



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 53

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

AUDIZIONE DEL COMANDANTE LORENZO CHECCACCI,
UFFICIALE DELLA CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO
ALL'EPOCA DEI FATTI

60^a seduta (antimeridiana): martedì 13 giugno 2017

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E

**Audizione del comandante Lorenzo Checcacci, ufficiale della Capitaneria
di porto di Livorno all'epoca dei fatti**

PRESIDENTE	Pag. 3, 12, 13 e <i>passim</i>	CHECCACCI	Pag. 3, 12, 14 e <i>passim</i>
CAPPELLETTI (M5S)	19		
FLORIS (FI-PdL XVII)	26, 27		
GRANAIOLO (Art. 1-MDP)	19, 29, 30		
MUSSINI (Misto)	27, 28		
PAGLINI (M5S)	16, 18, 31 e <i>passim</i>		
URAS (Misto-CP-S)	22, 24		

Le parti segretate sono state desegretate 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-NCD: AP-CpE-NCD; Articolo 1 – Movimento democratico e progressista: Art.1-MDP; Federazione della Libertà (Idea-Popolo e Libertà, PLI): FL (Id-PL, PLI); Forza Italia-II Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Direzione Italia, Grande Sud, M.P.L. – Movimento politico Libertas, Riscossa Italia: GAL (DI, GS, 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-Campo Progressista-Sardegna: Misto-CP-S; 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 comandante Lorenzo Checcacci. Sono presenti altresì alla seduta, ai sensi dell'articolo 23 del Regolamento interno, il dottor Fabio Ignazio Scavone e il colonnello Angelo Senese, in qualità di collaboratori della Commissione.

I lavori hanno inizio alle ore 12.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del comandante Lorenzo Checcacci, ufficiale della Capitaneria di porto di Livorno all'epoca dei fatti

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del comandante Lorenzo Checcacci, ufficiale della Capitaneria di porto di Livorno all'epoca dei fatti.

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

Do il benvenuto al comandante Checcacci, che ringrazio per aver accolto l'invito della Commissione.

Colleghi, apprezzate talune circostanze, propongo, ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del Regolamento interno, la segretazione dell'intera seduta.

Se non ci sono obiezioni, così rimane stabilito.

(I lavori proseguono in seduta segreta dalle ore 12).

Cedo subito la parola all'audito, chiedendogli di raccontarci quello che ricorda della sera dell'incidente. Alla fine della sua comunicazione sarà possibile per i commissari e per i consulenti formulare eventuali domande.

Sappiamo che il comandante Checcacci, che ha seguito in questo periodo i nostri lavori attraverso le dirette audio-video, aspettava di essere chiamato a riferire dalla Commissione. Lo abbiamo fatto dopo aver fatto tutta una serie di approfondimenti sulla vicenda, con particolare riferimento alla questione dei soccorsi, alla quale siamo ovviamente molto attenti, nel tentativo di approfondire, in particolare, proprio il tema del funzionamento dei soccorsi e della catena di comando degli stessi.

Prego, comandante.

CHECCACCI. Buongiorno a tutti e grazie per avermi convocato.

È più di un anno che aspetto questo momento. All'inizio avevo anche immaginato di contattare io stesso la Commissione per chiedere di essere ascoltato, ma poi ho pensato che era come mettere il carro davanti ai buoi

e che sarebbe stato meglio che la Commissione procedesse con i suoi accertamenti, ascoltando chi doveva ascoltare, perché sapevo che alla fine sarei stato chiamato e così è stato.

Sono passati ormai 26 anni dalla tragedia. C'è stato un processo nel quale ero imputato e mi sono dovuto difendere; alla fine sono stato assolto e ovviamente sono stato contento, anche se – vi giuro – non è stata un'assoluzione che mi è piaciuta tanto. Poiché nessuno ha fatto ricorso, quella sentenza è passata in giudicato.

Oggi qui non siamo ad un processo e io non devo difendermi. Vedo invece in questa mia audizione l'occasione per poter chiarire che quello che ho fatto – forse poco – era tutto quello che potevo fare. Avrei potuto fare di più? Sono 26 anni che ci penso. Di notte mi sveglio e almeno due o tre volte alla settimana – ve lo dico chiaramente – ho ancora gli incubi, ma è umano, è normale.

Vorrei fare quindi con voi oggi un'analisi per capire, finalmente, se quello che ho fatto era tutto ciò che potevo fare o se avrei potuto fare qualcos'altro. Forse una valutazione del genere può essere utile anche per voi.

I ricordi che ho di quella sera sono vaghi. Mi sono andato a rileggere la cronologia degli eventi. Ricordo che poco tempo fa in audizione dinanzi a questa Commissione il signor Berlino, marinaio di leva in servizio presso la Capitaneria di porto all'epoca dei fatti, ha dato lettura del brogliaccio della centrale operativa da lui tenuto diligentemente. Ricordo che, un paio di giorni dopo l'accaduto, assieme a lui compilai una cronologia degli eventi che è stata depositata agli atti al processo e che rispecchia quello che è stato detto da Berlino. Le cose sono andate come ha riferito Berlino: quello è ciò che è stato fatto.

Su quella sera posso dire che mi trovavo nella cameretta dell'ufficiale di ispezione, dove mi stavo facendo il letto; da lì sarei sceso poi per andare a controllare. Ad un certo punto mi chiamò qualcuno dalla centrale operativa – in seguito ho scoperto che si trattava di Spartano – che mi disse di andare giù che c'era una nave incendiata. Indossai la giacca e chiamai l'avvisatore marittimo chiedendogli che cosa fosse successo. Mi rispose che c'era una nave incendiata a Sud di Livorno. A quel punto chiusi la comunicazione.

Non avevo un telefono diretto in camera, ma dovevo passare per il centralino. Come dicevo, Spartano mi chiamò e io chiamai il centralino chiedendo di passarmi l'avvisatore. Un secondo dopo stavo parlando con l'avvisatore, con cui ci fu uno scambio di battute di 30 secondi. Chiusi la comunicazione e chiamai la centrale dei Vigili del fuoco dicendogli di far uscire la barca pompa – dal momento che avevano un mezzo pronto reperibile antincendio – perché c'era una nave cisterna in fiamme in rada, a Sud della Vegliaia. Riagganciai. Scesi in centrale operativa dove trovai Fuggetti, il sottufficiale di ispezione, che era già stato avvisato e aveva già parlato alla radio.

Se si va a sentire il *log* delle comunicazioni radio, si parlava già di bettolina e di collisione. Entrai in centrale e sentii il comandante Superina

che stava parlando. Non ebbi un colloquio sereno con Fuggetti al quale chiesi gridando se avesse chiamato Faiella. Non essendo sicuro che lo avesse fatto, telefonai io, ma Faiella era stato già avvertito da Spartano, per cui Faiella era già stato avvertito. Dissi di telefonare anche a Canacci, perché era necessario mettere in assetto di emergenza la centrale operativa, che è uno dei doveri dell'ufficiale di ispezione. Bisognava poi attivare la catena di comando, per cui dissi di chiamare il comandante. Mi fu detto che non c'era. A quel punto dissi di chiamare il comandante in seconda: «Comandante Cedro, scenda per favore, perché c'è un'emergenza» e Cedro scese quasi subito.

Il comandante Superina era alla radio e per le comunicazioni radio di quella sera basta leggere il *log*, vale a dire la perizia Ceccantini, contenente la trascrizione delle comunicazioni sul canale 16. Ci tengo a dire che quella sera le comunicazioni radio erano una cosa pazzesca, nel senso che entravano in frequenza stazioni radio con una forza incredibile e tale da coprire qualsiasi altra comunicazione: ho sentito addirittura Tolone, Oneglia, una delegazione di spiaggia in Liguria. C'era Oneglia che parlava, ma c'erano anche Genova, Catania e Porquerolles. In effetti in Francia hanno già da tantissimi anni delle stazioni per il controllo del traffico, per cui chiamano continuamente le navi o le barche per identificarle e sapere dove vanno e che rotta fanno, per cui ci sono delle chiacchierate immense. In una situazione del genere è difficilissimo entrare in frequenza. Se c'è la radio che parla e io schiaccio il tasto per parlare mentre parlano gli altri, non mi sente nessuno: io smetto di sentire quello che la radio sta dicendo e, in più, nessuno mi sente.

Ricordo che quella sera c'erano due marinai armati che facevano servizio di difesa. Mi pare di aver detto a qualcuno di andare subito ad avvisare i rimorchiatori e di dirgli di uscire perché c'era una nave incendiata a Sud della Vegliaia.

Fuggetti aveva avuto la comunicazione da Superina, che aveva già parlato di una bettolina e, quindi, di una collisione; lui però non me lo disse e io non rimasi nemmeno a sentirlo granché, perché non è che parliamo. Se me lo avesse detto, sarebbe cambiato qualcosa? Non so. In ogni caso, trattandosi di una collisione, in base al codice della navigazione, c'era l'obbligo di assistenza fra i due comandanti delle navi – nave collidente e nave collisa – per cui uno avrebbe dovuto assistere l'altro. Inoltre, se c'era stata una collisione, le navi erano lì, per cui bisognava andare tutti a cercare la petroliera in fiamme a Sud della Vegliaia.

Tutti ascoltarono le comunicazioni sul canale 16, quelle che riuscivano a passare, per cui i mezzi uscirono tutti.

Superina diceva che erano in fiamme e parlava di una bettolina, per cui anch'io appresi che c'era stata una collisione. Ci fu quindi uno scarto minimo fra ciò che Fuggetti sapeva e che non mi disse, o che io non gli chiesi e quello che invece effettivamente era. Lo seppi un minuto dopo, però le cose non cambiano.

Uscirono i mezzi: mi pare che partirono tre rimorchiatori, una vedetta e la barca pompa dei Vigili del fuoco, per un totale di cinque mezzi. Nel

frattempo allertammo i mezzi di comandata, dal momento che, oltre ai mezzi pronti a muovere all'ordine (appunto i rimorchiatori, la barca-pompa dei Vigili del fuoco, la nostra motovedetta), ci sono in porto anche i mezzi di comandata, pronti a muovere in una o due ore, che cercammo dunque in tutti i modi di recuperare. Mi riferisco alla CP232, comandata da Ucciardello, alla CP250 e ad altri rimorchiatori della Guardia di finanza, dei Carabinieri e delle Guardie giurate: cercammo di allertare chiunque avesse mezzi.

Interviene a questo punto il discorso della nebbia, nel senso che i mezzi uscivano, ma non vedevano niente. «Ma ci vedete, ci vedete con gli occhi! Livorno ci vede con gli occhi» urlava Superina. «Livorno ci vede! Livorno ci vede!». Nonostante i radar, però, fu necessaria mezz'ora ad arrivare sul posto.

Una domanda che mi è stata fatta è che cosa sarebbe cambiato se avessi saputo che c'era la nebbia. Mi sarei limitato a dire ai mezzi in uscita di fare attenzione per la presenza della nebbia; niente di più. Se il marinaio, l'uomo che va per mare e che conosce la sua barca e il suo radar non sa che c'è nebbia, esce con il radar tarato in un certo modo, considerando una buona visibilità. Se il radar però non è tarato per la nebbia, quando esce sul radar vede tutto bianco: vede una macchia lattiginosa e dovrà perdere a qual punto uno o due minuti per regolare il radar e cercare di stringere la macchia il più possibile, in modo da vedere se, al di fuori di quella macchia, ci sono bersagli. Ci sarebbe stato solo questo di diverso.

Vengono lanciati razzi, viene suonato il corno e il fischio e finalmente i mezzi arrivarono. Io ero terrorizzato perché una petroliera incendiata è quasi una bomba atomica. Poco fa, chiacchierando con il Presidente o forse con il segretario di Commissione – ora non ricordo – ho raccontato l'episodio di Sarroch con il vapore sprigionato da pochi litri di greggio esplosi per effetto di una scintilla su una nave cisterna ha scagliato una porta stagna di quasi una tonnellata ad un migliaio di metri: dal castello di prua ha percorso tutta la nave, tutta l'isola artificiale e l'altra nave che era ormeggiata di là ed è finita sulla spiaggia. 82.000 tonnellate di greggio non sono poche: ho immaginato a quel punto un'esplosione a catena che avrebbe causato la morte di tutti i soccorritori e la distruzione di tutte le navi che erano in zona, facendo allontanare, tra l'altro, quelle che trasportavano carichi pericolosi. Sarebbe piovuto materiale incandescente o ferroso anche su Antignano, dove abitavo insieme alla mia famiglia: per chi è pratico di Livorno, parliamo di Antignano, di Banditella, della costa compresa fra la Terrazza Mascagni e il Corsaro Verde. Ero terrorizzato.

I mezzi arrivarono e cominciarono con le operazioni antincendio. Ma la bettolina dov'era? Non c'era. Non era sottobordo: «Sì, l'ho vista, la nave l'ho vista!».

Nella sua deposizione al processo Rolla disse che, durante l'incendio, mentre andava verso prua per cercare di fare qualcosa in quella zona, vide sfilare sul lato – senza saper dire quale – una nave in fiamme che cammi-

nava; dalle vetrate riconobbe che si trattava di un traghetto. Non sapeva di quale compagnia fosse, ma lo riconobbe, senza dirlo però a nessuno. La stessa cosa fece il nostromo dell'Agip Abruzzo: non so se riconobbe che si trattava di un traghetto, ma in ogni caso non lo disse a nessuno.

Superina continuò a parlare di una bettolina, dicendo di non sapere dove fosse finita la bettolina: parliamo di una barca di 30, 40 o 50 metri, con a bordo cinque persone dell'equipaggio che, se vanno a sbattere contro qualcosa, saltano in cima alla barchettina di servizio che hanno a poppa e si danno alla fuga, lasciando che bruci tutto. Ero preoccupato per loro, ma non così come per la nave cisterna, per le 30 persone che erano a bordo e per gli effetti di un'eventuale esplosione.

Andammo a cercare la bettolina. Nel frattempo il comandante della Capitaneria – stiamo parlando di parecchi minuti prima – era arrivato da La Spezia ed era venuto in centrale, dove gli avevo raccontato tutto. In quel momento stava uscendo dal porto la CP250.

Per capirci, la Capitaneria è fatta in questo modo: di qua ci sono le motovedette, di qua c'è un canale, mentre di qua c'è la fortezza vecchia e la banchina antistante alla Capitaneria. La motovedetta quindi era uscita di qua e stava girando in questo modo, mentre noi eravamo dentro. Si sentì il rumore e il comandante disse: «Chiamami la CP250 che esco in mare». La CP250 si avvicinò di prua; il comandante salì e, dopo aver preso con sé pure il comandante Canacci, uscirono in mare. Fine.

Mandai Faiella a cercare la bettolina: «Vai a cercare la bettolina! Vai, vai». Fu questione di pochi minuti ed ecco che venne fuori la tragedia delle tragedie, perché non si trattava di una bettolina, ma di un traghetto. «Ragazzi, e che è?» Fermiamoci un attimo qua.

Avevano trovato il traghetto. Se Superina, anziché parlare di bettolina, avesse parlato di traghetto, mi avrebbe provocato una crisi di ansia ancora più forte. Non mi disse però una cosa importante e cioè che, subito dopo la collisione, con il traghetto piantato nella cisterna n. 6 – con la bettolina o con quello che voleva lui – aveva ordinato al direttore di macchina, come risulta peraltro dal processo e dalle testimonianze, di dare macchina avanti, cioè di mettere in moto le macchine e di far girare le eliche della nave. Questo è avvenuto per circa sette-otto minuti, con macchine avanti tutta, quindi con le eliche che giravano, finché il motore non si è spento. L'ancora quindi era in mare e faceva una catenaria così. Qui c'era la nave, che parte e va davanti. L'ancora dal fare questa via passa a fare quest'altra via, fino a quando la catena non va in forza, dopodiché l'ancora ara o tiene. Se l'ancora tiene, la nave si ferma e torna indietro. Se l'ancora ara, va avanti ancora un po' e poi, quando agguanta, si ferma e torna indietro.

Questo è il motivo per il quale i mezzi di soccorso hanno trovato la nave girata dalla parte sbagliata, perché andando dovevano trovare l'incendio. In effetti tutte le navi quella sera avevano la prua a ponente, mentre Faiella e i rimorchiatori hanno trovato la nave con la prua a levante. Che cosa ha fatto la nave? Ha fatto questo: se questa è la prua, è andata avanti, è andata in forza, si è girata con l'abbrivio stesso – perché la ca-

tena fa calùmo, quindi è elastica – ed è tornata indietro, per cui l'hanno ritrovata così, con la prua di qua, per cui l'incendio era dall'altra parte.

Come stavo dicendo poco fa, se Superina mi avesse riferito di aver fatto questa manovra, ne avrei dedotto immediatamente che la bettolina – o la nave – non era più in collisione, non era più lì; forse l'avrei fatta cercare un po' prima o forse avrei detto ai mezzi di andare a cercare anche l'altra nave, perché non era lì. Non sono stato rapido ed efficiente nel fare queste deduzioni. Ho la colpa di aver aspettato che i mezzi arrivassero sulla nave cisterna e che iniziassero le operazioni, ma perché avevo tanta paura per quello che poteva succedere alla petroliera e non sapevo ancora di tutto il resto.

Mandai a cercare poi la bettolina: Faiella andò non troppo tempo dopo, quattro o cinque minuti più tardi. Quando Faiella trovò il traghetto, si mosse poi anche il rimorchiatore. Nel frattempo io stavo discutendo con il comandante Cedro sul fatto che, se c'era un incendio, c'era il rischio che, mandando dei mezzi, la nave potesse scoppiare. Dissi di mandare comunque un altro rimorchiatore, ma furono parole al vento.

Il nostromo Manganiello, che conoscete – buonanima, è morto pochi mesi fa – abitava al piano inferiore rispetto al mio alloggio di servizio e aveva sentito tutto, a cominciare dalla confusione in banchina e così via. Scese per i fatti suoi e passò dal comandante Cedro; io non lo vidi, ma andò ad armare un altro rimorchiatore – mi sembra il quarto – con cui si recò sul posto. Non ricordo se fu proprio lui ad uscire con quel rimorchiatore perché, con il fatto che i rimorchiatori si chiamavano tutti allo stesso modo (Tito Neri I, II, III, VII e così via), c'era una grande confusione. Andò comunque a spegnere l'incendio del traghetto.

Nel contempo ci fu tutta la vicenda di Bertrand. Da quel poco che riuscii ad intendere dalle comunicazioni radio molto concitate e disturbate, capii che il traghetto fu visto quasi contemporaneamente da due e che Faiella vide Bertrand a poppa. A Bertrand fu detto di buttarsi, ma il mozzo ci pensò un po' prima di farlo. Intervenne a quel punto la barca degli ormeggiatori che, generosissimi e bravissimi, erano usciti alla cieca, senza mezzi, senza bussola, senza niente: furono loro a raccogliere Bertrand perché la vedetta è più alta, per cui è meno facile tirare su una persona dal mare. Faiella disse che andava bene e il mozzo fu passato poi sulla barca, sulla motovedetta.

«Com'è la situazione? Che cosa vedi, che cosa c'è?». «C'è tutto un incendio». Ma dico, se hai trovato uno, risalì la scia. Sta camminando questa nave? Sì! Allora risalì la scia della nave – a zigzag o come ti cavolo ti pare – ma vai a vedere, perché ci sarà altra gente in mare. Se è arrivato uno a poppa, si sarà buttata un po' di gente in mare! Dio Santo! Si cominciò a quel punto a fare una ricerca che durò un po' di tempo, anche se con esiti negativi.

Bertrand poi cominciò a sentirsi male, anche perché aveva respirato del fumo. Ma come ha fatto Bertrand a salvarsi? Al riguardo ho una mia opinione. Ricordo che fui incaricato dall'amministrazione di andare ad interrogare Bertrand a Napoli pochi giorni dopo il sinistro e sono stato

una delle prime persone ad averlo sentito. Come risulta anche dal verbale dell'interrogatorio, il mozzo riferì che si trovava in saletta quando ci fu l'urto e di non aver sentito niente prima dell'urto. Disse di essere sceso nel corridoio e che la nave cominciò a riempirsi di fumo quasi immediatamente. Aggiunse di essere andato in garage e di aver incontrato tre o quattro persone, tra cui suo zio, con cui provò ad aprire il portellone da cui si imbarcano le auto, senza riuscirci, dal momento che non sapevano come era fatto l'impianto. Stando a quel che mi è stato riferito da Bertrand, non essendo riusciti ad aprire il portellone, risalirono sopra, anche se nel frattempo quelli che erano con lui cadevano uno ad uno: ad un certo punto anche suo zio scavalcò delle persone in terra.

Stando sempre al suo racconto, prima di arrivare allo sguscio a poppa, passò vicino ad una di quelle fontanelle per cui si schiaccia un pulsante e si beve acqua fresca: a quel punto sollevò la maglia o forse prese uno straccio che bagnò e si mise davanti alla faccia, respirando attraverso il tessuto che gli faceva da filtro antiparticolato: riuscì così ad uscire e a dirigersi a poppa, dove non c'erano fiamme.

Quanto alla mancanza di fiamme a poppa, ho capito il perché seguendo tutte le vicende e tutto il processo. Dunque, il traghetto è stato investito da circa 270.000 tonnellate di petrolio *iranian light* molto volatile, che ha preso fuoco istantaneamente. La petroliera è andata avanti, mentre il traghetto aveva ancora le eliche in moto. Dalla plancia – tornerò poi su questo – devono aver ridotto la velocità prima dell'impatto, perché altrimenti le eliche avrebbero continuato a pompare avanti tutta, invece i motori erano quasi al minimo.

Il traghetto, quindi, ha cominciato a navigare con tutto il petrolio in fiamme, con il petrolio in mare che lo circondava e il mare incendiato sotto. L'elica però, girando, prendeva acqua dal fondo e la buttava in alto, con un movimento di acqua per cui ha scostato lateralmente il petrolio che era incendiato a poppa e lo ha allargato, per cui lì non c'erano fiamme. Le fiamme erano in alto: colonna di aria calda che sale e tiraggio come una stufa, con aria fresca che da sotto, dal mare, sale la poppa e va su. Tutto questo ha consentito a Bertrand di sopravvivere perché gli arrivava dal basso aria che veniva risucchiata da sopra, dal momento che non c'erano fiamme sotto. Questo è il motivo per cui Bertrand si è salvato.

Come vi accennavo, Bertrand poi si è sentito male: i piloti o una barca della Guardia di finanza – ora non ricordo – hanno dato il cambio per continuare le ricerche e il mozzo è stato portato in banchina.

Tornando per un attimo alla plancia, Rolla, l'ufficiale di guardia in plancia sull'Agip Abruzzo, ha detto di essersi reso conto, poco prima della collisione, che stava arrivando la nebbia e – indipendentemente poi da quello che ha fatto o non ha fatto – di aver visto due fanaloni puntati contro pochi istanti prima della collisione.

Devo premettere che io conoscevo il comandante Chessa da almeno dieci anni; ho lavorato a Cagliari per sette anni e ho fatto ispezioni a bordo delle navi per i rinnovi dei certificati di sicurezza della navigazione. Chessa navigava sui cosiddetti canguri immatricolati a Cagliari e più di

una volta sono andato a bordo a fare ispezioni: vi garantisco che, in tanti anni di ispezioni a bordo alle navi mercantili, non ho mai trovato un comandante così preciso, così serio e così puntiglioso. Insomma, non sono mai riuscito a prenderlo in castagna e a fargli un rilievo, nemmeno per un razzo scaduto dentro ad una lancia di salvataggio. Non riesco dunque a capacitarmi di come abbia fatto ad andare a sbattere, perché questo è scritto nella sentenza. Non riesco a capacitarmi neanche dell'accensione dei due «padelloni», dei due fari cerca-naufraghi: se una nave deve recuperare dei naufraghi in mare, li individua illuminando lateralmente e poi si avvicina. Quegli stessi fari si possono usare anche per illuminare in coperta a prua se c'è da fare ad esempio un lavoro, ma tutti quelli che vanno per mare sanno che, se uno di notte naviga e accende due fanali, non vede più nulla. Se poi c'è la nebbia, vede ancora meno. Quindi, perché erano accesi quei fanali? Secondo me è successo qualcosa prima, a bordo. Bertrand ha detto che c'è stato solo l'urto, però qualcosa deve essere successo perché non riesco a capacitarmi di una cosa del genere.

Stavo dicendo prima di Bertrand: quando il mozzo fu portato in banchina, il comandante della Capitaneria era andato già da un pezzo in mare con Canacci sulla CP250, con cui io ebbi però pochi contatti.

Quando il comandante arrivò, venne in Capitaneria e mi chiese che cosa fosse successo. Accadde a quel punto quello che vi ho detto, cioè che Albanese prese Canacci e uscì in mare. Un attimo prima di dire a Faiella di andare a cercare la bettolina, sulla nave cisterna sono pronti ad abbandonare la nave. Faiella a quel punto dice: «Noi siamo pronti a ricevere i naufraghi». Ma perché, se c'erano i rimorchiatori? Entra a quel punto in frequenza la CP250: «Anche noi siamo pronti». Bravi, avevano fatto presto ad arrivare sotto bordo, salvo il fatto che però non erano lì: non so dove fossero o comunque, quando erano arrivati lì, non mi avevano informato. C'è stata poi la comunicazione del rimorchiatore gigante.

Ad un certo punto sono riuscito ad entrare in frequenza. Ho chiamato allora la CP250, perché ero in contatto con MARIDIPART, chiedendo che approntassero dei mezzi antincendio, perché lì non si finiva più; c'era un incendio dopo all'altro: «Fate venire qualche mezzo, se lo avete». Mi risposero: «Sì, abbiamo il Martellotta e un rimorchiatore gigante». Si trattava di un rimorchiatore della Marina equipaggiato per operazioni antincendio e recupero, un mezzo attrezzatissimo. Mi dissero: «Se volete, ve la mandiamo subito, perché ci metterà molto ad arrivare». Andai allora da Cedro – io ero seduto qua, lì c'era il corridoio e lui era alla porta di fronte – al quale dissi: «Facciamo venire questo rimorchiatore?» «Chiedilo al comandante», mi rispose. «Già, è vero», pensai. Chiamai a quel punto la CP250, ma non mi passarono il comandante, perché stava di sopra. Parlai dunque con l'operatore, al quale chiesi se poteva essere utile l'intervento di questo mezzo, oltre al Martellotta, che mi pare fosse già partito. Quest'ultima era una barca che faceva assistenza al siluripedio e recuperava siluri: era una motovedetta molto grossa, una navetta da guerra attrezzata. Non parlai con il comandante, ma l'operatore mi disse di sì; poi non ho ebbi altri contatti con loro.

Devo dire che ho condiviso la decisione – possiamo metterla in questo modo – del comandante Albanese di uscire in mare. Lui non mi ha chiesto, non mi ha detto; disse: «Fai. Io vado». Pensai: «Accidenti, ha il coraggio di andare sul posto». Aveva però una motovedetta che camminava bene, Ucciardello che si occupava della condotta nautica e Canacci. Io avevo una radiolina che funzionava a malapena, più un'altra scassata vicino. Sulla CP250, invece, avevano il tavolo di carteggio, la radio, il VHF, l'HF, il radar con l'anticollisione e con la possibilità di fare doppio ascolto su parecchi canali. Praticamente Canacci, che era il capo della centrale operativa – era quello il suo mestiere – aveva preso la centrale operativa e se l'era portata in mare, sul posto. Aveva fatto bene, bravo.

Certo, durante il periodo in cui rimasero tutti in mare mi sarei aspettato qualcosa in più di quella comunicazione che ho già ricordato: «Siamo pronti a ricevere i naufraghi. Ci serve il rimorchiatore». Io non li ho più sentiti, non sono più riuscito a contattarli. Provai ad entrare in frequenza, ma c'erano i francesi che rompevano l'anima e non si riusciva a capire niente. Li avrò chiamati sicuramente altre volte, ma c'è da considerare che, se io chiamo e vengo sovrarmodulato da un altro, Livorno Radio sente quell'altro e non me, non so se mi spiego. Pertanto, se uno si mette ad ascoltare i nastri può anche pensare: «Ma questi cretini della Capitaneria dove sono? Che fanno? Dormono? Sono lì, ma che fanno? Non si muovono?».

Voi non potete immaginare lo stato di agitazione in cui mi trovavo, il senso di impotenza e la rabbia che avevo, rabbia contro il destino e contro non so chi.

Tagliando corto, perché credo di avervi già annoiato abbastanza, Bertrand rientra in banchina, mentre le operazioni antincendio proseguono: escono altri rimorchiatori e intervengono anche la Guardia di finanza e i Carabinieri. La ricerca sulla scia viene continuata in maniera non organica, non perfetta; sicuramente il comandante De Falco avrebbe individuato una zona di probabile presenza di naufraghi, avrebbe fatto una griglia, come previsto dal manuale MERSAR (Merchant Ship Search and Rescue Manual), dedicando alle ricerche un mezzo per ogni cosa. Lo avrei fatto volentieri anch'io, se avessi avuto una centrale operativa dove poter fare qualcosa, in cui cioè, oltre a me, ci fosse stato l'ufficiale tecnico.

Ricordo che, dopo una certa ora, ci fu un momento in cui cominciarono a telefonare tutti, tutto il mondo, avrà telefonato persino il Presidente della Repubblica; c'era il centralinista che non si preoccupava più neanche di chiedere con chi le persone che chiamavano volessero parlare – «Con chi vuole parlare, scusi? Con il comandante Cedro? Glielo passo» – ma passava le telefonate sui telefoni che trovava liberi. Nella centrale operativa perciò i tre telefoni squillavano in continuazione, due squillavano di là. Era così.

Abbiamo fatto la ricerca. Per scrupolo più tardi, dopo che rientrarono Canacci e il comandante, quando riuscimmo a dare un assetto un po' più decente alla centrale operativa, ci chiedemmo: «Ma ci sarà pure qualcuno che si è buttato in mare? Non hanno trovato niente. Va bene, ricomin-

ciamo da capo e cerchiamoli in maniera organica, in maniera scientifica, secondo il manuale MERSAR». Niente. La Guardia di finanza poi ha trovato Esposito che, poveraccio, non si era buttato, ma era scivolato in mare, morto asfissiato. Era andato a portare i panini in plancia ed era sceso dalle scalette esterne, prendendo addosso proprio la botta di petrolio e finendo in acqua. Il petrolio poi ha preso fuoco. Pover'uomo: lo hanno trovato con la faccia e le mani abbronzate, cotte dal calore dei vapori di petrolio che gli bruciavano il palmo. Ha fatto una fine incredibile, tremenda, come tutti gli altri: tutti hanno fatto una fine tremenda.

La ricerca poi l'abbiamo fatta. Rimasi lì per tre o quattro giorni. Ad un certo punto credo di essere andato a mettermi qualcosa addosso, perché ero mezzo in divisa e mezzo no, ma poi sono tornato. Rimanemmo in centrale, dove poi redigemmo il registro della cronologia degli avvenimenti, di cui sicuramente avete copia, prendendo i dati dal brogliaccio con Berlino, cercando di capire che cosa avesse scritto lui e che cosa avevo scritto io, perché anch'io ogni tanto buttavo giù qualcosa, dal momento che dovevo pur lasciare traccia.

Successivamente l'Agip Abruzzo fu presa a rimorchio perché scarrocciava in costa. Intervenne un rimorchiatore, sempre attraverso la poppa. Non so se avete interrogato Kawasaki.

PRESIDENTE. Chi è Kawasaki?

CHECCACCI. È il marittimo che è saltato sul rimorchiatore: era un essere filiforme, che tutti in porto conoscevano perché era una persona atletica che faceva quello di mestiere. Quando ci sono due rimorchiatori che fanno la rincorsa perché vedono un relitto in mare, il primo che arriva, perché incappella, ha diritto al premio del recupero e quel marittimo era l'uomo del Neri. Venne quindi rimorchiata l'Agip Abruzzo. Era una situazione disperata. Il traghetto era in una situazione tremenda, ho visto le fotografie.

Nei giorni che seguirono fui destinato al controllo dell'area intorno alla cisterna a fini antincendio. Non poteva avvicinarsi nessuno, mentre si alternavano i mezzi. C'era da avvisare la Capitaneria che facessero approntare gli schiumogeni per rifornire i mezzi, visto che l'incendio ha bruciato per tanto tempo. Io e Canacci ci alternavamo ogni quattro ore con motovedette diverse; la motovedetta aveva il suo equipaggio e poi c'eravamo io oppure lui.

C'è stato un momento in cui abbiamo rischiato e ce la siamo vista brutta, ma poi ci abbiamo riso sopra. Era rimasta incendiata, infatti, una cisterna del *bunker oil*, accanto alla cisterna n. 6, quella colpita dal traghetto. C'era quindi questo buco, un triangolo attraverso il quale sarebbe passato un camion e, accanto, c'era una cassa di nafta, con il *bunker oil* che bruciava all'interno. Eravamo lì a controllare quando, ad un certo punto, feci avvicinare la motovedetta alla nave e toccai la paratia: «Porca miseria, questa è ancora calda. Bisogna continuare a raffreddare qua, perché è calda». Tolsi la mano, parlai con qualcuno dei rimorchiatori e gli

dissi di buttare acqua. Mi risposero: «Ora veniamo». Ci fu però una botta: era finito il *bunker*, ma erano rimasti i vapori, che si erano innescati e avevano aperto un altro «sette»: se quello del traghetto era un triangolo fatto così, quello che si aprì era fatto al contrario, più o meno uguale. Fu una botta incredibile. Eravamo a distanza di 50-100 metri, ma è andata bene.

Continuammo le operazioni. Il traghetto fu portato in banchina e poi finì tutto.

Successivamente fui assegnato alla commissione di inchiesta sommaria che, dopo aver interrogato tutti, fece la sua relazione. Non parliamo dei soccorsi perché non ci sembrava onesto; ci limitammo a dire che per i soccorsi si doveva interessare qualcun altro. Il presidente era Pollastrini; Ucciardello era il segretario e poi c'eravamo io, Canacci e qualcun altro che non ricordo.

Anni dopo fui chiamato dalla commissione di inchiesta formale, il cui presidente mi chiese quali ordini io avessi dato. «Ordini, Presidente, del tipo gira a destra, gira a sinistra, butta l'acqua qui o buttala là? Io ho mandato a cercare la bettolina, che cos'altro potevo fare?».

In seguito mi fu notificato l'avviso di garanzia, ma mi fermerei qui, perché ho parlato fin troppo. Non so se ho detto tutto quello che volevo, ma vi ringrazio, perché non ho mai avuto la possibilità di fare a nessuno un racconto come quello che oggi ho fatto a voi.

Nel caso in cui abbiate domande da rivolgermi, visto che non sono tanto sveglio a livello di testa, vorrei pregarvi solo di farmi una domanda alla volta e magari un senatore per volta, altrimenti va a finire che faccio confusione e non riesco a rispondere o faccio come il comandante Faiella, cui sono state chieste quattro cose, ma ha risposto ad una sola domanda. Se possibile, vi chiederei dunque di procedere in questo modo.

PRESIDENTE. Certamente, comandante, terremo conto della sua richiesta, in modo che lei possa rispondere puntualmente.

Ringraziandola per la sua testimonianza, prima di eventuali domande da parte dei colleghi, fari io qualche domanda.

Le leggo delle righe della sentenza dedicate a quella che è stata la condotta della capitaneria di porto: le vorrei chiedere se lei in queste righe si riconosce o se ritiene che questo ritratto riguardi altri soggetti della capitaneria.

Il passaggio riguarda la pagina n. 492 della sentenza: «Nel desolante contesto di improvvisazione ed insieme l'attonito sbigottimento dell'autorità marittima – che avrebbe dovuto con la massima solerzia e prontezza disporre e coordinare le iniziative di soccorso – si inseriscono e possono valutarsi le sconcertanti deduzioni del comandante del porto, Albanese».

Poi vengono riportate alcune parole dette dallo stesso Albanese.

Le chiedo se lei si riconosce in questo quadro. Poi si dice: «Insomma, un vago presenzialismo – parla di Albanese – del tutto elusivo dei compiti primari d'istituto che lo ha peraltro in ultimo affrancato da un processo nel quale sono invece rimasti »invischiati« il giovane marinaio di leva

Spartano e l'ufficiale Eugenio Checcacci per la loro »gestione della centrale operativa e dei mezzi di soccorso«. Quindi la sentenza riconosce che Albanese è stato attonito, non ha fatto nulla. Era un imputato che doveva esserci ed invece non c'è stato.

Sull'operato del comandante Albanese quali sono le sue valutazioni?

CHECCACCI. La ringrazio per la domanda, anche se avrei preferito che non mi fosse rivolta.

Sono in pensione da dieci anni, ma Albanese è sempre il mio comandante. Dovendo valutare il suo operato, posso dire che le sue intenzioni sono state lodevoli. Certamente vedo qualcosa di lodevole e di intelligente, oltre che di innovativo, nel fatto di portarsi in mare una centrale operativa navigante con la quale andare sul posto. Poi, però, non è successo niente; non c'è stata nessuna azione da parte sua o del comandante Canacci, entrambi sulla vedetta a bordo della quale c'erano tutti i mezzi che vi ho elencato prima. Non c'è stata nessuna azione, né si sono fatti sentire. Dove erano finiti? Io mi sarei messo a piangere per sapere dove diavolo fossero finiti durante la loro uscita, perché non rispondevano e non riuscivo a chiamarli.

PRESIDENTE. Quindi il comandante Albanese, durante il periodo in cui rimase a bordo della motovedetta, non diede alcuna disposizione a lei e agli altri?

Lei ci ha descritto poco fa la confusione che c'era in Capitaneria, con le continue telefonate che arrivavano: quale fu l'apporto del comandante Albanese? Diede disposizioni? Diede qualche forma di comando o effettivamente rimase sempre zitto e sbigottito, come si dice nella sentenza?

CHECCACCI. A quanto io ne sappia, la centrale operativa avanzata in mare ebbe con la Capitaneria due contatti. Uno è quello che vi ho riferito poco fa, quando ci dicono che sono pronti a ricevere i naufraghi: è scritto sul «log» poco prima del ritrovamento del Moby Prince, tanto che ho pensato che avevano fatto presto ad arrivare e che forse la nebbia si era diradata. L'altro contatto c'è stato quando ho chiesto poi del rimorchiatore gigante, quando sono riuscito ad entrare miracolosamente in frequenza e a parlare, per cui mi hanno sentito e mi hanno risposto, per cui sono passato subito su un altro canale, su un canale di lavoro. Non ho parlato però con il comandante, ma con l'operatore che gli ha chiesto se poteva essere utile l'intervento del rimorchiatore gigante e la risposta è stata affermativa. Poi non ho avuto altre disposizioni; niente. Sono spariti.

PRESIDENTE. Qual era il canale di lavoro?

CHECCACCI. C'è innanzitutto il 16, che è il canale di chiamata e di soccorso, sul quale si può chiamare, ma poi ci si deve spostare su un altro, perché deve essere sempre libero. Farò poi due considerazioni su Livorno

Radio: non ce l'ho con loro, per l'amor di Dio, ma due considerazioni voglio farle.

I canali di lavoro sono vari. I piloti stanno sul 10, l'avvisatore sul 12, anche se uno può switchare e andare a sentire oppure fare il doppio ascolto. I mezzi della Capitaneria hanno tre canali: Charlie 5, Charlie 6 e Charlie 7. In genere per comunicare si usavano il Charlie 5 o il Charlie 6, canali che non ha nessuno e che abbiamo solo noi, così come la Guardia di finanza o i Carabinieri hanno dei canali propri, magari su frequenze diverse: la frequenza in tal caso era VHF FM marino.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda il cosiddetto canale di lavoro, durante quella sera ci fu solo la comunicazione sul Charlie 5 o sul Charlie 6 o ce ne furono altre?

CHECCACCI. Non lo so.

PRESIDENTE. Sono stati loro a passare su di lei?

CHECCACCI. Se voglio parlare con qualcuno, chiamo sul 16 e dico che sono Tizio e che voglio parlare con Caio; a quel punto si passa sul canale di lavoro o sul primario (che era il Charlie 5). Se Caio mi vuole, mi chiama sul 16, perché io devo fare ascolto sul 16, non posso fare il doppio ascolto. Avrei potuto chiamare direttamente la vedetta sul canale Charlie 5 – e questa è stata una mia mancanza – se fossi stato sicuro che facessero doppio ascolto. Tenete conto, però, che il doppio ascolto è una cosa che fa «ti-ta ti-ta», per cui si sta sul 16, poi si va un attimo sul Charlie 5 e poi si torna sul 16. Se ci sono comunicazioni si sta sul 16; se non ce ne sono, si passa un attimo di là; se c'è una comunicazione di là, si ferma. Io non penso che facessero doppio ascolto, perché altrimenti si sarebbero persi parte delle comunicazioni sul 16. In ogni caso, non ho mai chiamato sul canale di lavoro.

PRESIDENTE. C'è qualcuno che ha menzionato la presenza della nebbia nella fase dei soccorsi oppure non ce n'è stata più traccia?

CHECCACCI. La nebbia, in fin dei conti, che cos'è? È vapore acqueo che, quando è saturo, è trasparente, quindi non è nebbia; quando invece il vapore acqueo si condensa, diventa nebbia, umido. Se c'è del fumo, le microparticelle che lo compongono fanno da nucleo di condensazione dell'umidità e la visibilità non può che peggiorare.

Durante la fase dei soccorsi la nebbia continuava ad esserci: questa è l'impressione che ho avuto sentendo tutti i mezzi che operavano e che continuavano a parlare di nebbia. Sul tardi, dopo il ritrovamento dell'Agip Abruzzo e del traghetto, dalle comunicazioni e dai discorsi che si facevano ho avuto la percezione che la visibilità cominciasse a migliorare a largo, mentre peggiorava a terra, perché stava venendo in qua: non mi ri-

cordo quando, ma in mattinata c'era nebbia sul piazzale della Capitaneria. Spero di aver risposto in maniera esauriente.

PRESIDENTE. Lei ha parlato della manovra di disincaglio dell'Agip Abruzzo. Perché arriva ad affermare questo? Sulla base di quali elementi?

CHECCACCI. Processuali.

PRESIDENTE. Non è dunque una percezione che lei ha avuto durante le operazioni di soccorso?

CHECCACCI. Magari l'avessi avuta. L'ho saputo durante il processo, sentendolo dai testimoni e dal direttore di macchina dell'Agip Abruzzo.

Ricordo Superina al processo: pover'uomo, stava già male. Quel giorno era impasticcato, in condizioni pietose, sembrava un automa; si è seduto, ha declinato le generalità e ha detto di volersi avvalere della facoltà di non rispondere, probabilmente perché era indagato. È morto poi in un modo bruttissimo, a seguito di una malattia di origine nervosa tipo Parkinson, tra l'altro molto giovane (mi pare non avesse neppure 60 anni).

Come vi dicevo, ne hanno parlato il direttore e il personale di macchina al processo, dove io l'ho saputo. Se lo avessi saputo al momento – «Sì, sembra una bettolina quella che ci è venuta addosso. Non so dov'è, non lo so, sarà incendiata anche lei, ma venite da noi, perché noi stiamo bruciando, perché qua scoppia tutto» – magari, invece di mandare tre rimorchiatori più una vedetta sull'Agip Abruzzo, avrei detto alla vedetta e ad un altro rimorchiatore che, una volta individuata la petroliera, dovevano cominciare a cercare la bettolina perché, se si era sganciata, non era lì.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, dal momento che ho molte domande da fare, ove dovessimo esaurire al tempo a nostra disposizione, le chiedo sin da ora, se possibile, di convocare nuovamente il comandante Checcacci.

Il racconto del comandante è stato lungo ed esauriente, per cui mi piacerebbe poter entrare nel merito di quanto è successo. Magari poi valuteremo con la Presidenza, così da poter focalizzare al meglio quanto accadde quella notte in Capitaneria, dove l'auditò si trovava e su cui, dunque, potrebbe riferirci nel dettaglio.

Faccio una premessa rapidissima. Nel lavoro che abbiamo fatto in Commissione abbiamo appreso dati importantissimi, tra cui i riferimenti normativi dell'epoca, a cominciare dalle norme del codice della navigazione e dal decreto ministeriale del 1° giugno del 1978 sul coordinamento delle operazioni di salvataggio, che immagino dovesse essere conosciuto e applicato. A tal proposito, è giusto ricordare che il soccorso obbligatorio o di autorità ha come primo fine il salvataggio della vita umana.

Abbiamo letto peraltro gli atti dei vari procedimenti di cui siamo venuti a conoscenza, da cui risultano dei fatti precisi: penso alla registrazione delle comunicazioni sul canale 16, ad esempio, al cosiddetto nastro Collodi che venne registrato all'interno della Capitaneria.

Comandante Checcacci, partirei dalle memorie che consegnò da lì a poco – anche se ora non ricordo l'anno esatto – in cui lei fa una cronologia precisa e dettagliata degli eventi. In particolare, lei fa una dichiarazione lampante e scrive che fin dai primi momenti – siamo alle ore 22,30, tre minuti dopo essere venuto a conoscenza del fatto e cinque minuti dopo il *Mayday* del Moby Prince – ebbe piena consapevolezza che la collisione di due navi e l'incendio della petroliera nella rada di Livorno imponevano che si facesse tutto il possibile per salvare una quantità indeterminata di vite umane quali potevano essere quelle imbarcate su due unità navali. Tenuto conto di questa dichiarazione, noi diamo quindi per scontato che lei alle 22,30 fosse già a conoscenza del fatto e che avesse già chiaro perlomeno il quadro, attivandosi – come dice – per fare tutto il possibile.

Le chiedo allora, alla luce di quanto lei stesso dice, che cosa fece nell'immediato, avendo avuto contezza dalla sua memoria che lei assume il comando dalle ore 22,27 per cederlo però, dopo poco, al comandante Cedro. Lei scrive, infatti, che poco dopo arrivò Cedro, al quale lei fece un quadro veloce, dopodiché Cedro diventò il suo superiore.

Che cosa fece dunque lei in quei primissimi momenti per attivare al meglio la macchina dei soccorsi? Ripeto, visto che si doveva fare tutto il possibile – lei stesso lo dice, comandante – che cosa fece lei nei primissimi momenti, con tutta la concitazione del caso, e che cosa fece subito dopo il comandante Cedro per portare soccorso alla seconda imbarcazione non identificata, ma da subito resa nota?

Questa è la prima domanda, Presidente, ma ne ho tantissime: per questo le ho chiesto, se possibile, di avere un'ulteriore interlocuzione con l'audito. Cercherò magari di esser più rapida nelle prossime domande.

CHECCACCI. Senatrice Paglini, lei fa riferimento ad una memoria difensiva da me presentata in fase processuale. A parte il fatto che ho preparato quella memoria con l'avvocato, non ho la più pallida idea di che cosa ci sia scritto, non me lo ricordo; magari posso anche averci scritto delle cose inesatte. Ripeto, è la memoria difensiva di un imputato: non so che cosa c'è scritto. Lei mi dice che c'è scritto che nei primi momenti già sapevo: mi sa che non è vero, mi sa che non è proprio così. È una memoria difensiva, magari mi sarò lasciato andare, magari il mio avvocato avrà capito male, non lo so.

In ogni caso, ho qui la cronologia degli avvenimenti relativi alla collisione tra il Moby Prince e la motocisterna Agip Abruzzo avvenuta la sera del 10 aprile e ricostruita sulla base delle annotazioni riportate dall'operatore di servizio, praticamente il brogliaccio di Berlino messo in chiaro.

PRESIDENTE. Può consegnarcelo, così facciamo delle copie per tutti i senatori?

CHECCACCI. D'accordo, ma è comunque agli atti del processo.

In ogni caso, per rispondere alla senatrice, è stato Fuggetti ad avere la percezione che si trattasse di una collisione, in base ad una comunicazione radio che ci fu prima che io entrassi in centrale operativa. Non fui informato in quel momento, anche se io avevo già adottato dei provvedimenti, tra cui la richiesta di uscita dei Vigili del fuoco che feci direttamente dalla stanza tramite il centralinista. Attivai anche l'equipaggio della motovedetta di guardia; telefonai quindi a Faiella, che era già stato avvertito da Spartano. Quando gli parlai, era ancora in casa: mi disse che si stava infilando il giubbotto di navigazione e che stava arrivando. Quelli furono i provvedimenti che adottai, necessari per far fronte ad un incendio.

Poco dopo, parlando con Superina, disse della bettolina che gli era andata addosso. Si trattava dunque di una collisione, ma i mezzi stavano arrivando e, se le due navi fossero state una attaccata all'altra, le avrebbero trovate lì.

PAGLINI (M5S). Comandante Checcacci, ci tengo a dire che questo non è un processo, ma c'è solo una richiesta di collaborazione da parte nostra, per la quale la ringraziamo.

Volendo però chiarire, cercando di seguire un filo logico e cronologico, le faccio presente che lei dice di essere arrivato in Capitaneria intorno alle 22,27-22,28 e alle 22,29-22,30 sul canale 16 il comandante Superina dice più volte che sono incendiati e che gli è andata addosso una nave. Questo fatto, quindi, è noto in Capitaneria nel momento in cui lei è presente. L'idea che ci siano due navi coinvolte, dunque, è immediata: si sa che le navi sono due. Quello che voglio sapere da lei è che cosa fate per attivarvi nell'immediato.

CHECCACCI. Che cosa facciamo noi per attivarci nell'immediato e per potare soccorso? Avevo già fatto uscire la barca pompa dei Vigili del fuoco; stavo facendo uscire la motovedetta e i rimorchiatori per andare sul posto. Non indicai il punto nave sulla carta perché non me ne importava niente, visto che la nave era a tre miglia dall'imboccatura del porto, per cui eravamo in acque portuali. Non sapevo della nebbia, ma bastava andare all'imboccatura del porto per vedere il luogo dell'incidente.

Non presi il manuale MERSAR che si usa quando si deve fare una ricerca a vasto raggio, né feci riferimento a quegli altri strumenti che dicono come organizzare una ricerca a vasto raggio: non ce n'era bisogno. C'era una collisione, le navi erano lì davanti, per cui c'era da andare: «Ite», come dicono i latini, «andate e ditemi che cosa c'è, perché io non lo vedo, non posso vederlo, non ho il radar, non ho nessun mezzo». Magari avessi avuto qualcosa di meglio da fare.

GRANAIOLOLA (*Art.1-MDP*). Grazie, comandante.

Lei ci ha detto che Rolla, l'ufficiale dell'Agip Abruzzo, poco prima della collisione si vide contro due fanaloni cerca-naufraghi. Che cosa poteva essere successo, secondo lei, per accendere quei fanaloni?

Se posso, le faccio un'altra domanda semplice. Nella concitazione che c'era in Capitaneria, lei ebbe cognizione o sentì qualcuno che avvisò l'armatore, una volta che si seppe che si trattava del Moby Prince?

CHECCACCI. Dei fanali accesi poco prima della collisione ho saputo dal processo. Sono tuttora convinto che quell'accensione sia stata la conseguenza di qualcosa che è accaduto a bordo poco prima. Spero che questa Commissione riesca a scoprire se qualcosa c'è stato veramente, per rispetto delle vittime, per vicinanza ai parenti delle vittime e perché è giusto che lo si faccia.

Quando vengono trovate tracce di esplosivo nel locale dell'elica di prua, c'è un portellone spesso come un portone di acciaio, con dei grossi bulloni che lo fissano tutto intorno, che salta in aria, si schioda e solleva un camion, parcheggiato tra l'altro in un posto in cui non doveva stare perché era mezzo sotto alla paratia anticollisione della nave, che era dunque aperta e questa non è stata certo una bella cosa, visto che quell'apertura ha favorito l'entrata del greggio. Quando il perito della polizia Massari – mi pare si chiamasse così – considerò questi elementi, disse: «Cavolo, ecco che cosa è successo». La perizia di Massari è stata però poi smontata in dibattimento da un altro perito, di cui ora non ricordo il nome.

C'è poi il fatto che, quando ho interrogato Bertrand, mi ha detto di non aver sentito nulla. Se fosse saltato dell'esplosivo, avrebbe dovuto sentire una botta prima dell'urto. Non credo che la nave abbia acceso i cappelloni dopo l'urto, una volta entrata nella petroliera, per vedere che cosa fosse successo e poi, nel frattempo, sia arrivato il petrolio. No, non è andata così. I cappelloni sono stati accesi prima: perché?

Io mi ero fatto questa idea. Poi durante il processo è venuto fuori quello che è venuto fuori, ma nessuno che naviga per mare a 20 nodi accende i fanali per guardare davanti e vedere se c'è qualche ostacolo, nessuno, perché, se si accendono, è la volta che non si vede più.

Quanto all'armatore, credo che lo avesse avvisato il comandante Cedro. Io non ci pensai proprio; tra l'altro, era ancora vivo il commendator Onorato, che avevo conosciuto bene a Cagliari, dove c'erano i rimorchiatori sardi. Lo avevo visto tante volte e ci avevo anche parlato, ma proprio non ci ho pensato. Al tempo conoscevo anche Vincenzo, il figlio, l'attuale armatore. Probabilmente, se l'armatore è stato avvisato, lo ha fatto Cedro.

CAPPELLETTI (*M5S*). Comandante Checcacci, lei era a conoscenza del fatto che le navi passeggeri hanno al proprio interno dei compartimenti stagni a protezione ignifuga su ambito perimetrale, così da consentire la sopravvivenza a bordo per delle ore e forse per dei giorni, anche in caso di incendio particolarmente violento?

Le faccio poi una seconda domanda. Il pilota Savarese ha visto il traghetto coinvolto nell'impatto sostanzialmente nell'immediatezza. Giunto al porto nell'arco di qualche minuto, ha conferito con alcuni funzionari della Navarma che, a quanto ci ha riferito, erano a conoscenza del fatto che il Moby Prince fosse coinvolto nell'accaduto. Si sono poi recati dell'avvisatore che, a sua volta, era consapevole del fatto che il Moby Prince fosse coinvolto. Tenuto conto di tutto questo, rimane dunque veramente inspiegabile perché tutti sapessero del coinvolgimento del Moby Prince, ad eccezione della Capitaneria di porto.

Può darsi che banalmente si sia ritenuto che si sapesse qualcosa che in realtà non si sapeva. In ogni caso, al di là di questo, ad un certo punto il Moby Prince viene trovato – come ci ha spiegato oggi anche lei – grazie al ritrovamento di Bertrand. Chi gestiva e coordinava in quel momento le operazioni presso la Capitaneria di porto? Quali mezzi spegnifuoco furono diretti nei confronti del Moby Prince per raffreddare le lamiere e spegnere l'incendio? Che tipo di intervento fu fatto per spegnere l'incendio e da parte di quali natanti nell'immediato, quando ci fu la consapevolezza che c'era un traghetto coinvolto?

CHECCACCI. Comincio dalla fine, rispondendo alla seconda domanda.

Dissi al comandante Cedro: «Guarda che c'è un traghetto. Su quattro mezzi antincendio, mandiamone almeno uno!». Lui diceva: «Ma scoppia!». «Quella può anche scoppiare, ma mandiamone uno!» ripetevo. In quel frangente avrei dovuto chiamare i rimorchiatori e dirgli di andare, ma c'era capo Manganiello in mare e fu lui a mandarli: mandò un rimorchiatore che, come si seppe del traghetto, andò subito sul Moby Prince a raffreddare le lamiere. Quattro mezzi antincendio in mare, uno di qua e tre di là: questa era la situazione. Con calma, poi, sono arrivati gli altri mezzi che venivano da fuori e sono proseguite le operazioni di spegnimento.

Quanto alla domanda sulla presenza di porte tagliafuoco, senatore Cappelletti, ne sono a conoscenza. Ho studiato un po' di architettura navale quando ero in accademia, anche se non sono un ingegnere navale, a differenza di mio fratello, ma so come è fatto un traghetto. Le dirò di più: se è successo quello che è successo, è proprio perché il traghetto è fatto in un certo modo e mi spiego. Le navi sono progettate perché si possa far fronte ad un incendio che si sviluppi all'interno della nave, ma non ad un incendio generalizzato che si sviluppi fuori. Quella sera si è verificata la situazione opposta a quella presa in considerazione dal progetto. Le porte tagliafuoco, che hanno funzionato, non sono servite a niente, mentre l'impianto *sprinkler*, i cui sensori sono nelle cabine – chi viaggia in traghetto sicuramente avrà visto dei fiorellini con una fialetta, cui spesso, sbagliando, si attacca la giacca o si appende la giacca – in quel viaggio era in avaria. Le pompe avrebbero dovuto azionare automaticamente l'impianto con l'aumento della temperatura, quindi con la rottura della fialetta di liquido sensibile in un qualunque locale. Nel momento in cui viene av-

vertito l'incendio, l'impianto *sprinkler* scatta, per cui piove nella cabina e si spegne l'incendio.

La nave, ripeto, è progettata per spegnere un incendio che si sviluppa all'interno. L'impianto *sprinkler* quella sera però era fuori uso, per cui si sarebbe dovuti andare nel locale macchine, mettere in moto delle pompe, aprire delle valvole e mandare in pressione l'impianto (sarebbero stati necessari 40 minuti). Se lo avessero fatto, avrebbe cominciato a piovere più o meno in tutti i locali, spegnendo gli incendi che erano all'interno. Così però non è stato.

Proprio per le sue caratteristiche di costruzione, l'incendio generalizzato all'esterno ha causato purtroppo quello che ha causato. Perché? Sulle navi passeggeri i locali dei passeggeri sono serviti da un impianto di ventilazione che assicura un ricambio d'aria completo ogni sei minuti; in effetti, se si prende un traghetto e si va in una cabina, ci si accorge che passa della luce attraverso la porta, perché sotto la porta c'è una griglia attraverso la quale le bocchette di ventilazione – che a volte danno anche fastidio – soffiano aria all'interno della cabina, mentre l'aria viziata, che viene soffiata fuori attraverso la porta, se ne va poi nei corridoi; c'è sempre una leggera pressione positiva all'interno delle navi, specialmente sulle navi passeggeri.

Sulle navi da carico il ricambio d'aria è un po' più lento, circa ogni dieci o quindici minuti, se non sbaglio. Al momento dell'impatto quella povera gente ha sentito soltanto un terremoto. Si sono allarmati; si sono messi i giubbotti di salvataggio; chi era nelle cabine è uscito nei corridoi ed è andato verso il punto di riunione. Intanto la ventilazione ha continuato a funzionare, visto che è stata spenta tre giorni dopo, quando la nave era in banchina.

Il motore della nave si è spento in mare poco dopo il ritrovamento o perché ha finito l'ossigeno o perché qualcuno lo ha spento o perché la cassa di servizio della nafta si è esaurita. Sulle navi, infatti, ci sono le cisterne del *bunker oil*; c'è una cassa di servizio al centro che alimenta i motori e il motorista ogni tanto apre un rubinetto per mantenerla piena. Di solito la cassa di servizio viene controllata – forse ci sono anche dei sistemi automatici, non lo so – per vedere quante ore di autonomia ancora si hanno. Probabilmente la nafta è finita oppure è entrato fumo dal sistema di aspirazione e i motori sono rimasti senza aria, per cui si sono fermati per asfissia.

Quando c'è stato quello che i periti del tribunale hanno chiamato il *fireball*, l'incendio generalizzato sul traghetto, le bocchette hanno cominciato ad aspirare fumi invece che aria. I comandi delle valvole di intercettazione sono a valle delle stesse, non a monte, per cui, se appiccò un fuoco qua, il sensore chiude la ventilazione; se io però appiccò un fuoco fuori, la ventilazione tira dentro il fumo. Lì, dopo sei minuti, era tutto fumo, non c'era più aria respirabile. Poi la ventilazione ha aspirato anche fuoco ed è iniziata ad aumentare la temperatura.

C'è da dire che le porte stagne non scattano fino a che non ci sono delle temperature molto alte. Se ho una porta stagna e c'è un incendio in

questo locale, quando la temperatura sale, automaticamente la ventilazione si blocca e la porta stagna si chiude. Se qualcuno rimane dentro, ha problemi ad uscire, mentre chi è fuori non ha problemi e nel locale l'incendio si soffoca; poi entra in funzione lo *sprinkler* e il fuoco si spegne. Lì purtroppo è successo il contrario, per cui le porte tagliafuoco hanno preso fuoco quando i fumi e i gas tirati dentro dall'impianto di ventilazione hanno portato a temperature tali che hanno preso fuoco le suppellettili, le *moquette* e le poltrone. A quel punto forse qualche porta stagna ha sentito il fuoco ed è scattata, perché le porte stagne hanno un impianto separato da quello degli *sprinkler*. L'impianto *sprinkler* era in avaria, ma le porte stagne hanno funzionato, anche se dopo e non prima. Se avessero funzionato prima, ci sarebbe stata una nicchia di vivibilità, anche se per questo doveva interrompersi la ventilazione, che purtroppo ha continuato invece a funzionare finché la nave non è stata portata all'ormeggio.

Mi pare di aver detto tutto.

URAS (*Misto-CP-S*). Comandante Checcacci, le farò una domanda alla volta così da darle modo di rispondermi.

Nel momento in cui avviene l'incidente lei è presente ed è, per competenza, una delle prime persone ad essere avvisate in Capitaneria di porto, come peraltro lei stesso ci ha riferito oggi. È quindi una delle prime persone ad attivarsi per organizzare i soccorsi.

L'impressione che io ho avuto in questi mesi di lavoro, durante i quali abbiamo cercato di ricostruire gli eventi – sia quelli riguardanti la collisione che quelli connessi alla successiva attività di soccorso – è che quello in cui è avvenuto l'incidente fosse uno specchio di mare molto affollato: c'erano almeno due petroliere e poi le navi militarizzate, magari un po' dislocate. Nella zona delle operazioni arrivano poi ormeggiatori, rimorchiatori e motovedette. C'è l'equipaggio dell'Agip Abruzzo che si salva per intero, a cominciare dal comandante; gli unici che non si salvano e che non possono rendere testimonianza di ciò che avvenne in quello spazio di mare sono le 140 persone decedute nella tragedia del Moby Prince. Tutti gli altri sono in condizione di rendere testimonianza.

Ho però una preoccupazione che mi deriva dal fatto che è molto contraddittorio quanto viene riferito da persone che, nello stesso istante, sono spettatori e protagonisti degli stessi eventi: ci sono infatti persone che sono all'interno dell'Agip Abruzzo che dicono cose diverse l'una dall'altra; ci sono i soccorritori che dicono cose diverse l'uno dall'altro; infine, c'è un testimone unico del Moby Prince che afferma cose diverse da quelle che vengono dette dagli altri.

È una sensazione strana che non riesco a spiegarmi, per cui chiedo a lei, che comunque è stato coinvolto immediatamente dopo l'evento, che tipo di spiegazione si dà di questo fatto: basterebbe pensare alla nebbia piuttosto che alla posizione delle navi, agli orari di intercettazione del Moby Prince incendiato o, ancora, all'esigenza di intervenire in soccorso degli occupanti della nave. Vorrei sapere che impressione lei si è fatta dell'articolata esposizione che c'è stata.

CHECCACCI. Direi che la mia è un'impressione molto brutta: anch'io ho avuto le sue stesse perplessità e, a volte, le ho tuttora. La nebbia è stata vista e non è stata vista; c'era una visibilità perfetta e non si vedeva la prua. A parte qualche testimonianza che, come si legge dalla sentenza, è stata cassata addirittura dal tribunale per manifesta illogicità, tutto questo si può spiegare soltanto con la presenza di banchi di nebbia da avvezione in movimento.

Ci sono persone che vedono la nebbia dalla terrazza Mascagni o dall'accademia e persone che invece non la vedono: sono esperienze e posizioni diverse, che possono derivare anche da *background* diversi. Se sono un impiegato di banca e mi trovo a passeggiare con il cane sulla terrazza Mascagni in una bella serata d'estate dirò: «Ma che bella serata!». Se sono invece uno che naviga da 30 anni dirò: «È una bellissima serata, però non si vede l'orizzonte. A quest'ora si dovrebbe vedere l'orizzonte, invece non è così. Non c'è la luna, ma secondo me deve esserci un po' di foschia o forse anche di nebbia». Non so se mi sono spiegato; dipende dalle persone.

PRESIDENTE. Comandante, la blocco un momento su questo punto.

Sulla questione della nebbia abbiamo ascoltato in questa Commissione due allievi ufficiali dell'Accademia navale di Livorno che sono stati considerati nel lavoro giudiziario portatori della testimonianza circa la presenza della nebbia. Davanti a noi, ripetendo quanto già dichiarato, hanno affermato che, non solo prima, ma anche durante l'evento, non hanno assolutamente visto nebbia. Aggiungiamo che lo stesso video D'Alesio, girato pochi minuti dopo l'impatto, ci dà una certezza in questo senso. Abbiamo riascoltato tutti e non abbiamo trovato nessuno che abbia parlato della presenza della nebbia prima dell'evento. Abbiamo trovato persone che ci hanno detto che, dopo l'evento, in mare c'era del fumo – qualcuno ha parlato di fumo più nebbia – ma altre, tra cui quelle imbarcate sulle motovedette CP, ci hanno detto che la visibilità era sufficientemente chiara.

Ciò posto, comprendo sicuramente il tema della diversa interpretazione degli eventi a seconda delle persone; tuttavia, è abbastanza importante per noi il dato oggettivo risultante dal video D'Alesio e dalle due testimonianze di Thermes e Olivieri, che non erano sicuramente persone che passavano lì per caso per portare a spasso il cane: erano persone che si stavano allenando per fare un mestiere, costruendo la loro competenza proprio su quel versante. Per noi è difficile accettare che la nebbia possa essere stata la causa dell'incidente, soprattutto perché la nave era così illuminata che soltanto un banco di nebbia strutturale avrebbe potuto consentire di non vedere la petroliera. Inoltre, le testimonianze successive parlano di un fumo portato da un vento che veniva da Sud, che ha di fatto riempito Livorno di fumo, tanto da costringere l'avvisatore marittimo e l'accademia a chiudere le finestre perché non si poteva respirare all'interno. Si ricorda? Questo è lo scenario che ci è stato prospettato e su questo non siamo affatto confusi: abbiamo un'idea molto chiara che ci viene

dai «pilastri» che ho ricordato. Tutto il resto per quanto ci riguarda sono interpretazioni, mentre quelli che le ho detto sono pilastri molto precisi.

URAS (*Misto-CP-S*). Per precisare, io non voglio sapere se c'era o meno la nebbia. Quello che io mi chiedo è come mai ci sia tanta confusione e – Presidente, mi consenta – reticenza, nonostante la presenza nello stesso posto di più persone. Non parliamo infatti di una, ma di decine e decine di persone, dall'equipaggio alla Capitaneria di porto che arriva sul luogo, agli ormeggiatori, alle altre navi presenti e tutte attrezzate con radar. Inoltre, se capisco che, fino a quando non si verifica un certo evento è tutto spento, nel momento in cui l'evento c'è e tutti sanno che si è verificato, il minimo che si fa è accendere gli strumenti che servono per vedere.

Perché, dunque, c'è una confusione generale anche sulle cose più elementari, per esempio sulla vicenda dei soccorsi? Perché nessuno prova a soccorrere il Moby Prince, i passeggeri e l'equipaggio? Non ci prova nessuno. Non c'è agli atti nessun riscontro di un tentativo di soccorso da parte di chi è già in mare, né da parte di chi arriva, da parte dei Vigili del fuoco o di chiunque.

Mi chiedo come mai su questa vicenda sia calata una confusione tale per cui non si capisce. Ripeto, abbiamo difficoltà a comprendere come tra decine di persone possa esserci tanta confusione. Sulla questione dei soccorsi, ad esempio, l'unico dato che siamo riusciti a reperire è che, siccome erano già tutti morti, non valeva la pena soccorrerli. Questo è quanto abbiamo letto negli atti del processo: siccome la morte presunta è avvenuta nell'arco di mezz'ora, non è stato possibile determinare alcune responsabilità in ragione dell'assenza di soccorso.

CHECCACCI. Senatore Uras, mi permetto di riassumere la sua domanda in estrema sintesi: nessuno ha soccorso i passeggeri del Moby Prince, nonostante ci fosse tantissima gente per mare.

Partiamo dal fatto che il soccorso è obbligatorio per tutte le persone che vanno per mare: in una situazione in cui c'è una persona in pericolo, chiunque si trovi per mare è tenuto a prestare soccorso. Il limite a questa prescrizione è dato dall'incolumità del soccorritore, nel senso che il soccorritore deve portare soccorso fino a quando non mette a repentaglio la propria vita. Chi era sul posto e ha visto la nave in quelle condizioni – da Faiella con l'equipaggio della vedetta, al comandante del rimorchiatore e ai piloti che sono arrivati dopo – ha ritenuto che avrebbe messo a repentaglio l'incolumità propria e del proprio mezzo, se si fosse avvicinato di più di quanto in realtà ha fatto: io non ho potuto fare questa valutazione, perché non sono potuto andare sul posto. Questa è l'unica spiegazione ed è l'unica risposta che le posso dare.

Dovete sapere che c'era una squadra di rinforzo dei Vigili del fuoco già imbarcata sulla CP250 che portò a largo il comandante Albanese: a bordo – lo ricordo – c'erano anche Canacci e Ucciardello che guidava con il suo equipaggio. Dietro c'era una squadra di sei-sette Vigili del

fuoco muniti di corde, rampini, picchi e piccozze e non so quali attrezzature antincendio. L'uscita in mare della CP250 era per portare la squadra in zona a dare una mano agli altri Vigili del fuoco. Durante tutto il periodo in cui il comandante Albanese rimase in mare, si portò a spasso la squadra. Al rientro in banchina, i Vigili del fuoco avevano un diavolo per capello, perché li avevano fatti girare per mare per tutto quel tempo senza averli scaricati.

Nel frattempo era arrivato Corsi, il comandante titolare della CP250, che fu rimandato in mare con la squadra che poi è andata sotto il Moby Prince. La situazione era migliorata, per cui, invece di impiegare mezz'ora, ci hanno impiegato molto meno. Questa volta, peraltro, sapevano già dov'era il traghetto. Sono andati dunque sotto il Moby Prince muniti di piccozze, rampini e cavi d'acciaio per salire sulla nave, provando a portare soccorso alle persone che erano ancora dentro, sperando che fossero ancora vive. Non riescono però a salire a bordo, perché da poppa le temperature erano ancora talmente alte da portarli a ritenere che ci fosse quel limite cui vi accennavo, per cui non hanno voluto o potuto rischiare di mettere a rischio la loro incolumità. Si è proseguito poi con il raffreddamento della parte poppiera, anche se la situazione sul traghetto non era uniforme, perché a poppa c'era un po' meno caldo; tutto il resto, invece, era incandescente.

Spero di aver risposto esaurientemente.

PRESIDENTE. Nell'immediatezza il comandante Superina parla di bettolina. Che orario facevano le bettoline nel porto di Livorno?

CHECCACCI. Le bettoline facevano quello che volevano, non davano comunicazioni in Capitaneria, se non al nostromo; non si trattava di un servizio. Se una nave arrivava in porto o alla fonda e aveva bisogno di rifornimento, si rivolgeva all'ufficio dell'armatore D'Alesio dicendo che aveva necessità di un certo numero di tonnellate di *bunker*. A quel punto si avvertiva il nostromo che l'indomani la bettolina sarebbe andata a fare rifornimento. Il nostromo si limitava a chiedere gli estremi della bettolina e tutto finiva lì. Era una pratica che veniva regolata dal nostromo.

Quando si è parlato di bettolina, io non mi sono messo a cercarla. Lo ha fatto il comandante Cedro. Penso che abbia parlato con l'avvisatore e che gli abbia fatto fare una ricerca. Mi pare che ci sia stato anche un momento in cui si cercava la bettolina Giglio, che non si sapeva bene dove fosse finita, mentre era invece in banchina, tranquilla.

PRESIDENTE. Facevano anche operazioni notturne o solo diurne?

CHECCACCI. Le navi vanno e vengono sempre, anche se non so dirle perché il mio lavoro era un altro in Capitaneria. Facevo un lavoro portuale; mi occupavo degli scaricatori di porto, ma penso di sì.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Comandante Checcacci, al momento della tragedia il suo grado era quello di capitano di fregata?

CHECCACCI. Sì, lo ero diventato dal 1° gennaio del 1990.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Il grado di Albanese qual era?

Di fatto lei assunse il comando di tutta l'operazione, non dei soccorsi: una volta arrivato, Albanese la sollevò dall'incarico? Fu Albanese a prendere il comando? Da quello che abbiamo capito, Albanese all'interno della motovedetta aveva tutta un'attrezzatura e un'unità operativa tale per cui era lui che in quel momento comandava l'operazione. A quel punto lei fu sollevato dall'incarico o Albanese prese l'attrezzatura e costituì un'unità operativa, ma senza nessuna funzione di comando? Quello che per adesso mi serve sapere è chi effettivamente comandava. Albanese era lì per caso, era un turista o aveva forse vinto una vacanza? Non so.

CHECCACCI. Come ho detto, ero capitano di fregata dal 1° gennaio del 1990, a capo dell'ufficio lavoro portuale, un ufficio autonomo della Capitaneria che si occupa degli scaricatori di porto, dei problemi delle maestranze e di tantissime altre questioni, più che altro amministrative, oltre che di fare attività di polizia in porto ai fini del lavoro.

Il comandante Canacci era capitano di corvetta, un gradino in meno. Conosco il comandante Canacci dal 1970, siamo amici; sono stato al suo matrimonio. È più grande di me di due anni, ma è entrato in Marina e in Capitaneria un anno dopo di me: forse ha visto che io avevo fatto il concorso in Capitaneria e lo ha fatto anche lui un anno dopo. Aveva un grado inferiore al mio, ma in Capitaneria aveva un incarico funzionale diverso, a capo della centrale operativa. La direzione delle attività svolte nell'ambito della centrale operativa – non il coordinamento del soccorso – era di sua competenza.

PRESIDENTE. Canacci quindi guidava la centrale operativa, non le operazioni di soccorso.

CHECCACCI. Canacci era più giovane di età, ma più anziano di grado e comunque faceva un altro mestiere: era un ufficiale d'ispezione per cui, ai sensi della normativa citata prima dalla senatrice Paglini, dopo aver attivato la catena di comando, doveva rimanere lì e dare tutta la sua collaborazione.

Il comandante Albanese era il comandante della Capitaneria: era capitano di vascello, poi promosso ad ammiraglio. Il comandante in seconda è il vice comandante ed è anche lui un capitano di vascello.

La catena di comando si attiva nel momento in cui, avvisato Canacci, avverto poi il comandante in seconda, perché il comandante non era in sede. Secondo il codice della navigazione, la responsabilità del soccorso in mare fa capo al comandante della Capitaneria. Siccome il comandante

in quel momento non c'era, faceva capo al comandante in seconda della Capitaneria che, come tale, si è comportato: essendo io e lui in centrale operativa, ci siamo attivati.

Quando il comandante Albanese è andato in mare, non ha portato con sé degli strumenti, perché li aveva a disposizione sulla motovedetta, erano lì. Sulla vedetta c'è la controplancia, con delle trombe esponenziali per sentire la radio e per parlare e comunicare nell'interfono; c'è il timone. A volte ci sono i telecomandi e il ripetitore del radar, a volte no: basta scendere tre scalini e c'è uno sguscio, con un bel tavolo tattico, con tutti gli strumenti di cui sopra, oltre ad un tavolo su cui si può carteggiare e ad un radar dal quale vedere con gli occhi la situazione.

Il comandante Canacci aveva messo il radar, anche se non so che cosa stesse facendo lì, oltre a guardare il radar.

Non so se ho dimenticato qualcosa.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Mi scusi, comandante, potrebbe chiarire se era lei a guidare i soccorsi e le operazioni in genere? Quando è arrivato Albanese, che funzione aveva? Il comando si è trasferito immediatamente nelle mani di Albanese oppure è rimasto lei alla guida di tutto?

CHECCACCI. Arrivato in Capitaneria il comandante Albanese mi disse di chiamare la CP250 e di farla accostare perché sarebbe uscito in mare con Canacci; a Cedro disse che sarebbe andato in mare con Canacci e di non preoccuparsi che ci avrebbe pensato lui. Su questo potete leggere la testimonianza del comandante Cedro, che non c'è più.

PRESIDENTE. Il comandante Albanese, dunque, assunse il comando dal comandante Cedro.

MUSSINI (*Misto*). Comandante Checcacci, aggiungo solo una piccola richiesta alle questioni già sollevate dai colleghi, provando a capire se lei può aiutarci.

È evidente che, nel momento in cui il comandante Albanese esce in mare, lo fa con un mezzo attrezzatissimo, con il quale può vedere: lei ha parlato di radar. La scena che io immagino è dunque quella di persone che hanno strumenti, sia per comunicare, che per vedere e comprendere. È però anche vero che, come risulta dalla storia processuale e da quello che ci è stato raccontato, tutti prendono atto di un totale silenzio e di un totale vuoto da parte di chi, come lei ci ha appena detto, aveva preso comunque di fatto il comando delle operazioni di soccorso.

Lei ha parlato anche di un rapporto con i Vigili del fuoco, mentre pare che l'unica cosa che vi viene detta è di prepararvi a ricevere dei naufraghi. Ci ha riferito ora anche di un rapporto personale di amicizia con Canacci. La domanda che le faccio è questa. Quando lei ha visto queste persone in faccia, quando cioè ha avuto con loro un contatto non mediato da canali – che peraltro non si attivavano e con comunicazioni in cui lei non riesce a inserirsi – gli ha chiesto che cosa avessero fatto? Le hanno

detto che cosa avevano fatto in quel buco nero, in quel vuoto che lei denuncia, in quella totale assenza della possibilità di essere contattati? Gli ha chiesto che cosa avessero fatto? Che cosa le hanno risposto?

CHECCACCI. Quando sono rientrati con la motovedetta CP250, Canacci è venuto in centrale operativa, dove abbiamo organizzato la ricerca sistematica degli eventuali naufraghi. Ho visto in corridoio il comandante Albanese molto spaventato; accennava ad un inferno dantesco e mi ha chiesto: «Checcacci, che cosa è successo? Ma dove sono i passeggeri? Dove sono i naufraghi?». Ho risposto: «Non lo so. Li stiamo cercando in mare». Io, però, domande a lui non ne ho fatte.

MUSSINI (Misto). Comandante, mi scusi, però mi risulta veramente impossibile immaginare una scena in cui Canacci, di cui lei è amico, arriva e non dice una parola su una situazione come quella che si era verificata, di fronte alla quale, come lei stesso ci ha detto, quel silenzio era inspiegabile. È davvero impossibile per me immaginare la scena di un incontro tra lei e Canacci senza un minimo scambio di commenti e di richieste da parte sua del tipo: «Dove eravate? Che cosa stavate facendo? Non mi avete risposto. Vi ho cercato». Mi perdoni, ma è davvero impensabile e non realistico il fatto che lei non abbia chiesto e che Canacci non le abbia risposto nulla.

Le chiedo quindi di nuovo, comandante Checcacci, che cosa vi siete detti. Che cosa le ha detto Canacci? Come le ha spiegato quello che era successo? Lei che cosa gli ha chiesto? Ci riferisca di uno scambio umano e naturale, con la manifestazione se non altro di un fastidio, di una sorpresa o di una preoccupazione. Non so se è la stessa cosa per i colleghi, ma – ripeto – per me è veramente impossibile immaginare che, nel momento in cui Canacci arriva, vi mettete davanti ad una carta, la dividete in quadranti, limitandovi a dire: «Adesso Tizio va qua e Caio va là». Non è credibile.

CHECCACCI. Me ne rendo conto, ma con Canacci non abbiamo mai parlato nello specifico di che cosa avesse fatto quella sera in mare con Albanese. Forse è per questo motivo che ci siamo allontanati. Ci sentiamo per telefono ogni tanto e gli chiedo come sta, a volte ci vediamo, ma tutto qui; l'ho chiamato, ad esempio, quando è morto Cedro, però è ormai da tanto tempo che non ci si frequenta quasi più. Prima eravamo più amici. Forse è da lì che ognuno ha cominciato a prendere una strada diversa.

MUSSINI (Misto). Qualcosa però lei gli avrà chiesto o proprio non gli ha domandato niente?

CHECCACCI. Io ero troppo su di giri e troppo agitato per poter pensare a cose mie, a qualcosa da chiedere per mio interesse. In quella nottata pensai soltanto a cercare di entrare in comunicazione con Cedro, a parlare alla radio, a mettermi in contatto con lui per dire che cosa fare. Non ho

proprio pensato a fare domande e non ne ho mai parlato né con lui, né con Albanese, neppure durante il processo. Lui ha seguito il suo *iter* e io il mio.

GRANAIOLA (*Art. 1-MDP*). Mi scusi, comandante, ma forse non ho capito bene.

Quando il dottor Scavone le ha chiesto che idea si è fatta del comandante Albanese, lei ci ha detto che, a suo avviso, le intenzioni di Albanese erano lodevoli, perché si era portato una centrale operativa in mare. Ha anche aggiunto che lasciò voi in Capitaneria con una radiolina e con un'altra scassata, il che dà l'idea che vi abbia lasciato in Capitaneria in braghe di tela. Vorrei capire bene questo passaggio, perché secondo me è importante.

Le faccio poi anche un'altra domanda. Poco fa lei ci ha spiegato perché, a suo modo di vedere, Bertrand si è salvato: ci ha detto che l'elica sollevava acqua che raffreddava le pareti, per cui Bertrand è potuto rimanere appeso in quel punto della nave. Se Bertrand, però, è potuto rimanere lì appeso e i soccorsi sono partiti, com'è possibile che i Vigili del fuoco superattrezzati, sull'altra motovedetta che seguiva Albanese, non abbiano potuto neppure avvicinarsi al traghetto? Se è vero che le lamiere si erano raffreddate, se c'era una parte che non aveva preso fuoco, com'è possibile che i Vigili del fuoco non si siano potuti avvicinare?

CHECCACCI. Forse mi sono espresso male.

Non è che il comandante Albanese e il comandante Canacci abbiano preso del materiale e lo abbiano portato sulla motovedetta; il materiale era già disponibile sulla motovedetta, mentre io avevo a disposizione solo due apparati radio, uno funzionante, senza doppio ascolto, e uno scassato.

GRANAIOLA (*Art. 1-MDP*). La Capitaneria era quindi sprovvista di strumenti?

CHECCACCI. Il marinaio Berlino qualche mese fa vi ha descritto la centrale operativa. C'era una stanza con un bancone, da una parte, e un tavolo da carteggio, dall'altra; tre telefoni, di cui uno civile, con il quale si poteva telefonare a chiunque, un altro che funzionava tramite centralino e un altro che comunicava – mi pare, non vorrei sbagliare – con il commissariato di polizia del porto. C'era poi un «*point to point*» con Livorno Radio per cui, alzando l'apparecchio, rispondeva l'operatore di Livorno Radio, oltre ad un «*point to point*» con la torre di controllo dell'aeroporto, da cui è arrivata la famosa chiamata. C'era anche un apparato radio nuovo, recente, di cui non ricordo la marca, di tipo terrestre e non marino, per cui non era possibile ascoltare più canali contemporaneamente, ma solo uno alla volta. Infine, c'era un altro apparato radio spento, che aveva un impianto di registrazione, anche se il registratore non c'era (c'era un buco al suo posto): questo apparato era in avaria, era rotto, aveva i pulsanti che non funzionavano. Ricordo che alla fine, presi dalla dispera-

zione, dopo una certa ora con Berlino abbiamo provato ad accenderlo, sperando che non saltasse tutto. Lo abbiamo acceso ed era sul Charlie 5, su cui dissi di lasciarlo nel caso in cui ci avessero chiamato su quel canale. Non era però utilizzabile. Questa era la centrale operativa; non c'era altro.

GRANAIOLA (*Art. 1-MDP*). Abbia pazienza, comandante, ma devo insistere perché è importante. Per avere degli strumenti efficienti bisognava dunque andare in mare sulla CP250? Non c'era in Capitaneria un'apparecchiatura adeguata in caso di disastro, in caso di richiesta? Questo tipo di apparecchiatura era solo sulla motovedetta su cui salì Albanese?

CHECCACCI. Quella che ho descritto era la dotazione della centrale operativa della Capitaneria. C'erano un po' di telefoni, un apparato radio e una carta nautica. Non c'era radar, non c'era il Loran, né c'erano radiogoniometri. Le altre erano invece dotazioni della vedetta, che il comandante aveva a disposizione.

PRESIDENTE. Senatrice Granaiola, provando a riassumere, quello che il comandante Checcacci ci sta dicendo è che la Capitaneria di porto aveva una sala di controllo, con delle attrezzature non pensate per l'emergenza, ma solo per la comunicazione ordinaria; per di più erano anche rovinate, tant'è vero che – come ricorderete – quando siamo andati a Livorno, ci è stato detto che, dopo l'evento, si intervenne per ricostruire la sala di controllo. Emerge quindi in maniera evidente il fatto che la sala della Capitaneria non era adeguata a gestire un certo tipo di emergenze. Le motovedette, invece, erano dotate di tutti quegli strumenti per cui, una volta in mare, potevano essere autonome e di supporto all'emergenza.

Mi sembra che il comandante Checcacci sia stato abbastanza chiaro nel parlare di una scelta volontaria da parte del comandante Albanese di andare dove c'erano anche le attrezzature per seguire da vicino la cosa, anche se, come ci ha detto, non si aspettava di certo un silenzio di un'ora, perché l'operatività in qualche modo non è emersa.

Invito a questo punto il comandante a rispondere alla seconda domanda della senatrice Granaiola.

CHECCACCI. Mi pare che la domanda riguardasse il motivo per il quale, nonostante Bertrand sia riuscito a sopravvivere in un determinato punto della nave, i Vigili del Fuoco non siano saliti invece a bordo.

PRESIDENTE. Non è detto che lei possa rispondere a questa domanda, comandante.

CHECCACCI. Penso che sia chiaro il discorso per cui l'elica ha mosso l'acqua e ha allontanato il petrolio in fiamme dalla poppa. È stata

l'aria risucchiata dall'alto, dalla colonna di aria calda che è stata aspirata, che ha reso vivibile il punto in cui si trovava Bertrand. Questo flusso d'aria è rimasto finché c'è stato l'incendio sul traghetto, dal momento in cui non c'era più petrolio in mare e per tutto il tempo in cui c'è stata una differenza di temperatura.

Sul fatto che i Vigili del fuoco, invece, abbiano valutato che nel salire da dove Bertrand oltre un'ora prima era sceso avrebbero messo a repentaglio la propria esistenza, non so dire. Dopo un po' è salito Veneruso: il rimorchiatore si è affiancato, lui è salito sul tetto della tuga del rimorchiatore; servendosi di una scala di alluminio, ha fatto due salti con il cavo in mano, ha incappellato, ha guardato in giro – è rimasto più di qualche minuto (lui ha parlato di dieci minuti e penso che sia vero) – e poi è venuto via. I Vigili del fuoco hanno giudicato di poter mettere a repentaglio la loro vita; Veneruso lo ha fatto e magari gli è andata bene.

PRESIDENTE. Colleghi, prima di proseguire, ci tengo a precisare che abbiamo ancora a disposizione 12 minuti prima di dover lasciare l'aula, ma la testimonianza del comandante Checcacci è importante. Pertanto, ove entro le 14,30 non riuscissimo a concludere, sarà sufficiente la richiesta di un gruppo di senatori per invitare il comandante Checcacci a tornare per riferire di nuovo in Commissione, tenuto conto della sua disponibilità e dei nostri impegni.

PAGLINI (M5S). Comandante Checcacci, abbiamo appreso in più fasi – anche leggendo sui vari giudizi che ci sono stati in passato – che quella notte non partì assolutamente un soccorso di autorità e non ci fu alcun coordinamento dei soccorsi, se non dopo le ore 5 del mattino. Questo è stato scritto nero su bianco anche dall'ammiraglio Francese.

Ci fu quindi un'improvvisazione da parte di più protagonisti – mi si passi il termine – probabilmente tutti impegnati a cercare di fare del proprio meglio, anche se è mancato un coordinamento, un referente chiaro che si assumesse la responsabilità del soccorso.

Poco fa lei ci ha detto cose che abbiamo già ascoltato in questa sede. Lo stesso comandante Albanese ha dichiarato qui, in audizione pubblica, che era lui il referente e lei stesso ce lo ha confermato dal momento che alle ore 00,37 chiamò la CP250 per chiedere al comandante o a chi per lui se il famoso rimorchiatore di MARIDIPART di La Spezia, con lo schiumogeno, potesse partire da La Spezia e se potesse essere utile. Abbiamo qui la sua comunicazione, i tracciati del nastro Collodi, da cui si sente benissimo la sua richiesta, la CP232, nonché il suo sbigottimento quando, in più occasioni, non trova la CP250. Addirittura, ad un certo punto, lei esclama con sbigottimento, quasi in livornese: «Dio bono, ma dove sono? Ma dove siete?».

Mi perdoni, comandante, ma penso che dopo 26 anni, peraltro in una seduta secretata come quella di oggi, lei debba aiutarci. Posso capire che probabilmente, per la concitazione del momento, lei non ebbe quella notte un colloquio con il suo collega Canacci, ma non posso pensare che non

abbiate avuto un confronto e non vi siate confidati su dove fu quella notte la CP250, dal momento che vi siete occupati anche dell'inchiesta sommaria della Capitaneria.

Del resto, sempre in base a quanto risulta dagli atti e dai canali di registrazione, il comandante Faiella, che era sul posto quella notte vicino a Moby Prince, ad un certo punto – adesso non ricordo l'orario preciso, ma era comunque molto tardi – dice chiaramente che intorno al Moby Prince non c'è nessuno e questo dopo che il mozzo è stato tirato a bordo dagli ormeggiatori.

Noi stiamo chiedendo contributi a tutti, persone di buona volontà che in quel momento erano presenti, che invitiamo ad aiutarci a capire meglio le responsabilità e, soprattutto, quello che non è stato fatto: glielo chiedo in modo molto chiaro. Quella notte chi valutò se i mezzi della Capitaneria erano sufficientemente adeguati per affrontare un evento così esageratamente tragico?

Lei ha parlato di mezzi di comunicazione quasi giocattolo, con un VHF che funzionava e l'altro che era rotto, anche se ad un certo punto provaste comunque ad accenderlo, augurandovi che funzionasse. I mezzi partono in forma volontaria: così è per i Vigili del fuoco, per le motovedette della Finanza, per gli ormeggiatori e per i rimorchiatori avvisati dal pilota Sgherri che è in mare e che sta facendo uscire la motonave Aldo: è lui ad avvisare i rimorchiatori, non la Capitaneria e questo risulta da una testimonianza rilevata in modo chiaro e netto. Partono tutti in autonomia perché, com'è stato anche detto, ci fu dapprima un soccorso volontario, senza una fase di coordinamento.

Lei era un ufficiale di controllo e da uomo di mare, in base al vostro codice, non poteva assumere il comando, non lo poteva fare. Noi abbiamo soltanto da chiedere perché chi doveva fare questa cosa non la fa.

Che cosa succede quella notte e, soprattutto, visto che non c'è nulla che sta funzionando, perché non si passa in seconda fase operativa e non si avvisa l'Alto Comando della Marina militare di La Spezia affinché prenda il controllo di una situazione complicata, con un'armata Brancaleone che sta cercando di fare del suo meglio, ma che non è adeguata all'evento?

CHECCACCI. Una domanda chiarissima, senatrice, con un'interpretazione della norma perfetta e puntuale: nonostante non sia materia sua, ha veramente inquadrato il problema.

Non so da dove partire. Vuole che le dica che fine abbia fatto la motovedetta CP250 durante quell'ora?

PAGLINI (M5S). Se lo sa, sì.

CHECCACCI. Non lo so. Vuole che le dica quello che penso?

PAGLINI (M5S). No, perché questa sarebbe una sua considerazione; voglio che lei ci dia invece un dato vero.

CHECCACCI. Non so dirvi dove finì la motovedetta quella notte. Posso ipotizzare che si siano trovati in difficoltà e che si siano persi in mare: non c'era visibilità e sono stati lì. Che cosa hanno fatto in un'ora? Hanno avuto dei problemi.

PAGLINI (M5S). Ma anche con le comunicazioni radio? Glielo chiedo perché parlavano continuamente con la CP232.

Abbiamo delle registrazioni sul canale 16 in cui si sente la CP232 che chiama la CP250, che dice di passare sui canali di servizio e questo avviene molte volte, specialmente quando sulla CP232 sale il mozzo Bertrand. C'è un continuo contatto con la CP250 sul canale 16. Si perdono, però tra di loro si parlano. Capisce, dunque, che è non credibile quello che lei sta dicendo, comandante? È una supposizione alquanto superficiale perché, se ci fossero stati dei problemi, si sarebbero attaccati magari al canale 16 e lo avrebbero detto.

CHECCACCI. Quanto al fatto che tutti siano usciti volontariamente, devo dissentire: sono usciti tutti in automatico. Le richieste per far uscire i mezzi si sono accavallate tra di loro, per cui il pilota era convinto di aver fatto uscire i rimorchiatori, ma, nello stesso tempo, ne ero convinto anch'io, perché mi ricordo di aver mandato uno ad avvisarli, anche se i rimorchiatori erano già in ascolto sul canale 16 e già sapevano e, siccome sono tenuti ad intervenire – è un meccanismo automatico – stavano già mollando gli ormeggi per uscire. Vogliamo stabilire chi è stato il primo ad avvisarli? Sono stati loro stessi a sentire la radio perché, quando si è a bordo di guardia, se anche si guarda la televisione, sui rimorchiatori si tiene acceso il VHF.

Siamo stati invece in due, io e Spartano – o forse di più – all'insaputa l'uno dell'altro, ad avvisare Faiella, che non aveva la radio in casa, per cui non poteva sapere e qualcuno lo doveva avvisare: che poi lo abbia fatto io o Spartano è lo stesso.

Dalla cameretta dell'ufficiale di guardia chiesi al centralinista di chiamare subito la centrale operativa dei Vigili del fuoco e di dirgli di uscire. Poi in 40 gli hanno detto che c'era un incendio a bordo di una petroliera; mi sembra che abbiano ricevuto anche delle telefonate anonime da civili, non so da chi, che li avvisavano che c'era un incendio in rada su una nave.

Tutti dunque sono usciti perché dovevano uscire, perché sono stati avvisati in qualche modo da più di uno che c'era una cisterna incendiata, di cui è stata data la posizione. È venuto fuori poi che si trattava di una collisione, per cui l'altra nave non se ne poteva andare a spasso; così però non è stato per il motivo che ho specificato prima. Sono stato «bischero» a non mandare prima la motovedetta a cercare la bettolina, ma avevo paura che scoppiasse la petroliera. Che devo dire?

(I lavori riprendono in seduta pubblica dalle ore 14,30).

PRESIDENTE. Colleghi, siamo costretti ad aggiornare la seduta perché dobbiamo lasciare l'aula.

Dal momento che il comandante Checcacci ci ha dato la sua disponibilità, proseguiremo la seduta questa sera, al termine dei lavori dell'Aula, riprendendo dal punto in cui abbiamo lasciato.

Grazie, comandante Checcacci.

I lavori terminano alle ore 14,30.

