



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 57

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

AUDIZIONE DEI SIGNORI NELLO E ANTONIO D'ALESIO,  
ARMATORI DELL'OMONIMA SOCIETÀ NAVALE

64<sup>a</sup> seduta: martedì 25 luglio 2017

Presidenza del Presidente LAI

## I N D I C E

## Audizione dei signori Nello e Antonio D'Alesio, armatori dell'omonima società navale

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 5, 6 e <i>passim</i>	D'ALESIO Antonio . . . . .	Pag. 4, 5, 6 e <i>passim</i>
BATTISTA (Art.1-MDP) . . . . .	14, 20	D'ALESIO Nello . . . . .	3, 4, 5 e <i>passim</i>
FILIPPI (PD) . . . . .	14		
FLORIS (FI-PdL XVII) . . . . .	8, 9		
GRANAIOLO (Art.1-MDP) . . . . .	25		
MUSSINI (Misto) . . . . .	10, 25		
PAGLINI (M5S) . . . . .	8, 11, 12 e <i>passim</i>		
URAS (Misto-CP-S) . . . . .	21		

---

*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.*

*Intervengono i signori Nello e Antonio D'Alesio, armatori dell'omonima società navale. È presente, ai sensi dell'articolo 23 del Regolamento, il dottor Fabio Ignazio Scavone, collaboratore della Commissione.*

*I lavori hanno inizio alle ore 11,10.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione dei signori Nello e Antonio D'Alesio, armatori dell'omonima società navale**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei signori Nello e Antonio D'Alesio, armatori dell'omonima società navale.

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

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

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

Ovviamente, la Commissione è interessata in primo luogo al ricordo degli auditi di quella sera e di quanto videro dalla loro abitazione, registrandola con la loro videocamera. Noi abbiamo già audito i vostri figli.

*D'ALESIO Nello.* Sono i miei figli, Antonio e Francesco.

PRESIDENTE. In primo luogo, vorremmo conoscere i vostri ricordi di quella sera e tutto quello che avete visto direttamente. Voi siete dei testimoni oculari e ci interessa pertanto sapere se siete stati sentiti, cosa ricordate di quel momento. Ci interessa posizionare i vostri ricordi anche rispetto ai tempi. In secondo luogo, vorremmo sapere se avete svolto delle attività legate alle fasi successive allo scontro; cioè vorremmo sapere tutto quello che come società avete fatto dopo l'evento, nei giorni o nei mesi successivi.

Queste sono i due aspetti fondamentali che ci interessa sapere con il vostro aiuto. Vi ringrazio per la vostra presenza e vi do la parola.

Ascoltiamo la testimonianza del signor Nello D'Alesio.

*D'ALESIO Nello.* Ricordo benissimo che stavo guardando la partita di calcio e che sul terrazzo mio figlio Antonio stava guardando le stelle, perché qualche giorno prima era stato il suo compleanno e gli era stato regalato, se ricordo bene, un telescopio. A un certo momento mi chiamò e mi disse di venire, perché vedeva del fuoco. Allora corsi su insieme all'altro mio figlio Francesco, che stava guardando con me la partita, e vedemmo questo bagliore. Non era distintamente un fuoco; ma da questo bagliore si capì che era un fuoco. A quel punto, dopo qualche minuto (la tempistica non me la ricordo e non saprei inquadrarla esattamente), presi anche il VHF e sentii il comandante della nave che diceva che lo aveva colpito una bettolina.

Lei sa che la nostra è un'azienda di navi, petroliere e a quel tempo avevamo 4-8 bettoline, che svolgevano la loro attività sia tra Piombino e Torre del Sale, sia a Livorno, dove facevano dei bunkeraggi.

Ci siamo subito preoccupati che questi mezzi non fossero stati coinvolti nell'incidente. Feci allora due telefonate: la prima al dottor Tito Neri, che era il gestore dei rimorchiatori e che abita dietro di me; gli dissi di affacciarsi, perché vedevo qualcosa che non mi piaceva. Lui si affacciò, chiamò la Capitaneria di porto, dette delle notizie relative al traffico e mandò fuori un mezzo. Io invece chiamai il nostro uomo addetto ai bunkeraggi, che era a casa, e gli dissi cosa stava succedendo. Lui fece un giro di telefonate fra gli impianti a terra, il deposito costiero e le navi di Piombino e mi disse che i nostri mezzi erano in porto dalle 6 di sera e che erano tutti ormeggiati. Quindi egoisticamente ci siano tranquillizzati.

*D'ALESIO Antonio.* Riprendendo quello che ha detto mio fratello, cioè che il comandante disse che gli era venuta addosso una bettolina, vorrei far notare che è possibile che il comandante dell'Agip Abruzzo abbia pensato che gli fosse venuta addosso una bettolina, una di quelle che facevano i bunkeraggi, perché nella stessa rada c'era un'altra nave dell'Agip, a cui noi nel pomeriggio facemmo un servizio di rifornimento di bunker, e i comandanti si parlano tra di loro tramite VHF.

*D'ALESIO Nello.* Mi ricordo infatti che c'era un'altra nave dell'Agip che abbiamo bunkerato. Come diceva mio fratello, durante il giorno noi avevamo bunkerato (rifornito di bunker) un'altra nave dell'Agip, che, se ricordo bene, si chiamava Agip Piemonte; la memoria è relativa.

A quel punto, quando il comandante dell'Agip Abruzzo ha detto che lo aveva colpito una bettolina, abbiamo fatto due più due, chiedendoci se per caso non fosse uno dei nostri mezzi che gli era andato addosso.

Ci siamo informati e abbiamo visto che tutti i nostri mezzi, compresa la bettolina che aveva fatto il bunker all'Agip Piemonte, erano rientrati nel pomeriggio ed erano regolarmente ormeggiati.

Quando ci siamo sincerati che tutti i nostri mezzi erano sicuramente ormeggiati a banchina, o a Livorno o a Torre del Sale, abbiamo tirato un sospiro di sollievo, egoisticamente parlando; poi le cose sono andate come sono andate.

PRESIDENTE. Quindi, tra voi due, il testimone oculare delle prime fasi è stato il signor Nello?

*D'ALESIO Nello.* Sì.

PRESIDENTE. Il signor Antonio non era in quella casa.

*D'ALESIO Antonio.* Anche io abito sul mare, da un'altra parte, e anche io ho visto il bagliore.

PRESIDENTE. Chi dei due stava vedendo la partita Juventus-Barcellona? Tutti e due?

*D'ALESIO Antonio.* Sì.

PRESIDENTE. Sappiamo che la partita è iniziata alle 20,45; il primo tempo si è concluso alle 21,30, è ricominciata dopo dieci minuti o un quarto d'ora di intervallo alle 21,45, ed è finita alle 22,30. Il primo tempo della partita termina sull'1-1. Ve lo ricordate questo fatto?

*D'ALESIO Antonio.* No.

PRESIDENTE. Poi al 15° del secondo tempo, se non sbaglio, cioè intorno alle 22, c'è il goal del 2-1 e alle 22,15 c'è il goal del 3-1. Quando lei viene chiamato dai suoi figli, la partita era ancora in corso? Riesce a ricordarlo?

*D'ALESIO Nello.* Da quello che mi ricordo, onestamente, mi sembra che fosse ancora in corso. Non saprei dirle l'ora esatta, ma mi sembra di sì. Antonio era sul terrazzo insieme alla fidanzata e, quando si è fidanzati, è meglio lasciarli in pace.

PRESIDENTE. Certo. E poi non era juventino, mi sembra di capire.

*D'ALESIO Antonio.* Io sono juventino.

*D'ALESIO Nello.* Lui è juventino, io sono interista e Antonio è *super partes*.

PRESIDENTE. Quindi suo figlio non seguiva la partita.

*D'ALESIO Nello.* No, assolutamente no.

PRESIDENTE. Però le sembra che la partita fosse ancora in corso, quando viene chiamato?

*D'ALESIO Nello.* Sì, mi sembra di sì.

PRESIDENTE. Sull'orario dell'incidente abbiamo una posizione ben precisa anche da parte del comandante Superina; in quel caso, la partita era già finita. Lei si ricorda se, quando ha visto quello che stava succedendo, la partita fosse finita?

*D'ALELIO Antonio.* Sinceramente non me lo ricordo. Mi sembra di no, ma sinceramente non saprei rispondere con certezza.

PRESIDENTE. Sospendiamo brevemente la seduta, per consentire ai colleghi senatori di garantire il numero legale in Aula.

*(I lavori, sospesi alle ore 11,20, sono ripresi alle ore 11,25).*

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori.

Do ora la parola al signor Nello per un approfondimento su questo punto. Il signor Nello D'Alesio fu chiamato dal figlio, che abbiamo audito due settimane fa, una volta verificatosi l'incidente. Non siamo in grado, quindi, di posizionare l'evento all'interno dei tempi della partita. Lei è un altro testimone di quegli eventi in concomitanza con la registrazione video che ha fatto suo figlio Antonio.

Vorrei chiederle se ricorda come ulteriore elemento la presenza o meno di nebbia in rada, soprattutto in collegamento a un qualcosa che ha osservato prima del compiersi dell'evento, al fine di verificare se la nebbia fosse presente prima o dopo quello stesso evento. Questo è un punto sul quale vi chiediamo di provare a fare memoria.

*D'ALELIO Nello.* Francamente prima dell'evento non ho visto nebbia. Non ricordo di aver visto nebbia.

*D'ALELIO Antonio.* C'era foschia, ma non nebbia.

PRESIDENTE. Aspetti, signor Antonio, uno per volta. Poi le do la parola.

*D'ALELIO Nello.* Non ho visto nebbia. Certamente quando fui chiamato da Francesco e mi disse di andare su vidi un caos totale, fatto di nebbia e altro.

PRESIDENTE. Certo.

*D'ALELIO Nello.* A quel punto vidi anche fiamme e una nuvola enorme. Allora chiamai Tito Neri e gli dissi di affacciarsi per vedere che cosa stesse succedendo in mare. Non ricordo se prima dell'evento, quella sera lì, ci fosse nebbia. Onestamente mi sembra di no, ma potrei dire una bugia.

PRESIDENTE. Do ora la parola, sullo stesso punto, al signor Antonio.

*D'ALESIO Antonio.* Da quello che ricordo non c'era nebbia, ma c'era foschia. Sono quasi convinto della mia asserzione.

PRESIDENTE. Saprebbe posizionare cronologicamente la visione della foschia? Era prima della partita, tra il primo e il secondo tempo o dopo la partita?

*D'ALESIO Antonio.* Senz'altro prima della partita, perché anch'io, abitando sul mare, mi ricordo che non c'era nebbia.

PRESIDENTE. Come ho detto, abbiamo diviso l'audizione in due parti: la prima relativa alla fase dei ricordi su quanto è avvenuto quella sera e una seconda parte volta ad approfondire gli eventi successivi. Sulla prima parte, che riguarda la testimonianza diretta, ci sono domande di approfondimento da parte dei colleghi senatori?

FILIPPI (PD). In realtà sono due le questioni che voglio approfondire, ma rispetto alla prima mi ha già anticipato lei, Presidente, visto che vorrei una testimonianza diretta rispetto alla valutazione se vi fosse o meno nebbia quando è avvenuto l'incidente.

La seconda questione, invece, è legata alla naturale e legittima preoccupazione che ci veniva rappresentata, ovvero all'eventualità che una bettolina avesse fatto bunkeraggio. Era solito, anche in ore notturne, che le bettoline facessero bunkeraggio?

*D'ALESIO Nello.* Il bunkeraggio si può fare di notte e di giorno. Certamente, ogni bunkeraggio viene autorizzato dalla Capitaneria di porto. Si va in Capitaneria e si avverte che si deve fare il bunkeraggio ad una certa nave, ad esempio l'Agip Napoli. Si comunica più o meno l'orario e lo si va a fare anche in ore notturne. Non è detto che sia di giorno.

FILIPPI (PD). Non c'è interdizione?

*D'ALESIO Nello.* Non c'è interdizione. È abitudine farlo di giorno, ma può capitare anche di notte.

Abbiamo fatto anche operazioni di allibo di notte e tante altre: una volta fatto domanda alla Capitaneria, si ha l'autorizzazione a fare bunkeraggio anche di notte, se necessario. Quel giorno fu fatto di giorno e quando poi ci siamo informati – come ho detto poc'anzi – per sapere dove fossero i nostri mezzi, abbiamo saputo che erano già in banchina dal pomeriggio.

PRESIDENTE. Signor Antonio, vuole aggiungere qualcosa?

*D'ALESIO Antonio.* No.

PAGLINI (*M5S*). Signor Presidente, ringrazio i signori D'Alesio per la loro disponibilità. Rispetto all'ordine dei nostri lavori, ritengo sia giusto far parlare i nostri auditi rispetto a quello che ricordano di quella sera. Ricordo infatti a tutti noi che, non so se il signor Antonio, ma senz'altro il signor Nello è uno dei pochissimi testimoni oculari che quella notte videro i fatti da subito.

Purtroppo, con riferimento ai documenti dell'epoca, abbiamo solo una sua dichiarazione, ottenuta dalla procura nel 1992, e non abbiamo nessun'altra documentazione. Mi chiedo, quindi, se gli auditi possano essere così cortesi da iniziare proprio da un proprio racconto dei fatti, se non è stato già fatto prima.

PRESIDENTE. È stata fatta un'introduzione di dieci minuti da parte degli auditi.

PAGLINI (*M5S*). Purtroppo mi sono persa proprio quei dieci minuti per la concomitanza dei lavori di Aula.

PRESIDENTE. Chiederemo successivamente agli uditi di fare una sintesi.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Avevate diverse bettoline in attività in quel periodo: quali erano le dimensioni? Erano tutte uguali o di diverse dimensioni?

*D'ALESIO Nello*. Erano navi con un peso che andava dalle 800 alle 1.000 tonnellate.

*D'ALESIO Antonio*. Forse sta parlando della lunghezza.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Vorrei sapere quali erano le dimensioni, la larghezza e la capacità delle bettoline.

*D'ALESIO Nello*. Parlavo di capacità, ma erano navi lunghe al massimo 70-80 metri. Quanto alla portata, erano bettoline, o navi semoventi, con una lunghezza massima di 80 metri.

*D'ALESIO Antonio*. Settanta, settantacinque metri.

*D'ALESIO Nello*. Sì, al massimo,

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Se era lunga 70-80 metri, era ben più lunga pertanto del Moby Prince.

PRESIDENTE. No, più corta.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Più corta?

PRESIDENTE. Sì.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Quanto era lungo il Moby Prince?

PRESIDENTE. Più di cento metri.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Allora era più lungo il Moby Prince: 130 metri contro 70 metri.

PRESIDENTE. Certo.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). È possibile confondere una bettolina con il Moby Prince? Questa è la mia seconda domanda.

PRESIDENTE. Procediamo con ordine, signor D'Alesio. Poi risponderà anche alla domanda del senatore Floris. La invito a ripetere, a beneficio dei colleghi che non hanno potuto ascoltare la sua introduzione iniziale, la sua testimonianza di quanto è avvenuto quella sera, quando l'ha chiamata suo figlio.

*D'ALELIO Nello*. Come ho detto poco fa, ero in casa a guardare la partita in televisione e Antonio mi chiamò per dirmi di affacciarmi perché vedeva qualcosa che non gli piaceva. Mi affacciai e vidi dei bagliori e, conseguentemente, pensai che si trattasse di un incendio.

Lì per lì pensai all'incendio di una nave e mai avrei pensato ad un impatto.

Poi, non so dirvi esattamente quando, avendo in casa una radio VHF che ci serve a fini operativi per parlare con i mezzi aziendali, venne fuori il discorso del comandante, il quale disse di essere stato colpito da una bettolina.

A quel punto, avendo i mezzi in mare, ci siamo allertati e abbiamo fatto indagini con il nostro operatore al *bunker* e ai servizi per accertarci che sia i mezzi che facevano il servizio tra Livorno e Torre del Sale, dove era la centrale dell'Enel, sia quelli che facevano bunkeraggio in porto fossero rientrati e regolarmente ormeggiati a banchina. A quel punto, egoisticamente, ci siamo tranquillizzati e abbiamo seguito gli eventi dalla terrazza.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola alla senatrice Mussini la invito a rispondere al senatore Floris. Secondo lei è possibile che, dal punto di vista delle dimensioni, si potesse confondere la bettolina con la Moby?

*D'ALELIO Nello*. Io sono vecchietto e con la mia esperienza in mare onestamente lo riterrei veramente impossibile, anche perché a bordo della nave c'era l'equipaggio, quindi non capisco come si faccia. Come si fa a sbagliare tra una bettolina e una nave? Non si dimentichi, inoltre, che la

bettolina o la cisternina sono navi che hanno un'altezza bassa, anche al ponte di comando.

*D'ALESIO Antonio.* Il rapporto tra una bettolina e l'AGIP Abruzzo è di uno a 100.000.

PRESIDENTE. È chiarissimo.

MUSSINI (*Misto*). Signor Presidente, intanto desidero ringraziare i nostri auditi. Ricapitolando, voi avete sentito in tempo reale il comandante Superina dire che era stato investito da una bettolina, quindi nell'immediato vi siete giustamente preoccupati anche del fatto che potesse trattarsi di una vostra imbarcazione. Avete tempestivamente fatto la verifica delle vostre imbarcazioni e avete fatto un riscontro; le chiedo pertanto nel giro di quanto tempo ciò sia avvenuto.

*D'ALESIO Nello.* Subito.

MUSSINI (*Misto*). Dopo aver immediatamente riscontrato che non si trattava di una delle vostre bettoline, è ovvio che se l'AGIP Abruzzo non era stata investita da una vostra bettolina, doveva essere stata investita da un'altra imbarcazione. Noi però abbiamo riscontrato che la ricerca del Moby Prince è stata fatta molo tardi, quindi la mia domanda è la seguente: visto che voi avevate uno strumento per captare le comunicazioni, che cosa avete captato dopo? Immagino che vi sarete attivati per avere informazioni circa le vostre imbarcazioni (questo è anche legittimo e comprensibile), però vorrei che voi cercaste di ricordare cosa avete captato mentre o dopo aver avuto contezza del fatto che non si trattava di una vostra imbarcazione. Vorrei inoltre sapere quale idea vi siete fatti, visto che eravate lì, che comunque avete in qualche modo partecipato e siete testimoni di quello che succedeva in quei momenti. Cosa ha ostacolato la ricerca dell'imbarcazione, che effettivamente voi immediatamente sapevate doveva essere un'altra e che doveva trovarsi da qualche parte.

Non so se il Presidente vuole destinare una mia successiva domanda riguardo all'allibo ad una seconda parte.

PRESIDENTE. Rimandiamo la domanda alla seconda parte dell'audizione.

Sospendo la seduta.

*(La seduta, sospesa alle ore 11,40, riprende alle ore 11,45).*

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori.

MUSSINI (*Misto*). Ripeto: la domanda riguarda semplicemente il tema dei tempi in cui voi avete effettuato gli accertamenti, cosa avete sentito sul canale visto che eravate connessi e quali eventi, o interferenze, o

ragioni hanno rallentato la possibilità di rintracciare l'imbarcazione, che evidentemente, se non era la vostra, doveva essere un'altra.

*D'ALESIO Nello.* Onestamente mi rimane difficile tornare sulla tempistica, cercare di coordinare la tempistica esatta. Sono sicurissimo che quando andai sulla terrazza dove mio figlio stava guardando, vidi questo bagliore e mi resi conto che era un incendio, era qualcosa che bruciava. Che poi fosse stato colpito da una bettolina, da una nave o da un'altra, questo lo si è saputo sentendo il comandante dell'AGIP Abruzzo che diceva: mi ha colpito una bettolina! Conseguentemente abbiamo attivato tutte le nostre cose, egoisticamente pensando a noi.

Non riesco a ricordare. Secondo me poteva benissimo trattarsi anche di un incendio di bordo, senza che fosse stata colpita da una bettolina. Fisicamente non si è visto un impatto fra un mezzo esterno e l'AGIP Abruzzo. Non so se la risposta è stata esauriente.

*PAGLINI (M5S).* Signor Presidente, io invece vorrei cominciare proprio dall'inizio, rimarcando l'importanza della vostra audizione odierna, almeno del signor Nello: non so infatti se il signor Antonio fu testimone oculare quella notte, però senz'altro il signor Nello lo è stato e purtroppo non abbiamo grandi tracce dell'epoca delle sue preziose testimonianze.

Noi abbiamo saputo da suo figlio che lei è anche un grande tifoso sportivo, quindi immagino che quella sera la partita Juventus-Barcellona l'aveva guardata con gran piacere (mezza Italia la stava guardando). All'epoca la Juventus poteva essere motivo di interesse. Immagino anche che, finito il primo tempo della partita quando il risultato era di 1-1, c'era una grande attesa di vedere l'inizio del secondo tempo e anche che lei ricordi il momento in cui il Barcellona ha segnato il secondo *goal* e quindi la Juventus è passata in svantaggio e quindi c'è stata questa grande delusione? La mia prima domanda è dunque se quella sera lei ha visto questa cosa.

*D'ALESIO Nello.* Con una battuta vorrei premettere che sono uno sportivo e non un tifoso. Non ricordo esattamente il momento in cui segnò il Barcellona e la Juventus passò in svantaggio. Non ricordo quella tempistica.

*PAGLINI (M5S).* Non lo ricorda perché non lo vide o non lo ricorda proprio.

*D'ALESIO Nello.* Non lo ricordo perché gli eventi erano tali per cui non avevo interesse ad esultare perché perdeva la Juventus. Fui chiamato da mio figlio, non ricordo in quale momento, sul terrazzo per vedere questa cosa e vidi quel bagliore che mi portò, come ho detto poc'anzi, a chiamare immediatamente il signor Neri, che è il gestore dei rimorchiatori portuali.

PAGLINI (M5S). Ho fatto quella domanda perché si trattava di una partita importante; secondo la sua testimonianza suo figlio l'ha chiamata in terrazza per vedere le stelle (questo è ciò che lei dice nel 1992), perché aveva il telescopio. Lei viene quindi chiamato per un fatto di piacere e non perché c'era un evento in mare. Questo è quanto lei ha dichiarato nel 1992. Sempre in quell'anno lei ha detto che quando stava guardando dal telescopio, si è reso conto dopo che qualcosa non stava funzionando in mare e quindi ha detto – sono le sue affermazioni – di aver visto un bagliore all'orizzonte. Quindi lei viene chiamato non per quello che dice lei, perché c'è un incendio in mare, ma per vedere le stelle. Siccome c'era una partita in corso, mi chiedo se per caso lei è andato a vedere questa cosa durante la pausa tra il primo e il secondo tempo. Era questo che mi chiedevo, perché è importante per capire i tempi precisi.

D'ALESIO Nello. Onestamente non ricordo questa cosa. Certamente lei mi fa ricordare che mio figlio mi chiamò non per l'incendio, o perlomeno per il fumo. Questo lo ricordo ora – sono passati ventisei anni – può darsi che Antonio mi abbia chiamato per vedere le stelle e poi io ho visto questo bagliore. Tuttavia, non ricordo la tempistica esatta e il collegamento tra cosa ho visto in mare e cosa succedeva in televisione.

PAGLINI (M5S). È importante sapere se non ricorda la delusione della partita che per la Juventus stava andando male. Lei dice di non ricordare. Noi possiamo anche pensare che quello che lei vide avvenne tra il primo e il secondo tempo della partita.

D'ALESIO Nello. Lei mi mette in bocca delle cose che non ho detto. Onestamente non ricordo. Non posso essere sicuro.

PRESIDENTE. Signor D'Alesio, lei ha detto prima che sale su. Adesso dice che è stato chiamato per vedere al telescopio. Lei per primo, quindi, vede l'incendio sullo sfondo. Io voglio collegare ciò a un fatto di cui ha parlato prima, altrimenti entriamo in contraddizione. Lei ha detto che dopo qualche secondo ha sentito la comunicazione via radio di Superina. Quanto tempo è passato in questo spazio? Una cosa è che sia passata mezz'ora, altra cosa qualche minuto. Questo è un punto importante.

D'ALESIO Nello. Signor Presidente, onestamente non credo che sia passata mezz'ora, ma nemmeno pochissimi minuti. Onestamente non ricordo la tempistica esatta del vedere quest'incendio in rada e sentire chiamare Antonio, che ha preso la radiolina e l'ha messa in moto.

PRESIDENTE. È importante questo aspetto che stiamo cercando di approfondire con lei, aiutandola a ricordare se i tempi sono più lunghi o più brevi. Infatti, se prima dell'impatto, che è avvenuto alle ore 22,25, lei avesse visto un bagliore, non un incendio, ciò significherebbe che il bagliore vi è stato prima che la Moby Prince andasse a finire sul-

l'Agip Abruzzo. Ciò significherebbe che l'Agip Abruzzo, che doveva essere illuminata, non lo era più.

Sin dall'inizio della seduta stiamo facendo queste domande approfondite perché il punto è delicato. In teoria, la petroliera doveva essere illuminata a giorno. Se è passato molto tempo – più di dieci minuti o un quarto d'ora – dal momento della comunicazione di Superina, che avviene alle ore 22,35, sulla bettolina, può essere che lei vede un bagliore precedente l'impatto.

È per questo motivo che posizionare questi tempi e aiutarla a ricordare ha per noi un valore molto importante. Lei è un testimone oculare molto importante. I ragazzi non ricordavano questo aspetto e posizionavano tutto dopo. Non guardavano la partita e, quindi, non avevano contezza di quei tempi.

*D'ALESIO Antonio.* Signor Presidente, mi sembra di capire che tu, Nello, sei stato chiamato da tuo figlio Antonio quando ha visto l'incendio e non prima. È così o no?

*D'ALESIO Nello.* Mi sembra di sì. Mi ha chiamato e ha detto: vieni su a vedere.

*D'ALESIO Antonio.* Vieni su a vedere proprio perché c'era l'incendio. Altrimenti ti chiamava a vedere le stelle?

*D'ALESIO Nello.* Certamente è così. Mi chiamò per vedere qualcosa di strano in rada. Quanto all'illuminazione della nave, quando è ferma in rada non è illuminata. La nave ha il fanale di fonda a prua e a poppa.

PRESIDENTE. Ci dicono che la petroliera era sempre illuminata a giorno.

*D'ALESIO Antonio.* Assolutamente no.

*D'ALESIO Nello.* No. Noi abbiamo venti petroliere e quando sono ferme in rada la luce di fonda è a prua e a poppa.

*D'ALESIO Antonio.* Sono le navi da crociera.

*D'ALESIO Nello.* Ma è un fatto personale e può anche essere. Se lo hanno dichiarato sarà stato così, ma io non ricordo di aver visto una nave illuminata. Ricordo di aver visto questo bagliore, fuoco e fumo. La nave illuminata però non l'ho vista. Di questo sono strasicuro.

PRESIDENTE. Secondo lei, come mai nella dichiarazione del 1992 è riportato che sale su a veder le stelle?

*D'ALESIO Nello.* Antonio era già su a vedere le stelle perché aveva il telescopio. Mi sembra di ricordare che mi ha chiamato perché c'era

qualcosa di strano, a parte le stelle. Se l'ho detto, onestamente, dopo ventisei anni, non ricordo esattamente perché.

FILIPPI (*PD*). La domanda che ha fatto il signor Antonio D'Alesio è la stessa che avrei voluto porre io. Per quanto non interessato alla partita, è evidente che è sulla richiesta di un qualcosa di particolare che si abbandona lo schermo. Oppure, viceversa, può aver ragione la collega Paglini quando ha detto che è nel momento della sospensione della partita che ci si allontana.

Signor D'Alesio, vorrei farle un'altra domanda. C'è un aspetto che mi ha colpito nella sua rappresentazione degli eventi. Lei ha detto che quel bagliore, quell'incendio, per come si presentava, poteva anche essere un incendio di bordo.

Ciò significa che le fiamme che lei ricorda, con quel bagliore, non arrivavano dal mare. Infatti, un altro aspetto della vicenda che stiamo cercando di dipanare è se la collisione sia avvenuta da un lato oppure dall'altro. È evidente che se era sul retro, lo scafo della nave faceva da schermo, mentre se era dall'altra parte è presumibile che le fiamme potessero partire già dal mare. Lei ricorda un bagliore da sopra il profilo della sagoma della nave? Che cosa ricorda dell'incendio e dei bagliori?

*D'ALESIO Nello*. Onestamente non ricordo se l'incendio venisse dal mare, dal ponte di comando o dall'alto. Vedevo questa massa, chiamiamola nuvola, con dietro il fuoco.

BATTISTA (*Art.1-MDP*). Signor Presidente, vorrei formulare una brevissima domanda che non so se è già stata posta all'attenzione dei nostri auditi. Signor Nello, sa dirci se, in base a ciò che ha visto (le fiamme e il fuoco), l'orientamento della prua dell'Agip Abruzzo era verso Sud o Nord?

*D'ALESIO Nello*. Onestamente non ricordo esattamente, però mi sembra di ricordare vagamente che avesse la prua verso terra, verso Sud-Ovest, verso Livorno, insomma verso di me.

PRESIDENTE. È un ricordo non preciso?

*D'ALESIO Nello*. Sì, è un ricordo vago.

*D'ALESIO Antonio*. Comunque non c'era vento, non c'era niente. Era una «patana» pazzesca. Questo lo ricordo bene.

PRESIDENTE. Colleghi, concludiamo ora la prima parte dell'audizione e passiamo alla seconda.

La nostra richiesta è capire qual è stato l'utilizzo della vostra azienda nelle fasi successive.

In particolare, noi abbiamo traccia di un utilizzo delle vostre bettoline per delle attività che riguardano l'Agip Abruzzo. Vorremmo capire se ricordate questo elemento e se ci sono dei documenti in proposito.

*D'ALESIO Antonio.* Per quello che ricordo io, noi abbiamo fatto solo un servizio a una nave Agip nella rada: un servizio di bunkeraggio alla nave Agip Napoli.

PRESIDENTE. A noi interessa invece quello che è successo dopo. Vorremmo sapere se, nei giorni o nei mesi successivi, avete fatto, con le vostre bettoline, delle operazioni di recupero di acqua, di materiali oleosi o di petrolio dall'Agip Abruzzo.

*D'ALESIO Antonio.* Sinceramente non ricordo. Nel caso, ci sarà stata un'autorizzazione della Capitaneria; ma sinceramente questo discorso non me lo ricordo.

PRESIDENTE. A noi risultano l'Ardenza e la Divina. Sono vostre imbarcazioni?

*D'ALESIO Antonio.* Sì.

PRESIDENTE. Noi abbiamo un documento, che è stato ritrovato soltanto in questi due anni, secondo cui l'Ardenza e la Divina vengono utilizzate per ricevere le acque della sala macchine dell'Agip Abruzzo, che trasporteranno, in più viaggi, al pontile n. 12 «Toscopetrol», per il successivo immagazzinamento attraverso l'oleodotto da 12 pollici, nei sopra citati serbatoi. Questa cosa ve la ricordate? È possibile verificarla con documenti formali?

*D'ALESIO Nello.* Ci saranno dei documenti doganali. Ora questo me lo fate ricordare voi. Probabilmente l'Agip ci ha chiesto il servizio di andare sottobordo con questi due mezzi; poi dopo abbiamo scaricato tutto dentro la zavorra della raffineria. Però sinceramente questo fatto non me lo ricordo.

PRESIDENTE. Noi abbiamo il dubbio che si tratti di acque in grande quantità (stiamo parlando di bettoline da 2.000 tonnellate), utilizzate per lo spegnimento dell'incendio, frammiste a prodotti petroliferi, che sarebbero state presenti nelle cisterne della motonave e che sono state trasferite a mezzo di quelle bettoline. Noi allora ci chiediamo: le due bettoline Divina e Ardenza, che normalmente erano utilizzate per il trasferimento di petroli, sono state utilizzate per il trasporto di 10.000 tonnellate di acqua di mare? È possibile?

*D'ALESIO Nello.* In questo caso sì. Queste bettoline erano utilizzate normalmente per portare prodotti petroliferi, oli combustibili, eccetera.

Può darsi che, ad incendio avvenuto, siano rimasti nella sala macchine dell'Agip Abruzzo dei residui dell'antincendio, che l'ENI abbia avuto la necessità di rimuoverli e che abbia chiesto a noi un mezzo per rimuoverli.

PRESIDENTE. Voi utilizzate normalmente la Divina e l'Ardenza anche per fare trasporto di acqua sporca? Perché questa è acqua sporca.

*D'ALESIO Nello.* No, assolutamente, noi trasportiamo olio combustibile. Nel caso specifico, la bettolina fu utilizzata anche per recuperare l'acqua sporca; poi fu messa a terra ed è rimasta vuota.

PRESIDENTE. Certo, però a noi sembra una cosa particolare il fatto che una bettolina, che si usa normalmente per trasportare gasolio, sia stata utilizzata per trasportare acqua di mare sporca.

*D'ALESIO Nello.* La nave portava oli combustibili, se ricordo bene, non era gasolio. Non dimentichiamo che a quel tempo c'erano delle leggi diverse. Era normale poter mettere, in una bettolina che normalmente portava oli combustibili, anche dell'acqua o dei residui di un incendio.

PRESIDENTE. Vorrei fare un'altra domanda a nome della Commissione. Il pontile n. 12 «Toscopetrol» è l'oleodotto da 12 pollici?

*D'ALESIO Antonio.* È un pontile.

PRESIDENTE. Perfetto. Ma dove va a finire l'acqua che portate?

*D'ALESIO Nello.* Ma questa è la vecchia Toscopetrol? Fu scaricata nei serbatoi del deposito Toscopetrol.

*D'ALESIO Antonio.* Poi come è stata smaltita è un problema che riguarda loro. Noi ci siamo limitati a prendere questa acqua sporca dalla nave (ce l'hanno pompata a bordo) e a trasferirla in questo deposito, come da ordine e come consentivano le leggi. Poi il resto non lo so.

PRESIDENTE. Al di là dell'approfondimento, a noi interesserebbe capire tre cose. In primo luogo, siccome si trattava di 10.000 tonnellate e le bettoline erano da 2.000 tonnellate, vuol dire che hanno fatto cinque viaggi. Quindi ci sono sicuramente dei documenti di carico e scarico. La seconda cosa che ci interessa sapere è chi pagò questa operazione.

*D'ALESIO Nello.* Certamente fummo incaricati dall'ENI, che a quel tempo si chiamava Agip; quindi ci ha pagato lei. Il servizio l'abbiamo fatto per conto loro e ci hanno pagato regolarmente, secondo il nolo pattuito. Penso però che sarà un po' difficile riuscire a trovare le carte di quel periodo lì.

*D'ALESIO Antonio.* Sinceramente io non mi ricordavo nemmeno che facemmo quel servizio.

PRESIDENTE. Ma la domanda è: siete sicuri di averlo fatto?

*D'ALESIO Antonio.* Sì, ci mancherebbe altro. Quello è sicuro.

PRESIDENTE. In teoria quel genere di acqua, con le leggi di allora, non era necessario andarlo a mettere in un deposito.

*D'ALESIO Nello.* Quando la nave ha preso fuoco, in sala macchine hanno attivato l'antincendio. Mi segue?

PRESIDENTE. L'antincendio della petroliera?

*D'ALESIO Nello.* Sì, si parla sempre della petroliera.

PRESIDENTE. Però non c'è neanche un'immagine del sistema antincendio della petroliera in funzione. La petroliera, cioè, è stata tutta spenta dall'esterno, perché non abbiamo una sola immagine della petroliera con il sistema antincendio in funzione. Quindi quasi tutto lo schiumogeno proveniva dall'esterno.

*D'ALESIO Nello.* Per questo bisogna vedere l'Agip come era combinata tecnicamente e cosa ha fatto. Certamente sono lavaggi fatti dall'equipaggio di bordo, direttamente o indirettamente, che poi si sono mischiati con le sentine di bordo, perché la nave ha anche dei prodotti, c'è la sala macchine, i residui. Per cui la Capitaneria di porto, nel dare l'autorizzazione, non ha detto di buttarla a mare (perché non era acqua pulita), ma ha detto di portarla via. A quel punto, l'Agip ha noleggiato le bettonline.

*D'ALESIO Antonio.* Può darsi (questo mi viene in mente ora) che non sia stata l'Agip a incaricarci di fare quel servizio, ma la società che poi ha fatto il salvataggio. Lì c'è stato tutto un discorso dietro.

PRESIDENTE. Questo punto è molto delicato per noi. Sapere chi ha dato questo incarico è importante, perché la petroliera era sotto sequestro giudiziario ed era stata affidata all'agenzia marittima Panessa.

*D'ALESIO Antonio.* Un'agenzia dell'Agip.

PRESIDENTE. Se era sotto sequestro giudiziario, ci dovrebbe essere in teoria il documento di qualcuno del tribunale o della prefettura che autorizza questa richiesta. Invece non c'è neanche un documento. È per questo che noi avremmo bisogno del vostro aiuto e dei relativi documenti. Sapere chi ha dato questa indicazione per noi è importante, perché po-

trebbe esserci stata un'alterazione della petroliera, indicata dalla proprietà di ENI, senza un'autorizzazione formale da parte della magistratura.

*D'ALESIO Nello.* Ci sembra molto strano.

PRESIDENTE. Abbiamo recuperato tutta la documentazione del tribunale e non c'è questa autorizzazione.

*D'ALESIO Nello.* Ma quella è l'autorizzazione della Capitaneria di porto?

PRESIDENTE. Ve la faccio vedere. I colleghi ce l'hanno già, perché fa parte della loro documentazione.

*D'ALESIO Antonio.* Questa l'ha autorizzata la dogana.

*D'ALESIO Nello.* Leggo: «(...) introduzione presso deposito Toscope-trol di 10.000 tonnellate circa di acque (...), con residuo (...)». Vede? È l'impresa Neri. «Il sottoscritto dottor Piero Neri, in nome e per conto della ditta fratelli Neri (...)».

Quindi, il servizio non l'ha fatto l'ENI. Lo ha fatto l'ENI per conto della società che ha effettuato il salvataggio, chiamiamolo così: è la ditta Fratelli Neri che ha chiesto alla dogana di effettuare l'operazione. Si legge: «Il sottoscritto dottor Piero Neri, in nome e per conto della ditta Fratelli Neri (...), premesso che a bordo dell'Agip Abruzzo in rada di fronte al porto si trovano, in seguito alle operazioni di spegnimento dell'incendio» – perché hanno spento l'incendio – «10.000 tonnellate di acque di mare inquinate e da residui oleosi, chiede a codesta (...)» – dunque c'è l'autorizzazione della dogana – «di voler autorizzare, con l'assistenza della Guardia di finanza, l'introduzione delle sopraindicate acque (...), dove resteranno stoccate in attesa di ulteriori decisioni».

PRESIDENTE. Quindi voi sareste stati pagati dalla ditta Neri. E la ditta Neri, secondo voi, che titolo aveva per fare questa cosa?

*D'ALESIO Antonio.* Sembrerebbe che Neri abbia fatto il salvataggio. Lei prima ha detto una cosa: non risulta che la nave abbia utilizzato gli impianti per spegnere, però da quanto si legge qui risulta che dall'esterno per giorni e giorni abbiano buttato acqua a tonnellate via nave.

PRESIDENTE. Certo.

*D'ALESIO Nello.* Per quanto riguarda le operazioni di spegnimento da parte delle nostre navi Divina e Ardenza, anche quando è successo l'ultimo incidente della Costa Concordia, il salvataggio lo fece Neri e chiese a noi due barche per andare a fare lo spegnimento. È lo stesso discorso.

*D'ALESIO Antonio.* Noi abbiamo messo tecnicamente questi mezzi navali a disposizione della ditta Neri, che a quel tempo era stata incaricata di fare il salvataggio.

PRESIDENTE. Dobbiamo chiedere alla ditta Neri da chi è stata autorizzata, essendo il mezzo sotto sequestro, perché questa è la vicenda a valle. Secondo voi è Neri che ha assunto questa iniziativa, in quanto ha fatto il salvataggio.

*D'ALESIO Nello.* È così: la: «Direzione superiore circoscrizione Doganale» ha fatto la domanda alla dogana. La richiesta è firmata dalla ditta Fratelli Neri. Come vede è scritto: «per il successivo immagazzinamento, attraverso l'oleodotto (...)». Poi c'è scritto: «Vista la presente istanza, considerato che l'Agip Abruzzo, a seguito dell'incendio scoppiato sulla stessa, dopo la collisione con il Moby Prince (...)».

PRESIDENTE. Questa è la risposta della Guardia di finanza.

*D'ALESIO Nello.* Sì. «(...) non è in condizioni di navigare (...) si consente che le acque utilizzate per lo spegnimento dell'incendio (...), ancora esistenti nelle cisterne (...), vengano trasferite a mezzo delle bettoline retroindicate (...)».

PRESIDENTE. Ai depositi 2 e 3 della Toscopetrol.

*D'ALESIO Nello.* «L'introduzione in deposito verrà effettuata a mezzo dell'oleodotto collegante il deposito doganale sopracitato con la Darsena Petroli (...). Prima di iniziare l'introduzione (...) dovrà provvedere ad accertare che i predetti serbatoi siano vuoti» e infatti andarono a vedere se erano vuoti «ed a suggellare le valvole di uscita degli stessi. Al termine dell'introduzione e previo svuotamento della tubazione di collegamento con il pontile della Darsena Petroli dovranno essere suggellate le valvole di ingresso dei serbatoi (...). Le operazioni di allibo e di introduzione in deposito saranno effettuate con la continua vigilanza dei militari della Guardia di finanza». Dunque vuol dire che ci sono tutte le autorizzazioni possibili e immaginabili.

*D'ALESIO Antonio.* Le pare che la dogana ha dato l'autorizzazione se questo mezzo era sotto sequestro?

*D'ALESIO Nello.* C'è la Guardia di finanza e c'è l'autorizzazione della dogana.

PRESIDENTE. Ed è normale che si potesse mettere acqua sporca in quei due serbatoi di idrocarburi?

*D'ALESIO Nello.* Sì. È stata una fortuna, una manna, che quei depositi lì (il 2 e il 3) fossero vuoti, non ricordo da quanto tempo, perché sono passati tanti anni. Per la Toscopetrol stesso fu un *business*, perché aveva i serbatoi vuoti, poi da chi furono pagati non lo so. Penso che fummo pagati dal Neri stesso.

PRESIDENTE. Il tema dunque è da chi è stato pagato Neri.

*BATTISTA (M5S).* Vorrei chiedere ai signori D'Alesio se le loro bettoline facessero anche operazioni notturne. Se sì, di che tipo?

*D'ALESIO Antonio.* I nostri mezzi lavorano 24 ore al giorno. Normalmente si opera notte e giorno secondo le esigenze della nave. Se arriva una nave a mezzanotte e vuole il *bunker*, se questo viene autorizzato, si fa il *bunker* a mezzanotte. Non è detto che debba essere fatto solo di giorno. Operano ventiquattrore al giorno. Non so se è sufficiente la risposta.

*BATTISTA (Art. 1-MDP).* Come sapete, al momento della collisione il comandante Superina, come emerse dalle prime notizie del personale che era a bordo dell'Agip Abruzzo, disse «ci è venuta addosso una bettolina». Come ci è stato riferito da auditi ascoltati in precedenza e alla luce del raffronto tra le dimensioni del Moby Prince e una bettolina, sinceramente faccio sempre una fatica incredibile a riconoscere perché sia stata fatta quell'affermazione. Voi mi confermate che le dimensioni di un traghetto e di una bettolina sono difficilmente confondibili?

*D'ALESIO Nello.* Assolutamente.

*BATTISTA (Art. 1-MDP).* La mia domanda precedente era proprio questa, visto che c'era stata questa affermazione del comandante Superina. Vorrei capire anche se era prassi e consuetudine fare operazioni notturne di questo tipo, ma mi avete già risposto.

*PAGLINI (M5S).* Una domanda secca: quanto portava la bettolina Giglio? Di che stazza era e quanto tonnellaggio poteva caricare?

*D'ALESIO Nello.* La Giglio era intorno alle 700-800 tonnellate ma non più di 1.000 mi sembra.

*PAGLINI (M5S).* Era solo per una conferma. All'epoca, quando uscì la notizia sui giornali, scrissero che poteva portare 1.000 tonnellate.

*D'ALESIO Nello.* Normalmente i rifornimenti alle navi erano intorno alle 500-600 tonnellate di olio combustibile: parlo del bunkeraggio all'epoca. La bettolina dovrebbe essere intorno alle 800 o 1.000 tonnellate al massimo.

URAS (*Misto-CP-S*). Siccome ci è stato più volte detto che il traffico notturno era vietato e che il traffico notturno con le bettoline non era usuale (mi pare che ci siano diverse testimonianze in questo senso, soprattutto dalla Capitaneria di porto), mentre avevamo già individuato la presenza di bettoline e di traffico notturno, mi chiedo se questo traffico fosse al servizio della base NATO di Camp Darby. Vi chiedo se lavoravate anche per loro e se svolgevate un certo tipo di attività a sostegno delle navi militarizzate che erano in rada. Lo avete fatto in quei giorni?

PRESIDENTE. Può specificare la domanda senatore Uras?

URAS (*Misto-CP-S*). Ricordo che in più circostanze ci è stato notificato in questa Commissione che il traffico notturno non era consentito. In altri casi, invece, abbiamo riscontrato che questo traffico veniva comunque svolto. In particolare, mi chiedevo se lavoravate anche in nome, per conto, al servizio o a favore della base NATO di Camp Darby. Svolgevate al tempo servizi non per le navi militari, ma ad esempio per le navi militarizzate che facevano trasporti e che in quei giorni e in quei mesi arrivavano in rada?

D'ALESIO Nello. Premesso che noi operavamo anche di notte, lei mi prende un po' in contropiede. Ad ogni modo, ogni volta che usciamo in rada o in porto per fare un servizio, che sia di allibo o di *bunker*, abbiamo il permesso della Capitaneria di porto e sono compresi i tempi che indicano quel servizio. Certo, la dogana è una cosa, la capitaneria di porto è un'altra a livello di movimento; pertanto, se una bettolina usciva fuori a fare attività di *bunker* a una nave a mezzanotte significa che la Capitaneria di porto aveva autorizzato a svolgere tale procedura a quell'ora. Questa è la premessa generale.

Quanto alla seconda domanda, noi non facevamo traffico con la base NATO. Può darsi che avessimo rifornito anche navi militari su ordine dell'ENI o dell'AGIP. Però ricordo poco, noi navi militari non ne abbiamo quasi mai rifornite.

D'ALESIO Antonio. Da quello che ricordo mi sembra di no. Da quello che ricordo io non mi sembra di averne rifornite.

URAS (*Misto-CP-S*). Navi civili?

D'ALESIO Antonio. Sì.

PAGLINI (*M5S*). Ovviamente sulla questione delle bettoline c'è un grande interesse, perché durante quella notte vengono nominate più volte sia dal comandante dell'AGIP Abruzzo, sia dalle comunicazioni e poi voi stessi cercate le vostre bettoline. Lo stesso comandante del porto Albanese, che abbiamo audito in questa sede, ci ha detto che non era possibile che le imbarcazioni di tale specifica potessero uscire di notte, perché un

provvedimento nel portulano stabiliva che imbarcazioni che trasportavano materiali pericolosi non avevano l'autorizzazione ad uscire. Se voi ci dite questo, possiamo pensare che lì tutti andavano contro le regole, a cominciare dalla capitaneria che comunque dava e firmava le autorizzazioni a chi poi alla fine si trovava nelle rade di notte a fare rifornimenti alle imbarcazioni.

Tornando alla domanda che vi ho fatto prima riguardo alla portata della bettolina Giglio (e voi ci avete confermato la stazza di 1.000 tonnellate), quella notte quella imbarcazione ha un po' il dono dell'ubiquità perché viene vista e segnalata in più posti contemporaneamente. Vi chiedo quindi di aiutarci a capire di più dove poteva essere collocata questa bettolina la notte tra il 10 e l'11 aprile.

Da alcune bolle in nostro possesso si evince che in un primo momento la citata bettolina ha caricato 800 tonnellate per poter andare il pomeriggio a fare un rifornimento all'AGIP Napoli e quest'ultima riceve tale carburante; invece lo stesso comandante Cannavina ci ha detto che quel giorno l'AGIP Napoli non fece bunkeraggio. Chiedo quindi alla Presidenza in forma diretta di fare richiesta immediata dei libri di bordo dell'AGIP Napoli per verificare se quel pomeriggio fu fatto bunkeraggio.

La bettolina rientra alle ore 19.40 e secondo un'altra bolla alle ore 20.55, quindi pochissimo tempo dopo. La troviamo con un carico di 1.200 tonnellate che va a fare un altro rifornimento alla nave di bandiera italiana denominata Mare Sereno, poi Luciana Della Gatta: inizia a fare bunkeraggio alle ore 20.55 e finisce alle ore 00.20. Abbiamo quindi un carico troppo consistente e dei tempi non corrispondenti; nello stesso tempo però la bettolina Giglio, secondo testimonianze rilevate sempre la stessa notte, viene collocata in altri posti da altre persone (testimonianze che abbiamo avuto anche in questa sede). Mi riferisco all'avvisatore Ricci e al comandante Sgherri: quest'ultimo la colloca nelle stesse ore della notte presso la nave 21 Oktobar II, Ricci invece dà un'altra collocazione. Vi farò avere tutti i dati precisi. A seconda delle bolle, si ha quindi una certa impressione della bettolina Giglio quella notte. Vi chiedo quindi un aiuto anche perché il comandante Cannavina dice che aspettava la Giglio per il giorno successivo e non per il 10 aprile.

Inoltre, soprattutto, vorrei collegare la questione a quanto riferito dal comandante Superina una volta arrivato in banchina (quindi la stessa notte), a proposito delle bettoline.

A questo riguardo cito alcune parole di una sua intervista. Perché il comandante Superina dice che forse era una bettolina? Egli riferisce quanto segue: «Eravamo all'ancora» – questo lo dice a caldo – «quando il terzo ufficiale» – quindi Rolla – «mi ha avvertito che sul radar si vedeva chiaramente una nave in avvicinamento». Costoro quindi vedono una nave in avvicinamento. Egli prosegue: «Tutti abbiamo pensato a una bettolina e non ci siamo allarmati più di tanto. Mi sono detto: ci ha sicuramente visti, poi accosterà. E mi sono messo nuovamente tranquillo. Invece abbiamo sentito una gran botta. La mia nave è stata scossa violentemente da cima a fondo, poi per un attimo c'è stato un grande stridore di

lamiere e ho capito che la nave che ci è venuta addosso non poteva essere una semplice bettolina».

In questo passaggio, pertanto, il comandante Superina non dà per scontato che la bettolina di notte non possa navigare: dice che probabilmente si trattava di una bettolina che si stava affiancando all'AGIP Abruzzo. Tutto questo fa capire che c'è molta confusione su quello che avviene di notte nella rada di Livorno tra imbarcazioni che devono fare bunkeraggio e che non devono farlo; comunque era quasi normale che una bettolina si potesse accostare di notte anche a una petroliera. Se voi ci aiutate a capire cosa avviene quella notte alla bettolina Giglio, ve ne saremo grati.

PRESIDENTE. Premetto che i signori D'Alesio hanno già comunicato che l'esigenza di bunkeraggio veniva richiesta dalle navi quando si presentava, quindi non c'era il limite notturno. Questo fatto veniva però autorizzato singolarmente dalla capitaneria; chiedo quindi di specificare, eventualmente, se la procedura di autorizzazione era scritta o meno. Pertanto le nostre notizie sul divieto di movimento notturno in realtà sono smentite dal fatto che in caso di necessità il rifornimento, ovvero il bunkeraggio, era autorizzato singolarmente. Anche su questo avrei una richiesta di approfondimento: anche il bunkeraggio diurno era autorizzato singolarmente? Ogni bunkeraggio era autorizzato dalla capitaneria?

*D'ALESIO Antonio.* Sì, sempre.

Da quello che ricordo, nel pomeriggio la bettolina Giglio ha fatto rifornimento a questa nave dell'AGIP, poi evidentemente è entrata in porto ed è andata a caricare un altro *bunker* per un'altra nave. Questo ora mi viene a mente, questo è il problema: è andata a caricare un altro rifornimento ad un'altra nave nel porto. Ora lei mi dice il nome della nave.

PRESIDENTE. È Mare Sereno.

*D'ALESIO Antonio.* È Mare Sereno.

PRESIDENTE. Però c'è un dato che le chiedo di chiarire: se la bettolina Giglio può portare «x» tonnellate, come fa a fare 1.200 tonnellate?

*D'ALESIO Antonio.* È andata a fare rifornimento a questa nave dell'AGIP, poi è tornata al porto, è andata al deposito, ha caricato l'altro *bunker* a questa nave di cui mi dice ed è andata a consegnarlo.

PRESIDENTE. Se può portare 600 tonnellate come fa a portarne 1.200?

*D'ALESIO Nello.* Mi scusi, mio fratello ha detto circa 800, ma non vorrei che la bettolina Giglio ne portasse 1.200-1.300. Se è una questione di numeri, dovete dirci di portare tutte le informazioni sulle nostre navi.

Non vorrei trovarmi in difficoltà: siamo tranquilli e sereni, la nostra attività è alla luce del giorno e della notte, perché si lavora anche di notte.

Queste bettoline lavorano giorno e notte. Quando hanno fatto un bunkeraggio, rientrano in porto e ricaricano. Può anche darsi che il *bunker* della bettolina Giglio portasse 1.800 o 2.000 tonnellate (non ricordo bene) e che a bordo avesse sia il *bunker* dell'Agip Abruzzo, che ha rifornito, sia quello che poi ha fornito la sera all'altra nave. Questo è il motivo per cui viene vista in diversi ormeggi. È una cosa normale per le bettoline portuali. Se lei venisse a Livorno, vedrebbe che noi abbiamo quattro mezzi che lavorano in porto ed è un continuo andare e venire.

*D'ALESIO Antonio.* 24 ore su 24.

PAGLINI (*M5S*). È possibile sapere quante tonnellate poteva trasportare la bettolina Giglio?

*D'ALESIO Nello.* Mi posso informare.

Tutti i mezzi di oggi portano 2.000 tonnellate, perché nel tempo abbiamo ricostruito la flotta per il bunkeraggio. Abbiamo constatato che le necessità delle navi da bunkerare sono superiori e abbiamo fatto tutte navi tutte a doppio scafo per evitare eventuali incidenti. Ripeto, portano tutte circa 2.000 tonnellate. La bettolina Giglio può essere portare 800, 1.200 o 1.300 tonnellate, ma onestamente non ricordo.

Il concetto è questo. È normale vedere la bettolina Giglio nel porto di Livorno in tre o quattro ormeggi. Fa il *bunker* e va all'ormeggio, poi magari viene chiamata a caricare, alla raffineria o al deposito, carica e va a fare il *bunker* all'altra nave.

Su quanto detto dal comandante del porto, secondo cui di notte non si «bunkera», onestamente questo non lo ricordo. Ricordo che si sono fatti tanti bunkeraggi anche di notte. Forse a quel tempo non era ammesso, non lo so.

PRESIDENTE. Al limite a queste richieste più specifiche potete risponderci per iscritto. Vi faremo domande puntuali a cui potrete risponderci per iscritto.

*D'ALESSIO Nello.* Sì, certo, il tempo di reperire le informazioni.

PRESIDENTE. Bene, stiamo definendo le notizie che ci servono. Abbiamo bisogno di chiarire questo passaggio della bettolina Giglio e gli altri elementi sul tema Toscopetrol.

*D'ALESIO Nello.* Ho quasi l'impressione che tutto il *caos* sia stato fatto dalla bettolina Giglio e onestamente ciò mi infastidisce, per non dire di più. Noi siamo gente di mare e non degli sprovveduti. La nostra azienda opera da ottant'anni e durante tutta la sua vita è stata sempre l'orgoglio della città e di chi l'ha gestita.

PRESIDENTE. Non abbiamo assolutamente dubbi sulla vostra professionalità, né sull'onestà.

Vi invito a mettervi nei nostri panni. Questa Commissione d'inchiesta è stata istituita perché ci sono degli elementi da chiarire. Purtroppo ci sono dei dati che dobbiamo per forza approfondire, anche per togliere dei dubbi all'opinione pubblica. Alcuni elementi sono rimasti sullo sfondo e magari a voi non è stata data l'occasione di parlare. Magari non sapete neanche che qualcuno ha fatto domande sulla bettolina Giglio o sulla pulizia della nave. Noi facciamo queste domande anche per chiarire all'opinione pubblica dei punti che, altrimenti, rimanendo oscuri, lasciano delle ombre. Svolgiamo quest'attività con il senso di responsabilità che sentiamo nei confronti delle vittime. Vi ringraziamo per la vostra disponibilità e se ogni tanto i toni sono un po' particolari è solo per approfondire e provare a ricordare insieme le cose.

GRANAIOLA (*Art.1-MDP*). Signor Presidente, vorrei sapere se il signor D'Alesio ricorda se, quando ha notato questo bagliore, ha visto o sentito un elicottero che sorvolava la zona. Anche la questione dell'elicottero è stata molto dibattuta. Vorrei fare anche un'altra domanda. Stamani lei, signor D'Alesio, ha detto che vi siete tranquillizzati quando avete avuto cognizione che tutte le vostre bettoline erano a posto. In quel momento siete venuti anche a conoscenza del fatto che era coinvolta la Moby Prince, oppure ancora nessuno di voi aveva questa cognizione?

D'ALESIO *Nello*. Quanto alla prima domanda, non ricordo di aver sentito alcun elicottero. Per quello che riguarda il coinvolgimento della Moby Prince, l'abbiamo scoperto il giorno dopo dai giornali.

MUSSINI (*Misto*). Signor Presidente, approfittando del fatto che la senatrice Granaiola è tornata sulla questione che ho prima sollevato, mi piacerebbe sapere che cosa si è mosso sui canali che voi ascoltavate dopo aver verificato che non era stata una vostra bettolina ad avere investito.

A noi risulta molto problematico dare una spiegazione a un fatto. Si sapeva – a quel punto voi lo sapevate – che se non era una vostra bettolina, non si trattava di una bettolina. Ciò era noto nel contesto, pur frenetico, in cui i fatti di quella notte si sono svolti. Tuttavia, c'era comunque una nave non identificata – non era la bettolina – che da qualche parte doveva essere. Pare veramente molto strana l'assenza di una parola, un verbo, un fiato sul fatto che ci fosse una nave che era andata addosso a una petroliera e che da qualche parte girava. Visto che un po' la memoria sta ritornando, mi farebbe molto piacere se ci concentrassimo su questo aspetto. C'è il nulla sul fatto che una nave girava in fiamme.

D'ALESIO *Nello*. Onestamente non ricordo. Sono sicuro di aver visto il bagliore, ma non ricordo. Quando ho capito che si trattava di un grosso incidente in mare, ho pensato non a una collisione, ma ad un incendio a bordo dell'Agip Abruzzo. Può capitare in una petroliera. Chiamai il dottor

Tito Neri, che gestiva i rimorchiatori, cui chiesi di affacciarsi alla finestra e vedere cosa stava succedendo (egli abitava dietro casa mia). Lui mi disse – scusate l'espressione – che c'era un casino del diavolo. Fu lui che avvertì la Capitaneria di porto. Lì per lì non ho avuto l'impressione che ci fosse stata una collisione.

PRESIDENTE. E comunque della Moby Prince lo sapeste soltanto il giorno dopo? Le comunicazioni poi finirono?

*D'ALESIO Nello.* Sì, finirono.

PAGLINI (M5S). Ho capito adesso perché chiamaste Tito Neri, eravate vicini di casa.

*D'ALESIO Nello.* Sì, quando vidi questa cosa chiamai Tito, con cui siamo amici e abbiamo passato tanti anni insieme in Confitarma. Gli chiesi di affacciarsi e vedere cosa succedeva. C'era una cosa mai vista prima: più che di fiamme, si trattava di una nuvola, una cosa indescrivibile.

Ripeto, ero convintissimo che l'Agip Abruzzo fosse andata a fuoco e non che fosse stata collisa da una nave esterna. Questa fu la mia impressione immediata. Tito mi disse che anche lui vedeva. Egli chiamò subito i rimorchiatori che – mi disse – mandò subito fuori. Credo che abbia anche avvertito la Capitaneria di porto e l'avvisatore marittimo. Questo è quanto io ricordo. La questione era tra loro e io non sono più intervenuto. Ripeto, però, che appresi del coinvolgimento della Moby Prince la mattina successiva, quando fu riportato dal giornale.

PAGLINI (M5S). La nostra Commissione ha audito persone che abitavano anch'esse di fronte alla rada. Quella notte il pilota Savarese vide proprio il Moby Prince con i suoi occhi. Riconobbe il Moby Prince, addirittura dal fumaiolo (probabilmente mentre si stava defilandando da dietro l'Agip Abruzzo) e si mobilitò immediatamente, andando nella sede dei piloti per segnalare questo fatto. Quindi, do per scontato che qualcuno vide questa scena a occhio nudo.

Voi siete sulla vostra terrazza e, quindi, avete una visuale chiara di quello che sta succedendo davanti. Oltretutto, avete anche lo strumento del telescopio.

Ho già fatto questa domanda ai signori Antonio e Francesco. Per caso vi viene l'idea di puntare il telescopio, che è un grande binocolo, verso la scena per vedere qualcosa di più? Vi viene questa curiosità? Fate questo tipo di gesto?

Soprattutto, nel momento in cui sentite con il VHF che si parla di bettoline, voi cosa fate? Come vi relazionate con le vostre imbarcazioni a questo punto? Abbiamo capito che potevano benissimo essere in rada, visto che vi allarmate e vi chiedete se non si tratti di una delle vostre, come dice il suo figliolo. Avevate dei mezzi di comunicazione (VHF, ca-

nali dedicati) con cui potevate parlare direttamente con le vostre imbarcazioni? La vostra sede quella notte era aperta? Visto che erano fuori in rada, chi è che coordina nella vostra azienda i movimenti notturni? C'era gente nella vostra sede? Vorremmo insomma sapere in quella fase come vi siete comportati.

*D'ALESIO Nello.* La sede era chiusa a quell'ora. Noi avevamo in casa un VHF interno a disposizione per tutti i mezzi. Tramite quello abbiamo chiamato i mezzi: qualcuno ha risposto e qualcun'altro no. Io mi sono preoccupato di avvertire l'uomo addetto al servizio dei mezzi e ai bunkeraggi, dicendogli cosa stava succedendo. Lui ha fatto un giro di telefonate e ci ha chiamato dicendo che tutti i mezzi erano rientrati in porto prima delle 7.

PRESIDENTE. L'uomo addetto al bunkeraggio era un vostro dipendente?

*D'ALESIO Nello.* Sì, era un nostro dipendente.

PRESIDENTE. Quindi lui era a casa, non era negli uffici. Gli uffici erano chiusi. Lui era a casa e da lì chiama al telefono.

*D'ALESIO Nello.* Con il VHF ha chiamato e ha segnalato che tutti i mezzi erano in porto.

PAGLINI (*M5S*). Dunque avete fatto subito uno *screening* dei vostri mezzi. Poi avete chiamato l'Avvisatore dopo più di un'ora, alle 11,45 (ora non ho sottomano l'orario preciso), per chiedere di nuovo dove fosse la Giglio. E l'Avvisatore vi dice, appunto, che la Giglio è al Mare Sereno, quindi è a posto. Quindi voi per un'ora non sapete dov'è questa nave Giglio, visto che dopo più di un'ora dal *mayday* continuate a cercare questa imbarcazione. Come ve lo spiegate? Perché nessuno prima vi dà informazioni a tal proposito?

*D'ALESIO Nello.* Questa è una domanda a cui non mi rimane facile rispondere. Può darsi che la Giglio, rientrata in porto, avesse caricato altro *bunker* a questo Mare Sereno e fosse nella fase di andare a fianco al Mare Sereno. La cercavamo per questo motivo, non so se rendo l'idea. Mi scusi, senatrice Paglini, questa diventa quasi un'inquisizione. A questo punto io non rispondo più.

PAGLINI (*M5S*). È per capire.

*D'ALESIO Nello.* Erano tutte rientrate in porto la sera, prima che facesse buio. Poi può darsi che la Giglio (ora non mi ricordo, dovrò fare delle verifiche) abbia ricaricato per questo Mare Sereno e sia andata a fare il *bunker* al Mare Sereno, che era in porto, non in rada. Il *bunker*

è stato fatto in porto. Perché ho chiamato l'Avvisatore marittimo? Perché in quel caos si chiamano tutti.

PRESIDENTE. Il bunkeraggio di Mare Sereno avveniva dentro il porto, giusto?

*D'ALELIO Nello.* Sì.

PRESIDENTE. Ringraziamo i signori D'Alesio per la disponibilità, per la pazienza e anche per la fatica di richiamare ricordi di tanti anni fa. Vi invieremo delle richieste specifiche su questi tre punti, sperando che voi, anche con l'aiuto dei vostri uffici, sarete in grado di aiutarci.

Vi chiedo la massima collaborazione. Ci interessa tutto quello che potete trovare.

*D'ALELIO Antonio.* Su questo, signor Presidente, ci conti nel modo più assoluto.

PRESIDENTE. Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

*I lavori terminano alle ore 12,45.*