se in realtà una bettolina non rispondeva e non si trovava: si troverà qualche tempo dopo. Era la bettolina Giglio. L'armatore dirà che non era in porto, che non era rientrata perché c'erano problemi tecnici, mentre l'avvisatore diceva che gli dava una posizione strana e che non si trovava. In ogni caso, le ricerche venivano condotte mentre si pensava all'incendio, rispetto al quale c'era un dato certo. C'era infatti una nave che aveva una certa quantità di tonnellate di greggio e c'era del personale, per cui è lì che furono dirottate le ricerche.

Su altre questioni risponderò dopo, quando parlerò anche del coordinamento dei soccorsi.

Con riguardo all'incagliamento delle navi, pare risulti evidente in diverse perizie quanto riferito dal personale dell'Agip Abruzzo, cioè che alla fine le navi erano incagliate: penso che questo sia un dato acclarato. Se poi mi si chiede se avessi notizie certe al riguardo, ovviamente devo rispondere di no, perché in realtà la sala operativa era distante, quindi non c'erano notizie certe in proposito. Sicuramente una cosa che mi ha

fatto pensare è la telefonata dell'aeroporto, cui ho accennato prima: se in rada, da un punto di osservazione comunque privilegiato, un aereo dice di vedere una nave in fiamme, ciò significa che le navi sono talmente vicine per cui, a causa del fumo o altro, non si riesce a distinguerle, oppure bisogna prendere atto che c'è una nave in fiamme, come peraltro è stato più volte ripetuto su esplicita richiesta dal pilota che dall'alto riferisce chiaramente di vedere una nave in fiamme. Questi elementi e le prime perizie mi hanno fatto pensare che le navi possano essere rimaste incagliate anche per un po'.

Quanto alla verifica delle navi uscite dal porto, vale lo stesso discorso: all'avvisatore comunque fu chiesto sia riguardo alle navi in rada che a quelle in uscita. In realtà su questo non c'è traffico nemmeno sul brogliaccio, perché alcune di queste comunicazioni sono state fatte sul canale con cui si parlava con l'avvisatore che, se non ricordo male, era il canale 10. Non c'è registrazione, ma questa operazione è stata fatta.

Negli attimi in cui non c'era da parlare con i rimorchiatori e altri, il comandante della nave diceva spesso: «Mi raccomando, non andate sull'altra nave. Dovete venire da me e non sull'altra nave». Anche questa comunicazione mi fa riflettere sul perché la magistratura non abbia condotto un'indagine un po' più accurata su questa notizia.

Questo tipo di verifica, dunque, in maniera sommaria è stata fatta; parleremo del resto dopo, quando affronteremo il tema del coordinamento dei soccorsi.

BATTISTA (Art. 1-MDP). Mi scusi, signor Berlino, ma non ha risposto alla domanda relativa alla registrazione del punto nave.

BERLINO. Il punto sulla carta non è stato mai messo; se non sbaglio, alle 3,30 viene fatto un punto esatto della situazione, quando cioè viene data la comunicazione generale a tutti i soccorsi. In pratica, c'è una comunicazione generale a tutte le imbarcazioni e questo – rispondo così in parte anche alla domanda che è in sospenso – è il primo approccio di soccorso coordinato che viene fatto in Capitaneria. Quando il comandante Canacci rientra in Capitaneria, dopo essere uscito a bordo della CP250, entra in sala e assume la sua funzione, perché era lui l'ufficiale della tecnica che doveva comunque coordinare il tutto: dopo un po' si mette il punto sulla carta e si assegnano dei quadrati.

BATTISTA (Art. 1-MDP). Alle 3 di notte?

BERLINO. Più o meno.

A quell'ora viene fatto comunque il punto e vengono assegnati dei settori per la ricerca di eventuali naufraghi, perché nel frattempo era stata avvistata una zattera semicarbonizzata con una salma, per cui si decide. Mi pare che siamo intorno alle 3,30, ora non mi ricordo esattamente, ma scorrendo il brogliaccio è possibile individuare l'orario esatto.

PRESIDENTE. Colleghi, dal momento che dobbiamo proseguire con la ricostruzione della notte dell'incidente fino alle ore 3,30 e abbiamo circa un'ora e mezza di tempo, vorrei chiedervi se, possibile, di formulare solo domande collegate alle questioni evidenziate fino ad ora, così da poter procedere più speditamente.

FILIPPI (PD). Signor Presidente, la mia domanda è rapidissima e probabilmente banale, ma purtroppo sono arrivato in ritardo e mi scuso.

Alle 22,55 è stata annotata la posizione geografica dell'Agip Abruzzo: volevo sapere com'è stata rilevata e se il punto corrisponde alla zona di interdizione.

GRANAIOLA (Art. 1-MDP). Signor Berlino, mi riallaccio ad una considerazione fatta all'inizio della sua relazione, quando ha espresso un dubbio – che ho sempre avuto anch'io – circa la possibilità che il comandante Superina abbia visto una bettolina. Considerata tra l'altro la telefonata fatta dall'aereo, in cui si parlava di una nave in fiamme, per cui presumibilmente la nave era sempre incastrata con la petroliera, mi sembra impossibile che un comandante veda una cosa per un'altra.

Oltretutto, alle 23,27 lei scrive sul brogliaccio che è stata avvistata una bettolina in fiamme. La mia domanda allora è puntuale, perché cominciano ad essere troppi ad aver visto la bettolina: da chi è stata fatta la comunicazione?

PRESIDENTE. A quale comunicazione si riferisce, senatrice?

GRANAIOLA (Art. 1-MDP). A quella della CP232 delle ore 23,27.

PRESIDENTE. Le due cose sono collegate, perché è la CP232, guidata da Giancarlo Faiella, a dare la posizione e a dare anche la comunicazione.

PAGLINI (M5S). Signor Berlino, vorrei aggiungere alcuni quesiti alle considerazioni che ho già svolto poco fa.

Ad un certo punto viene avvisato il sottufficiale di guardia Fuggetti: le chiedo se è stato lei ad andarlo ad avvertire. Vorrei sapere inoltre se, dopo che il sottufficiale Fuggetti ha parlato con il comandante Canarina sul canale 13, riferisce alla sala operativa quello che gli viene detto.

Tornando poi sul discorso dei soccorsi – che, viste le 140 vittime, quella notte non furono coordinati a dovere – lei prima ha dato un'indicazione molto chiara sul fatto che le comunicazioni in sala operativa non erano perfette: diamo quindi per scontato che la vostra ricezione probabilmente non era adeguata a consentire di affrontare un disastro di quel tipo. Le chiedo se, per caso, la valutazione dei mezzi ha tenuto conto anche del fatto che voi avevate un mezzo non operativo, la Gregoretti – l'unico mezzo della Capitaneria con scafo in metallo – che in quel momento era in riparazione, per cui avevate solo la CP250 e la CP232. Questo

dato viene valutato velocemente? Le faccio questa domanda visto che, ai sensi del decreto ministeriale del 1978, deve essere fatta una valutazione per poter accedere in prima o in seconda situazione operativa, a seconda che i mezzi siano o meno adeguati. Ripeto, questa valutazione è stata fatta in sala operativa oppure no? C'è stata forse una sorta di anarchia e di improvvisazione nei soccorsi?

Può dirci poi se, per caso, viene deciso di requisire anche i mezzi privati presenti vicino al disastro, visto che è nelle facoltà di chi deve prendere queste decisioni? Infine, chi avete avuto come primo interlocutore? Chi era la persona cioè più alta in grado in quel momento? Chi era il comandante in zona?

Prima ci ha riferito che alle ore 23,28, quando chiedete che cosa è successo, Compamare dice: «232 andate avanti». Il comandante Faiella dice testualmente: «Dicevo, noi siamo sul lato sinistro della nave in fiamme», cioè l'Agip Abruzzo «e niente, rimaniamo su questa zona in attesa di disposizioni». Chi deve dare queste disposizioni?

Continua poi Faiella: «E mi... la bettolina mi dicevano non corrono rischi e pertanto diciamo non è il caso di avvicinarsi a loro. Noi siamo sottobordo» dell'Agip Abruzzo «diciamo a debita distanza dalla nave in fiamme sul lato sinistro, d'accordo?» Voi rispondete, Compamare non so chi: «D'accordo. Chi è questa bettolina?». Cambio 232. «Ripeto, avete notizie su chi sia questa bettolina?» Cambio. Di nuovo 232: «Negativo. Non so. Vedo un'altra navetta sempre più avanti in fiamme. Sento parlare di bettolina, penso sarà la bettolina che è andata addosso alla nave». Poi di nuovo, sempre di seguito: «Ma ha incendio a bordo anche lei?». Risponde la 232: «Perlomeno qui a distanza vedo che ci ha le fiamme». Noi diamo per scontato che il comandante, che in quel momento sta ricoprendo un ruolo particolare – lei ci aiuta a capire qual è questo ruolo – dice chiaramente che vede un'imbarcazione in fiamme; chiede a quel punto alla sala operativa quali azioni intraprendere per poter andare in soccorso della vita che è all'interno di quella imbarcazione.

PRESIDENTE. Scusate, colleghi, ma ci tengo a precisare che non vorrei che facessimo al signor Berlino un certo tipo di domande.

Possiamo chiedere eventualmente all'audito di testimoniare se ci fu un coordinamento delle attività, perché stiamo parlando di una persona che era marinaio di leva al tempo dell'incidente e non era responsabile di certe operazioni. È chiaro che determinate puntualizzazioni sono utili, ma non sono domande che possiamo porre al signor Berlino, il quale può essere solo testimone della presenza o meno di infrazioni di un certo tipo e del compimento o meno di certe attività, che possiamo poi anche vagliare in una fase successiva.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). La ringrazio, signor Presidente, perché tutto sommato ha risposto al mio quesito relativo al tipo di mansione che il signor Berlino svolgeva all'interno della sala radio. Ho capito che non era un marconista e che probabilmente non era neanche un esperto di sistemi

radio. Quando ci si trova in una situazione di emergenza si usa il canale 16, ma le radio hanno anche lo *scanner*, per cui la richiesta di *May Day* va sul canale 16, ma quasi in automatico il segnale viene dato su altri canali. Volevo sapere se voi ascoltavate solo il canale 16 o anche altri canali.

PRESIDENTE. Colleghi, vi ricordo che, accogliendo una richiesta della senatrice Paglini, abbiamo deciso di ricostruire quanto accaduto la sera dell'incidente procedendo per blocchi: ciò significa anche fare domande sulle singole parti e valutare se poi fare un dibattito tutti insieme alla fine. Volendo svolgere invece ora un dibattito generale, anticipando alcune questioni, l'organizzazione dei lavori ci porta immediatamente alla sospensione della seduta pubblica e alla secretazione della stessa.

Dobbiamo quindi decidere se procedere facendo domande relative a quello che è stato letto finora sul brogliaccio o se proseguire, invece, con la lettura di tutto il brogliaccio e fare le domande successivamente, perché altrimenti l'economia dei lavori risulta inficiata dal fatto che per ogni ora che esaminiamo formuliamo domande di carattere generale, che mi sembra siano anche abbastanza intuibili.

Ovviamente questa precisazione non è riferita nello specifico alle ultime domande, però vorrei invitare tutti a fare una valutazione perché, se dobbiamo prendere in considerazione l'insieme delle cose, dobbiamo procedere con la secretazione della seduta.

URAS (*Misto*). Signor Presidente, vorrei sapere solo a che punto siamo arrivati, perché io sono andato un po' avanti col brogliaccio, visto che c'è una sequenza di comunicazioni alle ore 23,30, alle 23,31 e alle 23,35.

PRESIDENTE. Senatore Uras, siamo alle ore 23,30, cioè al momento in cui per la prima volta il comandante Faiella sulla CP232 vede da lontano una nave in fiamme, anche se non ritiene che si tratti di una nave, dal momento che gli appare dimensionalmente più piccola. Avendo sentito dalla petroliera che è una bettolina, le attribuisce il nome di bettolina, come ci ha peraltro ricordato lui stesso in questa sede. Riferisce che sta sotto la nave, ma qualcuno dalla sala radio gli dice: «No, per favore, avvicinati a quella bettolina». Questo è ciò che è successo concretamente. Siamo fermi a questo punto; da quel momento in poi inizia tutta la fase del ritrovamento.

URAS (*Misto*). Per fare le mie domande aspetto, allora, che il signor Berlino riassuma gli eventi riferiti all'ora successiva.

CAPPELLETTI (*M5S*). Signor Berlino, è stata citata prima la bettolina Giglio, anche se è stato subito chiarito che si trovava a mare sereno, quindi in porto. Pare, invece, che ci fosse un'altra bettolina che non era in

porto e che arrivò in porto il giorno successivo. Ci può dare su questo qualche informazione in più?

PRESIDENTE. A questa domanda il signor Berlino risponderà dopo.

MUSSINI (*Misto*). Signor Presidente, ho una domanda sul brogliaccio e, specificamente, sulla riga in cui si dice: «Ore 19 monto di guardia», firmato Spartano. Vorrei chiedere al signor Berlino di leggere che cosa c'è scritto esattamente accanto alla firma di Spartano, alle ore 22,15, e dirci se anche questa è la sua scrittura.

PRESIDENTE. Signor Berlino, la prego di rispondere solo alla domanda della senatrice Mussini, poi riprenderemo con il brogliaccio.

BERLINO. Alle ore 22,15 c'è l'annotazione «Moby Prince comunica dati di partenza», con l'indicazione NP, cioè nocchiere di porto, Spartano. Ore 22,27 «Monto alla radio», cui segue NP Berlino, che sono io.

MUSSINI (*Misto*). La scrittura «22,15 Moby Prince» è sua?

BERLINO. Sì, lo abbiamo scritto a metà io e Spartano, che era al telefono con il suo comandante di motovedetta e stava allertando la motovedetta di guardia, per cui ci siamo fatti il passaggio al volo. Spartano avvisò il comandante della motovedetta Faiella con la linea diretta, col telefono che era in sala operativa. Chiamò quindi il comandante e molto semplicemente facemmo il passaggio di consegne a metà.

PRESIDENTE. Signor Berlino, ho visto che lei si è annotato le domande, per cui proseguirei ora con il brogliaccio, con la cronologia, così da arrivare almeno alle ore 12,30.

BERLINO. Sì, anche perché da una certa ora in poi le annotazioni sono molto rade.

PRESIDENTE. Appunto.

BERLINO. Dunque, alle 23,31 i soccorritori avvistano i primi uomini in mare. Questa è un'informazione che ci è arrivata via radio, anche se poi non si è mai capito che cosa abbiano visto.

Sempre il comandante Superina ad un certo punto dice di avere a bordo 82.000 tonnellate di *crude oil*.

PRESIDENTE. A che ora lo dice?

BERLINO. Alle ore 23,31, perché l'ho annotato subito dopo l'orario. Infatti, alle 23,31 i soccorsi avvistano i primi uomini in mare e via radio Superina dice: «Comunque io ho 82.000 tonnellate di *crude oil*».

Vi spiego un attimo qual è esattamente il punto. Siamo a quello che in alcune interviste, in alcune ricostruzioni giornalistiche è il famoso battibecco tra i soccorritori e il comandante Superina. Superina dice: «Io qui sto prendendo fuoco» e un rimorchiatore, non ricordo quale, gli dice: «Guarda che qui ci sono comunque delle vite umane da andare a salvare».

Alle 23,35 il Tito Neri VII avvista piccole zattere con uomini in mare, ma anche qui poi alla fine non si sa che cosa abbiano visto.

PRESIDENTE. Ed alcune in fiamme.

BERLINO. Potevano essere quelle del Moby Prince che erano finite in mare, ma sono mie supposizioni.

Alle ore 23,35 si chiama e si avvisa la Guardia di finanza di far uscire tutte le vedette per il salvataggio del personale della motocisterna Agip Abruzzo.

Alle ore 23,38 i soccorsi aprono una via di fuga per far passare le lance di salvataggio dell'Agip Abruzzo: i rimorchiatori, vista la presenza della nafta in fiamme, sparano sull'acqua per creare la via di fuga.

PRESIDENTE. Sul lato sinistro, però qui non c'è scritto.

BERLINO. No, non c'è scritto.

Alle ore 23,40 escono i piloti, anche quelli liberi. Alle ore 23,41 un uomo in mare, tuffatosi dalla poppa dell'Agip Abruzzo. Alle ore 23,41 c'è una ulteriore chiamata al Tito Neri di mettere a disposizione tutti i rimorchiatori disponibili.

PRESIDENTE. Quindi alle 23,41 anche i privati vengono chiamati per mettersi tutti a disposizione.

BERLINO. Alle ore 23,42 si allontana la lancia con il personale dell'Agip Abruzzo dalla cisterna.

Alle ore 23,44 il comandante dichiara l'abbandono totale della nave e dice che a bordo non c'è più nessuno.

PRESIDENTE. Siamo ad un'ora e 20 minuti dopo l'impatto.

BERLINO. Alle ore 23,45 si notano molti naufraghi in mare. Ci è stata riferita questa notizia, ma in realtà poi non se ne è più parlato.

PRESIDENTE. Questo chi lo riferisce?

BERLINO. Tutti quelli che c'erano, anche i privati, perché poi alla fine chiunque aveva un'imbarcazione in quel momento è uscito ed è andato lì: c'era di tutto in mare.

PRESIDENTE. Sempre alle 23,45 si legge: «La bettolina 300 metri poppavia della motonave Agip Abruzzo». Chi fa questa comunicazione?

BERLINO. In realtà non si è riuscito a capire: forse erano i rimorchiatori o gli ormeggiatori che erano lì, che vedevano comunque la bettolina in fiamme.

Alle 23,45 c'è la comunicazione fatta dagli ormeggiatori sul canale 16, che dicono che è il Moby Prince; in realtà noi stavamo già parlando sul canale riservato con la CP232 che ci diceva che era il Moby Prince.

PRESIDENTE. Qual era il canale riservato in questo caso?

BERLINO. Sono i canali Charlie, quelli riservati della Marina militare, che sono sempre VHF, poco distanti dalla banda marina, ma sono comunque canali che gli apparecchi commerciali non hanno.

PRESIDENTE. Quindi, dicevamo, il Moby Prince è in fiamme.

BERLINO. Comunicano che non riescono a vedere nulla.

PRESIDENTE. Poi sempre la CP232 dice di essere vicino al traghetto, ma di non riuscire a vedere nulla.

Ore 23,50 – Guardia di finanza, due vedette in mare...

BERLINO.e stanno approntando le altre.

Alle ore 23,51 escono anche i carabinieri.

PRESIDENTE. Avvisata la vedetta dei carabinieri, escono anche loro.

Ore 23,51 – CP232, a poppa del Moby Prince...

BERLINO. Riferisce che ha i motori in moto e si sposta in continuazione e sembra che non ci sia nessuno a bordo.

A questo punto vorrei dire una cosa, che in realtà credevo fosse stata annotata. Ho sempre avuto la percezione che, via radio, ci fosse stato detto che il Moby Prince avesse un moto con i motori indietro, ma in realtà sul brogliaccio non ce n'è traccia. Avevo questo ricordo, ma nel brogliaccio non ce n'è traccia. La mia percezione di quella notte è che via radio fosse stata detta questa cosa, ma sul brogliaccio, in realtà, non ce n'è traccia. La mia sensazione, però, è che via radio fosse stato detto questo.

PRESIDENTE. Ma sul brogliaccio lei scriveva solo quello che le veniva detto di scrivere, giusto? Oppure poteva scrivere anche quello che voleva?

BERLINO. No, in realtà no: dovevo annotare fedelmente. Lì c'era traffico radio, sui due canali, e per telefono. Qualche telefonata è arrivata anche tramite centralino ed eravamo sostanzialmente in tre.

PRESIDENTE. Ore 23,55 – Ci avvisano gli agenti di custodia...

BERLINO. ... che escono anche loro.

PRESIDENTE. Quindi erano agenti penitenziari.

BERLINO. Sì, della polizia penitenziaria.

PRESIDENTE. Ore 23,55 – Tito Neri..

BERLINO. Il Tito Neri IX rientra con l'equipaggio e ha al traino la lancia dell'Agip Abruzzo, quindi si provvede a far sgombrare il piazzale antistante la Capitaneria, perché a quell'ora era già pieno di giornalisti. Dunque si fa una sorta di cordone per farli attraccare.

PRESIDENTE. Ore 23,55 – La CP232 recupera il mozzo Moby Prince.

BERLINO. Era stato preso dagli ormeggiatori, che lo prendono a bordo alle 23,55.

PRESIDENTE. Vorrei far notare che sono passati dieci minuti dal momento in cui il mozzo è stato visto, al momento in cui viene recuperato.

BERLINO. Sì. Le operazioni di recupero in realtà sono state fatte sul canale militare con la CP232, che era lì sotto, quindi sul canale 16 non ce n'è traccia. Comunque questa operazione è durata diversi minuti, perché egli era attaccato fuori dalla balconata del Moby Prince e non voleva buttarsi per un motivo molto semplice: sul mare c'erano fiamme e quindi non si tuffava.

PRESIDENTE. Ciò vuol dire che non c'erano nel punto in cui era lui, perché se uno ha le fiamme intorno, si butta giù.

BERLINO. Erano sull'acqua.

PRESIDENTE. Questo è chiaro, ma sto dicendo che se uno ha paura di buttarsi in mare perché ci sono le fiamme, vuol dire che nel posto dove si trova, le fiamme non sono così intense.

BERLINO. Di questo non abbiamo notizia.

PRESIDENTE. Ore 00,00 – I soccorsi informano...

BERLINO. Riferiscono di udire piccole esplosioni.

PRESIDENTE. Ore 00,01 – I rimorchiatori...

BERLINO. Tito fa uscire altri tre rimorchiatori.
Sempre alle 00,01 la vedetta dei carabinieri esce...

PRESIDENTE. 703.

BERLINO. ...e le diamo il punto. Ora qui non ricordo se è stato dato il punto, perché non è annotato.

PRESIDENTE. E le comunicano la rotta.

BERLINO. Non ricordo se era sotto l'Agip Abruzzo o sotto il Moby.

PRESIDENTE. Ore 00,10 – Tito Neri IX...

BERLINO. Tito Neri IX ormeggia. È quello che mi sembra portasse al traino la lancia dell'Agip Abruzzo.

PRESIDENTE. Alle ore 00,12...

BERLINO. Esce il battello antinquinamento Marea: nel frattempo sono stati allertati anche loro.

PRESIDENTE. Cos'è la Marea?

BERLINO. Si tratta di un battello antinquinamento, della ditta che aveva in concessione l'antinquinamento nel porto, la Labromare.

PRESIDENTE. Alle ore 00,13, quindi un minuto dopo...

BERLINO. La Guardia di finanza dice che mette in mare altre tre vedette.

PRESIDENTE. Altre tre vedette della Guardia di finanza in mare.
Alle ore 00,15...

BERLINO. C'è il primo punto della Moby Prince: 2,8 miglia a Sud della Vegliaia, ma non c'è l'angolo: quindi viene detto solo questo.

PRESIDENTE. Alle ore 00,18.

BERLINO. Il Moby Prince si ferma e alle ore 00,20...

PRESIDENTE. Aspetti un attimo: CP232 dice che non vede nessuno sul Moby Prince e... cosa dice dopo?

BERLINO. Dove siamo e a che ora?

PRESIDENTE. Alle ore 00,18. CP232 dice che non vede nessuno sul Moby Prince e neanche nei dintorni.

Alle ore 00,19 la Moby Prince si è fermata. Anche questo lo comunica la CP232, che quindi aveva ancora a bordo il mozzo.

BERLINO. Sì, esattamente.

PRESIDENTE. Alle ore 00,20...

BERLINO. Chiama la CP232 e le viene detto di risalire la rotta di abbrivio del Moby Prince per l'eventuale raccolta di naufraghi.

PRESIDENTE. Di risalire la rotta di abbrivio?

BERLINO. Sì, perché aveva fatto questo movimento strano e quindi le viene detto di risalire la rotta.

A questo punto danno il punto esatto del Moby Prince.

PRESIDENTE. Che dovrebbe essere fermo, secondo la comunicazione.

BERLINO. A questo punto sì.

PRESIDENTE. Alle ore 00,25 la motovedetta della Guardia di finanza...

BERLINO. Va verso il Moby Prince.

PRESIDENTE. Alle ore 00,28...

BERLINO. Il Tito Neri IX praticamente dice che il comandante dell'Agip Abruzzo è entrato in Capitaneria e che loro rivanno fuori per aiutare nelle operazioni.

PRESIDENTE. Alle 00,30, CP232 chiede...

BERLINO. Chiede l'autorizzazione a rientrare, in quanto il mozzo stava male.

PRESIDENTE. Alle ore 00,35...

BERLINO. Viene autorizzata la CP232, che quindi rientra verso il porto.

PRESIDENTE. Alle ore 00,40...

BERLINO. Maridipart La Spezia dice che parte il rimorchiatore con schiumogeno da La Spezia, quindi, evidentemente, da parte dell'ufficiale

era stata data la notizia dell'evento che era in atto al comando superiore, che era quello di La Spezia. In realtà, però, quando ciò è stato fatto, non mi è stato detto: evidentemente l'avrà fatto lui al telefono e non mi ha dato notizie e quindi sul brogliaccio non c'è l'ora in cui Maridipart è stata avvisata. Alle ore 00,40 richiamano e dicono che fanno partire un rimorchiatore con lo schiumogeno.

PRESIDENTE. Alle ore 00,43...

BERLINO. C'è un'ambulanza pronta ad accogliere il marittimo che porta la CP232.

PRESIDENTE. Alle ore 00,50...

BERLINO. Castalia, che è la concessionaria dei rimorchiatori nel porto di Piombino, dice che fa partire i rimorchiatori alla volta di Livorno.

PRESIDENTE. Da Piombino.

BERLINO. Esattamente.

PRESIDENTE: Alle ore 00,50, CP232 procede lentamente...

BERLINO. Procede lentamente causa fitta nebbia, quindi scarsa visibilità, e malore del naufrago. Quindi vengono a lento moto.

PRESIDENTE. Alle ore 00,55, Tito Neri II...

BERLINO. Tito Neri II va sul Moby Prince, lasciando l'Agip Abruzzo ed è questo il rimorchiatore a bordo del quale c'era il nostro uomo del porto, capo Manganiello.

PRESIDENTE. Alle ore 1 di notte...

BERLINO. Un'altra vedetta della Guardia di finanza esce dal porto e va sul Moby Prince.

PRESIDENTE. Ancora alle ore 1...

BERLINO. Chiama Circomare Piombino e dice che la motonave Aquila molla gli ormeggi.

PRESIDENTE. Quindi è ancora a Piombino.

BERLINO. Sì.

PRESIDENTE. Successivamente gli altri orari non si vedono bene. È sempre mezzanotte...

BERLINO. No, è l'una di notte. Il responsabile della Castalia – se ricordo – dice che partono le imbarcazioni antinquinamento, *supply vessel*, Orsa maggiore, Avir service e Aquila. Sono delle imbarcazioni antinquinamento.

PRESIDENTE. Alle ore 1,10, la CP232 è al porto.

BERLINO. Sì: è al faro e sta per arrivare.

PRESIDENTE. Sempre alla stessa ora Maridipart...

BERLINO. Dice che ha gli elicotteri e li invierà alle prime luci dell'alba. Poi, in realtà, arriveranno.

PRESIDENTE. Alle ore 1,15...

BERLINO. La vedetta ormeggia e scende il mozzo.

PRESIDENTE. Poi, i vigili del fuoco...

BERLINO. Si preparano a salire a bordo del Moby Prince. Questi evidentemente sono quelli che erano sulla CP250 o proprio sulla loro imbarcazione.

PRESIDENTE. Alle ore 1,15...

BERLINO. Esce la terza motovedetta della capitaneria.

PRESIDENTE. La CP2000.

BERLINO. Dovrebbe essere la CP2006.

PRESIDENTE. Dunque la CP2006 molla gli ormeggi.

BERLINO. Alle ore 1,20 il medico dispone il ricovero immediato per Bertrand.

PRESIDENTE. Alle ore 1,25...

BERLINO. Il *service* della Castalia dice che sarà in zona alle ore 7. Si tratta sempre di quelle imbarcazioni antinquinamento a cui ho fatto cenno in precedenza.

PRESIDENTE. Alle ore 7 del mattino. Poi?

BERLINO. Alle ore 1,25 il commissario del Commissariato del porto dice che ha avvisato il magistrato di turno, che era il dottor De Franco.

PRESIDENTE. Alle ore 1,40 è allertato...?

BERLINO. No, è avvistata una zattera in vetroresina rovesciata e carbonizzata.

PRESIDENTE. Alle ore 1,45 è avvistato relitto...?

BERLINO. Il relitto della zattera, di provenienza della petroliera. Evidentemente avranno visto il nome.

PRESIDENTE. Qui c'è un altro orario...

BERLINO. Alle ore 2,00.

PRESIDENTE. Sono le ore 2,00?

BERLINO. Sì, sembra scritto «2000».

PRESIDENTE. Dice che CP2...

BERLINO. CP250 ormeggia.
Quindi a questo punto sbarca...

PRESIDENTE. Il comandante della Capitaneria?

BERLINO. Sbarca Canacci e riparte con il prefetto.

PRESIDENTE. Quindi il prefetto sale a bordo alle ore 2,00.

BERLINO. Sì.

PRESIDENTE. Qui c'è scritto alle 2,30. Infatti è un orario particolare.

Guardi, non si vede bene.

BERLINO. Allora mi è scappato.

PRESIDENTE. Dovrebbe essere un altro orario. Ha l'aria di essere 00,30.

URAS (*Misto*). Erano le ore 2,45.

PRESIDENTE. Siamo alla quarta pagina.

BERLINO. Infatti l'avevo preso per un «2000» e l'avevo riportato come «2000».

PRESIDENTE. Invece dovrebbe essere «00,30».

BERLINO. Sì.

PRESIDENTE. Questo lo possiamo ricostruire noi.
Procediamo oltre. Alle ore 2,05...

BERLINO. Due motovedette partono da Viareggio e vanno sul Moby Prince.

PRESIDENTE. Verso il Moby Prince.
Poi?

BERLINO. Ci telefonano e comunicano che alle ore 2,30, sempre da Maridipart La Spezia, dicendo sono partite le navi Gigante e Martellotta.

PRESIDENTE. Quindi quella è una comunicazione delle ore 1,30.

BERLINO. No, dicono che alle ore 1,30 sono partite. È una comunicazione arrivata evidentemente per telefono.

PRESIDENTE. Va bene. Proseguiamo ancora sino alle ore 3 e poi ci fermiamo.

Ore 2,30. I soccorritori comunicano...

BERLINO. Comunicano che sul Moby Prince è quasi tutto spento e si preparano a salire a bordo e comunicano che la nave è sbandata.

PRESIDENTE. Ore 2,30 – Capo Manganiello...

BERLINO. Si sta recando di nuovo sotto l'Agip Abruzzo e la motocisterna per controllare la stessa da vicino. È sempre col Tito Neri II.

PRESIDENTE. Alle ore 2,30...

BERLINO. I piloti ritrovano una scialuppa e verrà portata in secca: presumibilmente era del Moby Prince.

PRESIDENTE. Alle ore 2,50, CP2000...

BERLINO. Sono a mezzo miglio dal Moby Prince.

PRESIDENTE. Quali sono queste imbarcazioni?

BERLINO. Sono quelle di Viareggio.

PRESIDENTE. Alle 2,50 arrivano a mezzo miglio dal Moby Prince.
Alle ore 2,55...

BERLINO. Il centro nave è spento. Questa è l'Agip Abruzzo, perché è il Tito Neri che lo dice, ovvero il capo Manganiello. Il centro nave è spento e restano solo le fiamme. dove c'è la falla a poppa. Questo lo comunica il Tito Neri II.

PRESIDENTE. Ok.
Alle ore 2,58?

BERLINO. Qui c'è la prima comunicazione data a tutti e viene fatto il punto sulla carta. Quindi, a quest'ora viene presa una cartina, vengono messi i punti e assegnate le aree di un miglio di raggio. A tutti i mezzi vengono assegnati i settori per fare una ricerca di eventuali naufraghi.

PRESIDENTE. Alle ore 3 – Sul Moby Prince...

BERLINO. Sul Moby Prince si rileva un'altra esplosione ed è ancora in fiamme.

PRESIDENTE. Non ricorda chi ha fatto questa comunicazione?

BERLINO. No.

PRESIDENTE. Alle ore 3.05, il CP232...?

BERLINO. Qui in realtà non si riesce nemmeno a capire cosa avesse scritto, perché c'è scritto: «Comunica che due sono del Moby Prince e due Agip».

PRESIDENTE. Ore 3.35 – Comunicazioni...

BERLINO. Comunicazioni collettive su questa assegnazione dei settori: ad ognuno viene assegnata una singola zona da ispezionare.

PRESIDENTE. Ore 3.45...

BERLINO. Tra dieci primi arriva la Martellotta.

PRESIDENTE. Tra dieci minuti arriva la Martellotta.

BERLINO. Si dice «dieci primi».

PRESIDENTE. Va bene.
Alle ore 4 – 6,7...

BERLINO. Non si capisce bene o è annotato male. Praticamente il capo Manganello dà delle indicazioni su dov'è il Moby Prince, per rimorchiarla.

PRESIDENTE. Ascolti, qui la scrittura è diversa: come mai?

BERLINO. Perché a volte magari mi allontanavo per due o tre minuti.

PRESIDENTE. E scriveva qualcun altro?

BERLINO. Sì, o il sottoufficiale...

PRESIDENTE. In particolare quella che ha annotato alle ore 4,15 è una scrittura molto ordinata, vero?

BERLINO. Sì, dovrebbe essere Fuggetti quello delle ore 4,15, ovvero il sottoufficiale di guardia.

PRESIDENTE. Alle ore 4,05...

BERLINO. Quella che avevo fatto io, alla fine, l'avevo già firmata, perché poi c'era poco di... Comunque andiamo avanti.

PRESIDENTE. La Aquila è la nave che arriva da La Spezia alle 5,10, giusto? Alle ore 4,10 si dice: Moby Prince agganciato e rimorchiato verso ponente...

BERLINO. Sì: agganciato e rimorchiato verso ponente.

PRESIDENTE. Tito II: sbandata a dritta....

BERLINO. Dice: il Moby Prince, sbandata a dritta...

PRESIDENTE. Poi «c'è...»?

BERLINO. «C'è ancora incendio a bordo». Questo alle ore 4,10.

PRESIDENTE. Poi dice: «il Moby Prince aveva imbarcato 200 litri di gasolio».

BERLINO. «200 tonnellate di gasolio».

PRESIDENTE. Chi lo dice questo?

BERLINO. Non so da chi sia arrivata questa comunicazione: forse dal porto dove ha fatto bunkeraggio. Ci arriva la notizia, ma non ricordo da chi sia arrivata.

PRESIDENTE. Ore 4,15 – motonave Prince Service: previsto arrivo 9-9.30. Ore 4,20 – arrivo previsto rimorchiatore Gigante: 4,45. Verrà mandato alla petroliera. Ore 4,26 – cedimento strutturale petroliera...

BERLINO. Sì: con un'esplosione è partito un pezzo di lamiera.

PRESIDENTE. Sul Moby Prince lavora...?

BERLINO. Sul Moby Prince lavora il Tito Neri II. Stavano facendo queste operazioni di rimorchio.

PRESIDENTE. E cosa c'è scritto sotto? Porto...

BERLINO. Questa non è la mia calligrafia.

PRESIDENTE. Va bene, ci fermiamo qui.

BERLINO. Poi ritorno dopo, ma da lì in poi, in realtà, penso che sia molto meno interessante. La parte più interessante è quella che abbiamo esaminato

PRESIDENTE. Dispongo che i nostri lavori proseguano in seduta segreta.

Non facendosi osservazioni, così resta stabilito.

(I lavori proseguono in seduta segreta dalle ore 13,30).

PRESIDENTE. Senatore Uras, le avevo promesso che alla ripresa dei lavori in seduta segreta la prima domanda sarebbe stata la sua, a seguire la senatrice Paglini.

URAS (Misto). Signor Presidente, io ho bisogno di avere alcuni chiarimenti sui movimenti, che si moltiplicano, soprattutto in relazione agli avvistamenti di uomini in mare. Ci sono stati diversi avvistamenti di uomini, poi è stato scritto che sono state avvistate sette piccole zattere o piccole zattere con uomini in mare ed alcune in fiamme. Mi chiedo quindi se ciò sia possibile, perché non riesco a decifrare questo punto. Dalle 23,31 alle 23,35 si verifica una serie di cose, si parla di soccorritori e poi di lance di salvataggio; vi è questo avvistamento di zattere, di lance di salvataggio, di uomini in mare, mi sembra che ci sia scritto che alcune erano in fiamme, ma non riesco a decifrare bene per riuscire a capire.

L'altra domanda è la seguente. Da La Spezia parte un mezzo con funzioni di spegnimento, quindi l'altro comando è stato avvisato; vorrei quindi sapere, perché è rilevante, se lo ha fatto la capitaneria di porto. Inoltre ho letto di elicotteri che si sarebbero dichiarati disponibili a volare per la mattina, quindi è stato dato avviso anche alle forze aeree, o comunque a chi poteva controllare l'utilizzo di elicotteri. Vi è quindi un'informazione generale, mentre non vedo traccia di comunicazioni attinenti alle operazioni di salvataggio della Moby Prince: non sono riuscito a vederne.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, ho una domanda molto semplice. Dai dati e dalle audizioni svolte sappiamo per certo che era noto da molto

prima dell'ufficialità derivante dalla comunicazione dei due ormeggiatori che era la Moby Prince la nave in collisione con l'AGIP Abruzzo. Io le chiedo innanzitutto se viene fatta una chiamata per esempio all'ultima nave uscita dal porto, che è la Moby Prince. Vorrei cioè sapere se qualcuno si è interrogato su quale fosse la nave uscita poco prima dal porto e se avesse cercato di capirlo; se qualcuno avesse pensato di chiamare, di cercare la Moby Prince, oppure se lei ha avuto l'impressione che quella notte quel traghetto non fosse stato cercato perché comunque si dava per scontato che era così. Le faccio questa domanda per capire quali fossero le sue impressioni quella notte.

Vorrei però rivolgerle un'altra domanda: da uomo di capitaneria presente sul luogo *clou* quella notte, vorrei sapere se per caso ha ricevuto pressioni da parte di qualcuno, di qualche superiore, per la stesura del brogliaccio in bella (per come lei ci ha detto questo, infatti, non è il brogliaccio originale, ma si è anche visto benissimo che non lo era). Vorrei sapere se lei ha ricevuto pressioni o se le è stato consigliato di omettere, per esempio, il fatto di cui lei parlava, cioè che la Moby andava all'indietro e se eventualmente le è stato suggerito di scrivere alcune cose e di omettere altre.

Quanto poi al comandante Albanese, quella notte non c'è traccia della sua voce non solo sul canale 16, ma stando a quel poco che abbiamo neanche sugli altri canali: mi riferisco alla famosa cassetta Collodi registrata in capitaneria quella notte. Come ufficiali, come addetti al sistema, nei giorni successivi, cioè con quel famoso nastro registrato (Livorno Radio IPL, le voci di porto, non so come lo chiamavate) avete avuto un'idea di cosa veramente sia successo su quella CP250, visto che – in poche parole – quella notte chi doveva prendersi un tipo di responsabilità era latitante? Vorrei cioè sapere cosa vi siete detti, cosa è successo dopo.

BERLINO. Come ha già fatto il Presidente, intanto vi ricordo che io quella sera in realtà ero l'ultimo della catena, perché ero un militare di leva, quindi il mio compito era quello. Il mandato che avevo era di fare l'ascolto radio, ma in realtà all'epoca la capitaneria non aveva l'obbligo di ascolto sul canale 16 (quindi rispondo anche alla sua domanda); non c'era tale obbligo, quindi gli apparecchi radio erano dedicati semplicemente al traffico con l'avvisatore e al coordinamento dei mezzi della capitaneria per l'uscita, sul canale Charlie e ovviamente anche sul canale 16, perché comunque le chiamate venivano fatte tutte in un certo modo. Non so chi di voi va in mare, ma sul canale 16 si fanno le richieste, poi a seconda dell'ente che si cerca si cambia su un altro. Le motovedette chiamavano direttamente sul canale Charlie 5 (quello che si usava a Livorno) oppure sul 16 e si transitava sul canale di lavoro. Quel tipo di struttura non era assolutamente in grado di fare un coordinamento, perché i mezzi non lo permettevano. Quella sera c'erano quella sola radio, la radio militare era rotta e un'altra aveva lo *scotch* rotto; né l'antenna, né la posizione erano idonee per fare quel tipo di lavoro; non c'era lo *scanner*, quindi non si era assolutamente in grado di ascoltare comunicazioni radio su canali

diversi, se non sul 16, sul canale Charlie, oppure quando si transitava sui canali 10 o 13 e si parlava con i piloti o con l'avvisatore. Il famoso *scanner* di cui chiedeva il senatore in realtà non c'era in capitaneria, quindi non c'era la strumentazione idonea per svolgere quel tipo di attività.

Rispondendo ancora all'altra domanda, all'epoca non era prevista la cosiddetta figura del marconista per cui in Marina c'è il famoso corso RT che si tiene a Chiavari. Non era prevista, quindi il marinaio, l'operatore, veniva semplicemente istruito all'uso della radio. Io sono stato addetto a quel lavoro semplicemente perché ho l'*hobby* della radiantistica, cioè sono radioamatore, quindi è un qualcosa che in realtà sapevo fare per mia formazione personale, ma non ero stato istruito; soprattutto però nel periodo che ricordo non ho avuto percezione – poi non so se formalmente sono state fatte – di esercitazioni di qualunque tipo in sala radio; non so se venivano fatte a tavolino, perché per via della mia qualifica non vedevo tutto, tuttavia tra gli operatori addetti alla sala radio un tipo di esercitazione del genere non è stata fatta nemmeno dopo.

PRESIDENTE. Fino a quando lei è rimasto lì?

BERLINO. Dal gennaio 1991 al gennaio 1992.

PRESIDENTE. Ha fatto un anno di leva.

BERLINO. Sì perché a quell'epoca era già stata ridotta a un anno, dodici mesi.

PRESIDENTE. Cosa ha fatto dopo che è andato via?

BERLINO. Ho continuato un po' gli studi, poi sono andato a lavorare e sono rimasto in zona.

Pertanto, questa era la struttura e il personale non era assolutamente formato. Inoltre in capitaneria non c'era l'altro apparecchio radio per ascoltare la seconda frequenza di soccorso in mare, la 2182: non c'era nessun apparecchio in HF; in realtà non c'era l'apparecchio per le onde lunghe che aveva Livorno Radio e da registrazioni fatte sembra che sia partito anche un *mayday* su quelle frequenze. Anche in questo caso, nessuno ha mai chiesto conto di questo a Livorno Radio. È quindi lo stesso discorso del *mayday*; si ritorna sempre sul punto, perché, a parte il fatto che non c'era l'obbligo, in realtà non si è sentito.

Che l'ultima ad uscire sia stata la Moby Prince, oltre alle interviste che ho visto ultimamente e alle audizioni che erano state fatte, è il funzionario della Navarma a dirlo; nessuno però ce lo ha mai comunicato in sala operativa: nessuno mai ci ha detto che alle ore 22,25 Livorno Radio IPL chiama la Moby Prince e non risponde; nessuno mai è venuto a dirci che i funzionari della Navarma avessero avuto questa notizia, questa certezza o percezione, perché evidentemente con i cellulari li chiamavano e non rispondevano. Non vedo per quale motivo dovevamo tacere su una notizia

del genere. Noi non avevamo percezione che fosse veramente il Moby Prince.

Ricerca le navi è una cosa che in realtà è stata fatta; non ce n'è traccia perché è stata fatta anche con l'ausilio dell'avvisatore, che registra gli ingressi e le uscite. All'avvisatore è stato chiesto. La capitaneria ha la posizione delle navi in porto perché la banchina dell'ormeggio viene assegnata dal nostromo, mentre è l'avvistatore ad avere l'uscita; noi sappiamo che alle ore «X» deve uscire la nave, poi se sia effettivamente uscita o meno alla fine ce lo dice l'avvistatore. Pertanto l'avvistatore è stato chiamato e intanto gli è stato chiesto di chiamare e avvisare le imbarcazioni con merci pericolose e di vedere se riusciva a capire quale fosse questa nave. In realtà per un po' sono state cercate, cioè una sorta di appello delle navi è stato fatto, ma poi è stato interrotto dalle operazioni fatte sull'AGIP Abruzzo, che alla fine in maniera preponderante ci chiedeva l'aiuto esclusivo. In diverse occasioni, infatti, è emerso che il comandante Superina pensasse a sé, al carico, alla nave e al suo personale. Questo è un dato incontrovertibile ed è abbastanza singolare che la magistratura non abbia indagato più di tanto su questo. Secondo le leggi del mare, infatti, una nave deve dare ausilio e assistenza; è vero che l'AGIP Abruzzo era impossibilitata nel dare ausilio all'altra nave in fiamme perché lo era essa stessa, ma almeno la notizia poteva darla, perché a quanto pare sapevano quale nave fosse. Ciò è abbastanza singolare e in quel caso è prevalente il fatto che abbiano sottaciuto questo tipo di informazione, tant'è vero che alcuni soggetti che avete audito hanno detto che non sapevano quale nave fosse, ma si vedeva bene che era un traghetto. Anche alcuni dei soccorritori arrivati in secondo tempo hanno detto che, vedendo lo squarcio a 23 metri dalla linea di galleggiamento, si erano chiesti come una bettolina potesse avere uno squarcio a quell'altezza rispetto alla linea di galleggiamento. In realtà dalla sala operativa queste notizie non si possono sapere, perché gli occhi e le orecchie della sala operativa sono fatti dal personale che è sul luogo ad operare, quindi se certe informazioni non vengono riportate è difficile riuscire a capire cosa sta accadendo in realtà. Dico questo perché con gli anni ho maturato una sorta di esperienza di coordinamento: io sono anche un volontario in Croce Rossa e faccio coordinamento di emergenza; ad esempio negli ultimi mesi sono stato impegnato anche nei campi di assistenza nelle Marche, pertanto ho percezione di cosa si intende adesso per assistenza gestita in maniera coordinata e quella sera era tutt'altro. (*Commenti della senatrice Paglini*).

Non ho assolutamente subito pressioni. Le cose che mancano evidentemente non mi sono venute in mente. Ad esempio a una certa ora ho annotato che Maridipart disse che era partito un mezzo, quindi evidentemente era stata avvisata precedentemente; la riprova è che disse che era partito il rimorchiatore e che alle prime luci dell'alba avrebbe mandato l'elicottero. Pertanto Maridipart era stata informata, presumo con la linea diretta della sala operativa. C'erano due telefoni che passavano dal centralino, quindi le comunicazioni venivano annotate; non so se avete acquisito o se è sempre disponibile il registro telefonico di quella notte; non so se

anche la magistratura l'ha sequestrato o se è agli atti. Lo dico perché di tutte le telefonate che passano al centralino comunque l'operatore annotava il numero, l'ora e chi richiedeva quel tipo di comunicazione. Penso che questo traffico sia stato fatto anche dal comandante Cedro che, una volta avvisato, si è messo alla scrivania del capo sezione dell'agente di mare, il cui ufficio era situato di fronte all'ingresso della sala operativa. Egli si mette alla scrivania del capo sezione, non so cosa stesse realmente facendo perché ero di là, però di fatto lui era lì. È la persona che ha ricevuto le autorità finché non rientrava il comandante del porto.

Non ci sono state pressioni dirette o sottaciute. Una cosa che riferiva radio capitaneria è che, a parte le inchieste formali, in realtà dopo qualche giorno dagli eventi vengono trasferiti in capitaneria per venti giorni due personaggi, un sottufficiale e un ufficiale, e venne fatta girar voce che erano lì a fare l'indagine riservata interna della capitaneria. Non so se qualcuno ve ne ha mai parlato o se c'è traccia di questo. Erano un sottufficiale e un ufficiale che venivano dal reparto volo delle capitanerie di Aulla. Stranamente sono stati in quella sede per venti giorni; tuttavia, visto il lavoro che faceva mio padre e le sue conoscenze, egli mi disse di prestare attenzione a queste persone, perché di solito quando succedono queste cose si adotta il classico specchietto delle allodole: viene cioè mandato un personaggio che fa questo tipo di attività, poi magari chi scrive la relazione interna e fa veramente le cose è un soggetto interno. Penso sia stata una manovra, un'indagine interna per sapere come erano andati i fatti. (*Commenti della senatrice Paglini*). Questo venti giorni dopo i fatti. (*Commenti della senatrice Paglini*).

PRESIDENTE. Senatrice, consentiamo di rispondere anche agli altri. Siamo in seduta segreta, ma ci diamo lo stesso un ordine.

BERLINO. Questo era per riferire se erano state fatte pressioni. Questa però era evidentemente una manovra per spingere qualcuno a parlare o a raccontare dei fatti; non so se era vero, però questo era ciò che è accaduto giorni dopo.

PRESIDENTE. Risponda al senatore Uras che ha fatto delle domande.

BERLINO. Mi ha chiesto chi coordinava e comandava le operazioni?

URAS (Misto). Io ho fatto delle domande precise attorno all'avvistamento di piccole zattere, di uomini in mare, alcune in fiamme.

BERLINO. Quella delle ore 22,55. Le ricordo, sono comunicazioni che ci arrivavano.

URAS (*Misto*). Ho chiesto della motonave con funzione di spegnimento partita da La Spezia e degli elicotteri, per sapere se si ha notizia di un'iniziativa nei confronti dell'altro comando.

BERLINO. Sono notizie che ci riferivano i rimorchiatori, ma in realtà poi non si è più avuto notizia; ci raccontavano di questi fatti, ma in realtà alla fine non si sono mai più trovati né gli uomini in mare che vedevano, né tanto meno resti di scialuppa. Qualcosa è stato recuperato (una scialuppa mezza carbonizzata), ma in realtà poi alla fine non si è trovato altro.

Per quanto riguarda il discorso di MARIDIPART, sì, MARIDIPART chiama per avvertire che la nave parte. Alle prime luci dell'alba arrivano gli elicotteri: che in realtà sono arrivati realmente e, quindi, qualcuno li ha davvero avvisati. Io presumo che l'ufficiale d'ispezione abbia chiamato direttamente o sia stato contattato da MARIDIPART. Quindi, è lui ad essersi relazionare e MARIDIPART ad essersi messo a disposizione. In realtà, io di più non posso dire, perché non so come questi fatti si siano svolti.

Per quanto riguarda la domanda del senatore Cappelletti sulla bettolina, è vero: una bettolina è stata trovata giorni dopo perché, in realtà, da un appello una bettolina mancava. Non ne ricordo esattamente il nome (Giglio o Isola del Giglio), ma in realtà una bettolina mancava e non si avevano notizie al riguardo. Quindi, una bettolina ci ha urtato e, poiché in realtà una bettolina non si trovava, l'ipotesi era credibile, anche se non si abbandonavano le altre ipotesi.

Poi, se mi chiede se è stata fatta un'azione coordinata, com'era previsto che si dovesse fare (perché se c'è una collisione tra due navi e una viene identificata, in qualche modo anche l'altra va identificata e ricercata), io le rispondo: questa non è stata fatta.

Sono stati convogliati sotto l'Agip Abruzzo tutta una serie di natanti, molti senza alcuna capacità estinguente, e quindi inutili. Gran parte di quei mezzi potevano essere usati per andare a fare una ricerca. Se anche fosse stata una bettolina, almeno si chiariva che tipo di imbarcazione poteva essere. Questo, nella realtà dei fatti, non è stato fatto, non è stato assolutamente fatto.

Chi era al comando in quel momento? Prima c'era il marinaio di leva Spartano, che poi sostituisco io, poi è arrivato il sottufficiale di guardia, che aveva l'alloggio sullo stesso piano (quindi l'ultima porta in fondo) e quindi viene avvisato l'ufficiale di ispezione, che è Checcacci. È lui che spesso dà delle indicazioni ma, in realtà, in base al piano, questo compito non toccava a lui, perché il coordinamento di questo tipo di azioni doveva farlo il comandante della tecnica che, anche se più basso in grado, era l'ufficiale funzionale a questo tipo di servizio. Costui era fuori con la motovedetta CP 250 insieme ad Albanese.

Albanese non parla: sì, è vero, Albanese non da nessun tipo di indicazione. Albanese, con le conoscenze che ho ora e con quello che si è fatto, poteva disporre il sequestro di mezzi per andare a fare un soccorso. Anzi, vedendo la stampa, si parla dell'altra Moby, che chiede l'autorizza-

zione ad uscire per andare a appontare. Onestamente, non ricordo chi abbia negato il permesso, chi abbia risposto e detto di no. Comunque, poteva essere un mezzo con la stessa altezza e utile all'appontaggio.

Di motovedette ce ne erano diverse, infatti, e si tratta di mezzi lunghe tre metri e mezzo, contro i 20-25 metri degli altri. Altra misura che si poteva prendere (ed era il minimo) è la seguente: con un teatro del genere in un porto, il porto va chiuso. Con tutto il traffico che c'era, con il buio e le navi in rada, come poteva continuare ad esserci traffico commerciale?

PRESIDENTE. A cosa si riferisce quando dice che c'era traffico commerciale?

BERLINO. Al fatto che le navi hanno continuato ad entrare ed uscire dal porto, pur avendo di fronte uno scenario del genere, con scarsa visibilità. Quello è un provvedimento che doveva emettere il comandante, ovviamente. Perché non l'ha fatto? Questo io non lo so.

Si era pronti ad affrontare un evento del genere? In base a quello che io ho percepito, la risposta è no. Se mi chiedete se si avesse la percezione di quello che stava accadendo, sì, questo era chiaro. Era evidente che c'era quel problema, era evidente che c'era quel tipo di incendio. Quei mezzi c'erano. Inoltre, va detto che quei mezzi, alcuni in maniera autonoma, sono andati a fare quello che si doveva fare, ma quel tipo di azione non è stata coordinata.

Si poteva richiedere l'utilizzo di altri mezzi? È stato avvisato solo MARIDIPART, è vero, ma si poteva richiedere l'intervento di altre navi e non so per quale motivo non sia stato fatto. Forse perché tutti giocavano sul fatto che non toccasse a loro, che uno doveva solo ispezionare quello che succedeva, e che l'altro era fuori. Ma per quella che è la gestione di un'emergenza, il comandante dello scenario va sullo scenario e si espone al rischio. Perché se fosse accaduto qualcosa alla CP 250, il comandante dello scenario perdeva la funzione. In realtà, è stato un errore tattico gravissimo.

PRESIDENTE. Siccome lei era in sala operativa, le chiedo di confermare, come ha detto poco fa, che il più alto in grado era Checcacci.

BERLINO. Sì, era Checcacci, che all'epoca aveva il grado di capitano di fregata, cioè di tenente colonnello.

PRESIDENTE. Checcacci sembrava avere la situazione sotto controllo? Oppure era anche lui silenzioso in attesa che gli ordini arrivassero dai suoi superiori, che in quel momento erano sulla CP 250?

BERLINO. Premesso che Checcacci era uno degli ufficiali più preparati, egli si rendeva conto della situazione, ma in realtà io lo vedevo quasi impotente in quella posizione. Questa è la percezione che ho dopo anni. Era chiaro cosa stesse accadendo, e ci si è interrogati spesso quale fosse

l'altra nave, fino a mezzanotte meno un quarto, quando si è avuta la certezza della sua identità.

In realtà, a sprazzi quest'attività è stata condotta, ma non è stata un'attività coordinata. Poiché già dalle 22,55 avevamo tre o quattro motovedette fuori, si poteva intervenire, perché una vedetta di tre metri, che non aveva materiale estinguente, poteva restare tranquillamente lì sotto (a quel punto solo la CP 250), mentre l'altra, insieme alle altre due, andava a ricercare questa bettolina.

PRESIDENTE. Checcacci, dunque, era un ufficiale esperto ma non dava indicazioni perché in qualche modo le attendeva da altri?

BERLINO. Sì. L'impressione è che egli fosse disarmato davanti a quell'evento, e che non ci fosse in realtà, da parte di tutta la struttura (io lo dico ora, considerando l'esperienza attuale), un protocollo d'intervento e che, nel cosiddetto piano di emergenza del porto, non fosse previsto cosa fare in un evento del genere.

Ora, infatti, si lavora a schede: si prevede che possa esserci un tipo di evento e si stabiliscono le azioni da fare: chi chiamare e come agire. In quel caso, una scheda o non c'era o io non so se ci fosse e non è stata usata ma, nella realtà, non è stata fatta così questo tipo di attività.

BATTISTA (Art.1-MDP). Signor Berlino, in quel periodo lei era, come ha ricordato più volte, un militare di leva. Avendo anche io fatto il servizio militare, immagino che lei abbia fatto il periodo di addestramento. Durante la giornata, quindi, svolgeva le attività nella sala operativa, dopodiché c'era anche il resto delle attività militari.

Anche se un po' è stato già detto, c'è un aspetto che un po' mi sorprende relativamente ai giorni successivi. Vede, io faccio parte anche della Commissione difesa e, quindi, possiamo parlare liberamente. A me sorprende che nessun militare abbia detto che essi commentavano e avevano un'opinione. Non c'è nessun militare che abbia provato a dire qualcosa nei confronti di qualche altro militare, a qualsiasi livello. C'è solo il caso del capitano Roffi: viene detta una cosa e poi l'esatto contrario da parte del comandante Albanese.

La vita di caserma è fatta di momenti di intimità, nel senso che in branda uno si parla, così come quando c'è l'alza bandiera, e nei momenti conviviali, a mensa o a colazione. In tutti i giorni successivi, possibile che nessuno abbia sentito qualcosa? Un ufficiale che diceva che la tal cosa non andava fatta, che imputava la colpa, o che lamentava la mancanza di addestramento e di mezzi? Su questo punto c'è un totale silenzio, ed è anche un po' imbarazzante. Io la inviterei, siccome siamo in una fase secretata dei lavori, che tutela quello che ci può dire, a dirci se ha percepito mai qualcosa in questi rapporti.

Poi faccio due commenti velocissimi. Ci viene riferito, e anche lei lo riporta, che, nel momento immediatamente successivo al fatto, un giornalista era presente dentro la sala operativa. Ebbene, questo mi sembra un

fatto strano perché, oltre ad essere io a dirlo, perché lei me lo conferma (e non è l'unico), lì non c'è stato nessun addestramento, non c'era nessun piano di coordinamento, con voi militari di leva messi lì. Insomma, era un porto di mare. Ma allora come si fa a permettere l'accesso a un giornalista dentro a una sala operativa, in quel contesto? Non ho nulla contro i giornalisti, ma lei ci ha detto che aveva difficoltà a riportare, con il giornalista lì a fare domande, che non vi dava neanche libertà di agire. Può spiegarci questo fatto?

Faccio poi una domanda un po' tecnica, sulle comunicazioni con Camp Darby. Voi avevate registrato, e c'era nel canale militare qualcosa proveniente da Camp Darby? O c'era il silenzio radio di queste comunicazioni dalla base Camp Darby, com'era stato magari nei giorni precedenti, prima di quest'evento, visto che c'era una situazione particolare relativa alla fine della guerra del Golfo?

URAS (*Misto*). Signor Berlino, la mia domanda è la seguente. C'è una enormità di traffico attorno alla zona dell'incidente, ma io non vedo nessuna comunicazione che dicesse che si stava tentando di fare qualcosa nei confronti della Moby Prince.

Ci sono diverse comunicazioni sull'uscita e l'entrata dal porto. Addirittura, io ho preso nota del fatto che vi erano tutte le forze armate (guardia di finanza, carabinieri, guardia penitenziaria) in uscita. Mentre, però, ci sono ancora comunicazioni riguardanti gli interventi estinguenti nei confronti dell'Agip Abruzzo, non trovo traccia di tentativi di soccorso veri e propri nei confronti della Moby Prince.

CAPPELLETTI (*M5S*). Mi ricollego alla domanda del senatore Battista, se mi è consentito, relativa alla presenza del giornalista Collodi nella sala operativa. Volevo sapere se lo conosceva, se era a conoscenza del fatto che stava registrando, e perché questa registrazione veniva continuamente interrotta e riattivata. Eravate voi a chiedergli di sospendere la registrazione e dare informazioni su ciò che poteva essere registrato e ciò che era meglio non registrare?

PAGLINI (*M5S*). Volevo chiedere se può riferirci di Fuggetti, in merito alla sua comunicazione con l'Agip Napoli e con Cannavino.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Io volevo solo ricollegarmi a quanto ha già chiesto il collega Uras. Esattamente, quante navi o quanti mezzi sono usciti in seconda e terza battuta? Perché anche lo stesso Tito Neri, un altro rimorchiatore, che ha funzione di antincendio, è uscito dopo, con altri mezzi che, di volta in volta, continuavano ad uscire.

Quello che mi stupisce è che non siano usciti subito. Un'altra questione della quale discutevo sempre con il senatore Uras è: una volta avvertito il comando superiore, il comando superiore non avrebbe dovuto prendere il comando delle operazioni?

PRESIDENTE. Collegli, ovviamente, non vorrei che il mio commento fosse frainteso. La questione è molta seria, perché è ovvio che nei giorni successivi si parli, che vi sia uno scambio di opinioni. Quindi, questo aspetto della vicenda è molto importante.

BERLINO. Quanto a Fuggetti, per rispondere alla senatrice Paglini, egli era il sottufficiale di guardia. È stato avvisato con il telefono, perché c'era la linea diretta, con i telefoni interni collegati con il centralino. Era comunque tre stanze più avanti e in venti secondi è arrivato lì. Alle 22,30 era nella sala.

Ricordo la comunicazione che ha con l'Agip Napoli, durante la quale comandante gli chiede: vi rendete conto di quello che c'è lì fuori? Io qui vedo tutto ed è tutto in fiamme. In realtà, la telefonata non è stata annotata perché era semplicemente la comunicazione di un allarme che già avevamo. Quindi non è stata annotata ulteriormente, perché semplicemente riferisce che c'è l'Agip Abruzzo in fiamme. Io ho assistito a quella comunicazione. Il comandante dell'Agip Napoli gli dice semplicemente quello.

Sulla vita di caserma, a parte il discorso del comandante Roffi, che era stato per un periodo il capo sezione, io rispondo su quelli che erano i miei compiti lì. Io sono sempre stato all'ufficio sicurezza della navigazione, dove si fanno le annotazioni di sicurezza alle imbarcazioni di porto. Quindi, mi occupavo di quella parte lì. Di turni di guardia ne ho fatti pochissimi armati perché, visto il mio *hobby*, mi hanno messo a fare i turni alla telescrivente (c'era sempre una vecchia telescrivente collegata con l'Accademia) e i turni di notte alla sala operativa. Questo è ciò che facevo quando non ero lì.

Il discorso di «radio caserma» lo avevo un po' accennato prima. L'operazione che è stata condotta, di voler inserire questi due personaggi esterni in quell'ambiente, potrebbe essere un'azione pilotata, atta a non far parlare o far parlare poco. Io, *a posteriori*, quell'operazione la leggo così: questi due personaggi sono stati mandati lì proprio per evitare certi discorsi. Infatti, se, dove c'è un gruppo, erano sempre presenti questi due individui, evidentemente io posso leggere la loro presenza come un tentativo di bloccare un certo tipo di discorso.

Quanto a pressioni dirette o commenti sull'operato, in realtà no. Uno si è sempre chiesto il motivo...

BATTISTA (*Art.1-MDP*). Ma neanche in franchigia? Io posso capire che vi sia stata questa operazione da parte del comando, di inviare due persone. Ma ci sono anche i periodi di franchigia. Io non so di dove sia lei, ma so per certo che a Livorno c'erano militari di leva di Livorno, che forse non hanno fatto una notte a Livorno. Nei momenti in cui usciate dalla caserma, e non c'erano questi due personaggi, parlavate tra di voi? Avete mai sentito qualcosa?

Parlo di voi militari di leva, perché gli ufficiali, come lei sa meglio di me, avevano dei sottufficiali. Ma c'erano anche i militari di leva. Quindi:

se qualcuno ha urlato in un ufficio perché voleva prendere una posizione, se c'è stata una telefonata, possibile che nessuno abbia sentito nulla?

Altrimenti, io posso dire che la Capitaneria di porto di Livorno era totalmente impreparata ad un'operazione di soccorso (e non ce l'ho con lei), ma quanto alla perfetta segretezza e alla riservatezza era il *non plus ultra*. Ma allora mandiamo lì i nostri servizi segreti, facciamoci insegnare da loro: non è uscita mezza parola, né nel servizio effettivo durante il periodo diurno, né nel periodo di franchigia.

Nessuno di voi ha mai captato nulla? C'è stata una discussione tra di voi? Lei, con un suo commilitone, ha mai detto che Albanese era totalmente impreparato o che aveva sentito urlare il comandante? La risposta è sempre negativa. Questa è la mia domanda.

BERLINO. Sarò più chiaro: ammesso che quel tipo di operazione sia stata fatta *ad hoc*, ci sono state due voci strane. Probabilmente si sono unite due questioni: la prima è quella relativa a queste due persone che sono state mandate probabilmente *ad hoc*, l'altra riguardava proprio Roffi, perché veniva detto – in un contesto che ora si definirebbe comunemente di *mobbing* – che era una persona pericolosa e che quando era presente non bisognava parlare. Quindi, siccome è stato lì ancora per un po', prima di avere il primo trasferimento a Civitavecchia da dove poi è rientrato mentre io ero sempre in capitaneria, quando lui era presente non si doveva parlare.

Tra di noi si parlava mai delle cause che avevano portato all'evento. Non si è mai discusso sulla gestione degli eventi. Aggiungo che non ho idea del perché sia successo.

L'unica voce particolare che ci poteva essere era la seguente: c'erano altri sottufficiali che, in qualche modo, aggredivano e denigravano l'operato di Fuggetti, ma ritengo che ciò accadesse per motivi loro, perché erano sottufficiali che dovevano fare il concorso alla Maddalena per poter poi essere immessi in servizio permanente e quindi tra di loro si «beccavano». Questo, comunque, è effettivamente accaduto: Fuggetti è stato bersaglio dei suoi colleghi sottufficiali per tanto tempo, anche anni dopo. Ricordo infatti che, dopo circa 10 anni, un mio parente era imbarcato su una motovedetta di cui era comandante e sono andato a trovarlo ed era sempre visto come quello che ha «gestito male» la situazione o quantomeno i suoi parigrado lo hanno additato in questo modo.

In caserma non si è mai parlato di altre cose. Non è mai uscito fuori nulla di relativo alla gestione di Albanese. Sono mie considerazioni, rese a posteriori, considerando anche la mia esperienza personale di gestione. In franchigia io vivevo poco la vita di caserma, nel senso che è vero che mi trovavo a 500 chilometri da casa, e dunque formalmente ero fuori a svolgere il servizio militare, ma avevo una casa a Pisa e quindi, quando non ero di guardia, prendevo il treno e tornavo a Pisa. Per questo ho vissuto veramente poco la vita di caserma. Il gruppo dei marò era quello che viveva maggiormente la vita di caserma: facevano le pulizie e cucinavano, perché vivevano lì.

BATTISTA (M5S). Per quanto riguarda le cause, lei capisce che noi abbiamo una certa difficoltà dato che abbiamo un ritardo di 26 anni. È immaginabile che anche voi, nei giorni successivi, abbiate fatto commenti sulle cause. Certo non avevate la legge ma le vostre ipotesi quali erano? In quel momento, infatti, i commenti si riferivano a fatti appena accaduti.

PRESIDENTE. Ovviamente si tratta sempre di chiacchiere fatte nel contesto che lei ha descritto.

BERLINO. Avevo già risposto prima a questa domanda. L'ipotesi che avevo formulato era quella della bettolina e dell'eventuale «contrabbando di idrocarburi», che fosse gasolio avanzato o altro. Si parlava della bettolina che non era stata cercata, della manichetta che era lì e della nebbia. La bettolina veniva sempre invocata dal comandante Superina.

Un altro aspetto di cui prima non ho parlato e che mi sembrava strano ma non riuscivo ad interpretarlo, riguardava il comportamento dell'equipaggio dell'Agip Abruzzo che ho intravisto per pochi minuti quando sono stati sentiti anche dal magistrato. Tale comportamento era «strano» ma molto chiaro per chi fa un certo tipo di attività nel senso che era timoroso: si guardavano tra di loro prima di rispondere a una qualsiasi domanda. All'inizio, infatti, sono stati sentiti in maniera collettiva perché appena arrivati erano infreddoliti ed erano stati portati nella mensa, che era uno dei locali più caldi e dove avevano preparato il tè, quindi erano lì e sono stati sentiti in maniera sommaria. Secondo me, anche in quel caso, chi ha condotto l'indagine ha fatto un grosso errore proprio perché sono stati sentiti «in maniera collettiva». Non so a chi avrebbe condotto tale indagine perché, ripeto, alla fine ero l'ultima ruota del carro, però si vedeva che avevano un atteggiamento circospetto.

PRESIDENTE. Ma lei, nel momento in cui loro sono stati sentiti in maniera collettiva era presente?

BERLINO. Si è trattato di momenti perché entravo e uscivo dalla sala: andavo in bagno, andavo a bere o andavo a prendere un panino, visto che sono stato lì fino alle 3. In quei momenti, mentre prendevo il tè, ho notato l'atteggiamento classico che utilizziamo nelle simulazioni, quando prepariamo il personale, ad esempio quando si vanno a sentire i deportati. La simulazione che facciamo quando prepariamo il personale della Croce Rossa che va, per esempio, all'estero, riporta la classica situazione in cui si è deportati, si fa gruppo e si sta attenti a parlare. L'impressione che ho avuto, quindi, è che l'equipaggio dell'Agip Abruzzo avesse questo tipo di atteggiamento nel senso che erano uniti tra di loro, avevano paura di parlare e prima di farlo guardavano il Comandante. Questa è l'impressione che ho avuto – ed era palese – vedendoli per due minuti. Era come se ci fosse una sorta di accordo tra di loro ed era palese. Li ho visti per due minuti ed ho notato questa cosa. Forse all'inizio non ci avevo nem-

meno fatto caso e poi non so, magari l'ho meditata nel tempo. Questa è stata la prima cosa.

Per quello che riguarda il discorso dei commilitoni, vivendo poco la caserma, in realtà, se non il discorso di Fuggetti, non c'è. Le cause sono quelle che ho detto prima; l'attività della bettolina e la famosa cortina fumogena. Si trattava di nebbia o di una cortina fumogena creata *ad hoc* dalla petroliera? Se veramente stavano facendo attività illegali, potrebbe essersi trattato anche di questo. Se una petroliera vuole creare una cortina fumogena, fa presto, manda su le macchine, butta su il vapore e la cortina fumogena nel giro di pochi minuti è creata. Pertanto come si fa a dire se questa famosa cappa che era proprio lì sull'Agip Abruzzo era vera o era stata creata? Volendo, era comunque una possibilità. Qualcuno ha detto che c'era stato addirittura un guasto alle macchine e quindi che si era creato del fumo. Qualcuno, tra i giornalisti ed altro, ha fatto questo tipo di ipotesi. Era infatti nella possibilità della petroliera fare questo tipo di azione.

PRESIDENTE. Solo che era notte e l'Agip, che era comunque molto illuminata, sarebbe stata nascosta da una cortina o da una nebbia? Noi escludiamo la nebbia anche perché se tutto è illuminato, non c'è una testimonianza di nessuno prima dell'impatto che vede nebbia, l'idea è che, sì, ci possa essere qualcosa lì intorno, ma una petroliera si vede lo stesso.

BERLINO. O era nebbia o magari aveva, poteva avere... o magari è stata una cosa momentanea. È difficile dirlo perché in realtà...

PRESIDENTE. La domanda è questa: le sembra possibile che se la petroliera è illuminata, possa essere nascosta e quindi urtata per caso dalla Moby Prince?

BERLINO. Abbiamo dati certi che in quell'esatto momento la petroliera fosse effettivamente tutta illuminata? Chi è che dice che era perfettamente illuminata?

PRESIDENTE. Però la Moby Prince sapeva la posizione uscendo dal porto.

BERLINO. La sapeva, ma visto che la posizione che viene data sembra che vada nel cono di divieto di ormeggio, ricordiamoci che comunque si trattava di trecento metri di nave con cinquecento metri di catena. Ruotare di pochi gradi, vuol dire spostarsi magari di duecento metri. Cioè, il punto della fonda dato ufficialmente, era proprio *borderline*, era lì. Quindi ruotarsi di poco, o ruotarsi per nascondere ai radar o alla vista se dietro, verso il largo, stessero facendo... Sono però supposizioni.

PRESIDENTE. Quindi a quel punto uno può anche spegnere le luci alla petroliera.

BERLINO. Per quanto riguarda l'illuminazione, vale lo stesso discorso.

Per quanto riguarda il filtraggio in sala operativa, non ci è stato fatto nessun tipo di filtraggio rispetto alle persone. Rispetto alle persone che entravano, infatti, io mi sono chiesto perché a un certo c'erano trenta persone lì dietro. Cioè, noi tre a lavorare al banco e nella parte posteriore c'erano venti, trenta persone, tra cui questo giornalista. Non sono state date indicazioni di spegnere o riaccendere, se non nel momento in cui me ne sono accorto, l'ho comunicato all'Ufficiale e l'Ufficiale gli ha preso, materialmente, questo nastro. Poi, che fine abbia fatto questo nastro, come sia arrivato alla stampa o come sia arrivato su Internet – perché si trova – non ne ho idea. Questo nastro, questo apparecchio, era un vecchio registratore da conferenze a cassetta, è stato preso perché mi sono accorto che Collodi aveva questo tipo di nastro, l'ho comunicato all'Ufficiale e l'Ufficiale glielo ha sequestrato.

PRESIDENTE. Chi era l'Ufficiale che glielo ha sequestrato?

BERLINO. Checcacci. C'era lui e basta. Non ho idea di quali percorsi strani abbia poi fatto questo nastro.

Vorrei poi soffermarmi su un'altra cosa. Questo giornalista è stato chiamato al primo processo. Lui si è presentato; io non lo conoscevo ma l'ho rivisto al primo processo, se non sbaglio, due o tre anni dopo. Mi ricordo che lui non rispose alle domande perché disse che in quel momento non lavorava più per il giornale in cui lavorava prima, ma lavorava per Radio Vaticana. Aveva passaporto del Vaticano e quindi ha invocato questo fatto per non rispondere in giudizio alle domande del giudice. Questo me lo ricordo bene perché lui doveva essere chiamato al processo prima o dopo di me e oppose che avendo passaporto del Vaticano non era stato autorizzato a rilasciare dichiarazioni in merito a quei fatti. È poi vero che ad un certo punto in sala c'era di tutto e di tutti. Quindi, non so perché, essendo comunque un'installazione militare, non sia stato fatto un tipo di filtraggio. Lì c'era di tutto.

Per quanto riguarda la comunicazione con Camp Darby, l'attività che faceva Camp Darby era nota perché so che la Capitaneria rilasciava le attestazioni per le movimentazioni delle merci pericolose. Altri contatti non venivano fatti.

Si è poi detto che non vi fu alcun soccorso sul Moby Prince. L'indicazione di andarla a ricercare poteva essere stata data prima, visto che c'erano tanti, perlomeno quattro mezzi, senza capacità estinguenti, sotto l'Agip Abruzzo e quindi potevano tranquillamente essere dirottati a fare quel tipo di attività. Quindi sì, non è stato fatto.

Quando Checcacci ha notizia da Faiella, dalla 232, che vede questa bettolina che erano le undici e mezza e gli viene detto espressamente:

«ma cosa fai lì, vai a vedere? Cioè, non me ne frega nulla, vai a vedere cosa c'è! Fammi sapere che c'è!». Quindi, a quel punto, quando l'Ufficiale ha questa percezione, l'ordine glielo dà. È chiaro. Tanto è vero che la 232 prende e va.

PRESIDENTE. Cioè, lei ha avuto l'impressione che Faiella stesse cercando di evitare di avvicinarsi alla nave finché non gli arriva l'ordine?

BERLINO. Lui dice: «io la vedo». Anche lui era concentrato. Probabilmente è stato talmente bravo Superina ad attirare tutti su di sé. Alla fine erano tutti lì intorno a lui. In realtà c'era da far ben poco perché i rimorchiatori che avevo schiumogeno e i cannoncini per sparare acqua, sì; ma gli altri... Vuoi coordinare bene, lasci un mezzo.

PRESIDENTE. La domanda era proprio precisa. Cioè, Faiella è lì che vede la nave e non si avvicina, sinché l'Ufficiale non gli dice: «vai e avvicinati». Giusto?

BERLINO. Sì.

URAS (*Misto*). Avevamo avuto l'impressione che il porto fosse governato da un soggetto esterno, non fosse cioè nella disponibilità del comando della Capitaneria di Porto perché ci fosse una sorte di extraterritorialità temporanea, dovuta al traffico di navi militarizzate, di navi militari americane. Nel leggere il brogliaccio, trovo pochi riferimenti ai movimenti delle navi militarizzate o comunque quelle che possono riferirsi a quel tipo di traffico, come non incontro neppure altro tipo di traffico se non quello destinato all'uscita verso il luogo dell'incidente. Su questo argomento ha qualche opinione o una valutazione?

PAGLINI (*M5S*). In Capitaneria sapete se nella sede dei piloti c'è un rilevamento radar? I piloti usano cioè il radar? Vedono dai loro strumenti con un radar la rada? Questo perché abbiamo avuto persone che hanno ammesso questa cosa, e anche perché Dorsi, la persona che chiama Pacini molto prima del fatto che si sappia ufficialmente che è il Moby Prince, si trova poi con Pacini e con il signor Savarese nella sede dei piloti, pilota anch'esso. Il pilota che due giorni fa è uscito con questo pezzo inedito, dopo ventisei anni, sulla consapevolezza che la nave in collisione con l'Agip è il Moby Prince.

Ed egli la vede immediatamente, dopo pochissimi minuti dall'impatto, affacciandosi al balcone di casa. Se non ricordo male, si trova all'Ardenza e viene avvisato da un vicino di casa, un professore, che lo esorta ad affacciarsi perché sta succedendo un disastro. Insieme vedono l'incendio e vedono l'Agip Abruzzo. Dopo dieci, venti minuti, non di più, dice di aver visto sfilare il traghetto incendiato e riconosce il Moby Prince, perché è pilota e conosce gli orari.

Lo stesso Savarese si precipita nella sede dei piloti, incontra Dorsi che sta telefonando a Pacini, il quale, nel frattempo, è per strada e sta rientrando a Livorno; tutto questo accade molto prima che si sappia dagli ormeggiatori che si tratta del Moby Prince. Nella sede dei piloti viene detto che c'è il *radar* e qualcuno che guarda il *radar* con gli occhi sgranati. Per questo io chiedo se la Capitaneria sapesse di questo *radar*.

PRESIDENTE. La cosa strana è che il *radar* non sia presente in Capitaneria, ma in sede dei piloti.

Raccolgo la richiesta del senatore Floris di chiamare in audizione Collodi.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Sì; per noi è importante, anche in considerazione di ciò che è stato detto nella giornata di oggi, avere un'audizione con Collodi e Savarese.

Vorrei porre una domanda al signor Berlino, che ha vissuto questo tragico momento; lei ha detto che avevate la sensazione che stesse succedendo qualcosa di grave, anche a prescindere dall'incendio sull'Agip Abruzzo. Vi eravate chiesti cosa avesse causato l'incendio, quale fosse l'altra imbarcazione? Eravate convinti che potesse essere una bettolina, oppure avevate la sensazione che potesse essere qualcosa di diverso? Le sto chiedendo le sue impressioni, niente di più.

BERLINO. Per quanto riguarda le navi militari, come ho detto prima, ce ne erano due, la Cape Breton e la Gallant, se non ricordo male. In realtà, con la collaborazione dell'avvisatore (visto che parlavano anche in lingua inglese), è stato detto loro di allontanarsi perché era pericoloso stare lì, considerato il carico. Si sapeva, quindi, che c'erano ed erano stati già avvicinati, anche perché, quando arrivavano, dovevano chiedere l'autorizzazione alla movimentazione di merci pericolose; era un'operazione che facevano, quindi si sapeva che erano lì.

Per quanto riguarda il *radar* dei piloti, non so rispondere. Se dicono che ce l'avevano, bene, ma non lo so. Anche perché, per l'attività che si faceva in Capitaneria, il *radar* dei piloti, in realtà, poteva non esserci; sicuramente c'era l'avvisatore, perché è il suo compito. Probabilmente i piloti avevano il *radar*, magari per cercare le bettoline, perché comunque tutte quelle operazioni sono di tipo commerciale, quindi a pagamento. Il *radar* magari serviva anche per quello, per i tempi.

Tuttavia, che Dorsi e Pacini avessero questa percezione, a noi non ce l'ha detto mai nessuno; non abbiamo avuto contatti prima di mezzanotte meno un quarto, né con la Navarma, né con i piloti, né con l'avvisatore, né con Livorno Radio. Ripeto: alle 22,25 Livorno Radio riceve richieste di traffico commerciale, chiama il numero telefonico, richiama il Moby Prince per passare la telefonata e non ci avvisano. Ma dico, con il macello che stava succedendo in porto, ci vuoi avvisare? Però loro non sono mai stati chiamati in causa. È strano.

Come è strano il comportamento del comandante dell'Agip Abruzzo: sì, puoi pensare alla nave, però, insomma, succede una cosa del genere che coinvolge un traghetto e non avvisi? L'armatore, sicuramente, sapeva tutto. Con il telefono di bordo o con il suo cellulare, il comandante dell'Agip Abruzzo avrà sicuramente chiamato l'armatore. Perché Cannavina chiama e dice quelle cose sulla nave? Secondo me tra di loro si sono parlati. Ma queste sono mie percezioni, non suffragate da nulla. L'armatore SNAM lo sapeva.

PRESIDENTE. Sapeva cosa?

BERLINO. Secondo me sapeva anche della nave che era entrata in collisione. È la stessa cosa che è successa al Giglio (lì poi ci sono le tracce) con la Costa Concordia. L'armatore sapeva; la sala operativa della Costa Concordia sapeva. Quel caso era uguale: la prima cosa che il comandante fa è chiamare l'armatore. I rimorchiatori Tito, prima di fare qualsiasi cosa, non parlavano con la Capitaneria, ma con l'armatore. Chi coordinava il rimorchiatore Tito era l'armatore. Stesso discorso vale per l'Agip Abruzzo: l'armatore sapeva tutto.

Come succede di sovente quando si verifica un incidente del genere, all'inizio tendono sempre a sottovalutarlo sperando di risolvere, perché qualsiasi tipo di intervento costa. Far uscire i rimorchiatori prima vuol dire pagare; magari anche quel tipo di intervento è stato ritardato. Forse non è solo responsabilità di Superina, che purtroppo non ci può rispondere, ma anche dell'armatore, che magari gli ha detto di agire in un certo modo, come è dimostrato che sia successo altre volte. Si può supporre che, anche questa volta, siano state date indicazioni in tal senso, ma sono supposizioni.

Per Pacini vale stesso discorso. Se Pacini dice che alle undici e mezzo lo sapeva, perché non ha chiamato chi di competenza e ha avvisato? Loro chiamavano, chiamavano, ma nessuno ha avvisato la Capitaneria. In Capitaneria, prima che gli ormeggiatori o la motovedetta 232 ci dessero il nome del traghetto, non sapevamo che si trattasse del Moby Prince. Alle undici e mezza si ha notizia di questa bettolina in fiamme a 300 metri a poppa dell'Agip Abruzzo, ma non si sapeva chi fosse.

Anche in quel caso, se si dice che a 300 metri c'è una nave in fiamme è strano che non si veda che è un traghetto. O non la vedevano davvero, perché c'era fumo quindi non c'era visibilità, oppure non so per quale motivo questa informazione non sia emersa prima. Insomma, persone che vivono il mare sanno distinguere il profilo di un traghetto, di una bettolina o di un altro tipo di nave.

PRESIDENTE. È riconoscibile. Mi scusi, perché lei ha conservato la copia dei registri pur essendo marinaio di leva ed essendo stato sentito come teste. Cosa l'ha spinto a fotocopiare e conservare i documenti per tutti questi anni?

BERLINO. La professione di mio padre, carabiniere, il quale mi disse: «Preparati tutto, ch  fra vent'anni ti chiamano».

In quella sede ho fatto delle fotocopie; quando siamo andati a deporre c'era il brigadiere dei Carabinieri con cui abbiamo fatto la prima trascrizione, al quale ho chiesto di fare una copia anche per me, nel caso mi avessero chiamato a distanza di qualche anno. Ero io ad aver compilato il documento, quindi, in realt , c'era poco. Sono stato sentito poco dopo e poi in udienza. Successivamente non sono pi  stato sentito, neanche per l'inchiesta sommaria.

PRESIDENTE. Ho visto che il brogliaccio   fatto su un registro generico.

BERLINO. Era quello della gestione dei conti correnti. Era semplicemente un registro su cui scrivere e su cui annotare le cose.

PRESIDENTE. Aveva le pagine cucite?

BERLINO. S . Questa   l'esatta cronologia e non ci sono correzioni o manomissioni, tranne il cambio di calligrafia.

PRESIDENTE. La ringrazio. Qualora abbia altra documentazione e per qualunque informazione siamo a disposizione.

Dichiaro cos  conclusa l'audizione,

I lavori terminano alle ore 14,40.