



Senato della Repubblica

---

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 59

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

AUDIZIONE DEL SIGNOR MASSIMO MORI UBALDINI,  
DIPENDENTE DELLA DITTA D'ALELIO ALL'EPOCA DEI FATTI

67<sup>a</sup> seduta: martedì 14 novembre 2017

Presidenza del vice Presidente DI GIACOMO

## I N D I C E

**Audizione del signor Massimo Mori Ubaldini, dipendente della ditta  
D'Alesio all'epoca dei fatti**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 4, 5 e <i>passim</i>	<i>MORI UBALDINI</i> . . . . .	Pag. 3, 4, 5 e <i>passim</i>
BATTISTA ( <i>Art. 1-MDP</i> ) . . . . .	4, 9, 10		
CAPPELLETTI ( <i>M5S</i> ) . . . . .	10		
FILIPPI ( <i>PD</i> ) . . . . .	5		
GRANAIOLO ( <i>Art.1-MDP</i> ) . . . . .	5, 9		
PAGLINI ( <i>M5S</i> ) . . . . .	6, 8, 11 e <i>passim</i>		

---

*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-Ipl; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL; Misto-UDC: Misto-UDC.*

*Interviene il signor Massimo Mori Ubaldini, dipendente della ditta D'Alesio all'epoca dei fatti. È presente altresì alla seduta, ai sensi dell'articolo 23 del Regolamento interno, il dottor Fabio Ignazio Scavone, collaboratore della Commissione.*

*I lavori hanno inizio alle ore 12,10.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

#### **Audizione del signor Massimo Mori Ubaldini, dipendente della ditta D'Alesio all'epoca dei fatti**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del signor Massimo Mori Ubaldini, dipendente della ditta D'Alesio all'epoca dei fatti.

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

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

Do il benvenuto al signor Mori Ubaldini, che ringrazio per la sua presenza qui oggi.

Chiedo all'audito se ritenga che il suo intervento debba essere secretato e la stessa domanda rivolgo ai commissari. In ogni caso, l'audito e i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la secretazione 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.

Cedo volentieri la parola al signor Mori Ubaldini, che invito a riferire alla Commissione sulla notte dell'incidente ed eventualmente sugli avvenimenti dei giorni successivi.

**MORI UBALDINI.** La ringrazio, signor Presidente.

Parliamo del 1991 e, per quanto io possa dare dei riferimenti temporali, quello che posso dire è che in quell'anno ero dipendente della società armatrice Dalmare, cioè della ditta D'Alesio: mi occupavo di organizzare servizi di rifornimento alle navi in porto e in rada nella posizione in cui si trovavano.

Posso riferirvi solo sui servizi che organizzavo. Mi sembra che l'incidente sia accaduto di notte o comunque nelle prime ore della notte, ma su questo non ho assolutamente nulla da riferire. L'unica cosa che posso dire è che l'Agip Abruzzo, per quanto mi ricordo, era ormeggiata in rada a

Livorno, a circa un miglio e mezzo dal porto, anche se ciò non ha praticamente nulla a che vedere con il programma di rifornimenti che io facevo durante il giorno nel porto di Livorno: non posso darvi pertanto nessun'altra notizia.

L'unica cosa che posso aggiungere è che, abitando ad Antignano, cioè quasi di fronte all'ormeggio della cisterna Agip Abruzzo, quel giorno, quando l'incidente ormai era successo, mi affacciai e diedi uno sguardo alla rada e al mare, anche se non si riusciva a vedere assolutamente nulla perché c'era solo nebbia. Di più non saprei. Posso rispondere alle vostre domande, ma non ricordo altro.

PRESIDENTE. Lei non è stato mai sentito dalla magistratura in relazione a questi avvenimenti, vero?

MORI UBALDINI. Assolutamente no; la vostra è la prima convocazione che ricevo. Non ho avuto altri contatti di nessun tipo e di nessun altro genere.

BATTISTA (*Art.1-MDP*). Signor Mori Ubaldini, come lei ben sa, al momento della collisione tra l'Agip Abruzzo e il traghetto Moby Prince, il comandante dell'Agip Abruzzo, Superina, quando lancia il *mayday* per i soccorsi, dice di essere stato investito da una bettolina.

Questo fatto mi ha lasciato personalmente molto perplesso. Confrontando le dimensioni di una bettolina con quelle di una nave traghetto, si fa un po' fatica a comprendere la confusione in cui è caduto un comandante di lungo corso come Superina. Vorrei un suo commento sul fraintendimento che può esserci stato da parte del comandante Superina, perché è una svista abbastanza sorprendente.

Le chiedo poi se, durante il periodo in cui lei ha lavorato per la ditta D'Alesio, è mai successo che siano stati fatti rifornimenti e attività di bunkeraggio in ore notturne.

Mi rendo conto che è uno sforzo di memoria, visto che sono passati tanti anni ma le chiedo se, all'indomani dell'incidente, c'è mai stato qualche commento del tipo: «Ma tu hai visto qualcosa? Ma c'era una bettolina quel giorno?». A questo proposito, mi sembra che il giorno dell'incidente sia stata registrata dall'avvisatore marittimo l'uscita della bettolina Giglio per fare un bunkeraggio. Sarebbe utile per noi avere qualche indicazione al riguardo. Vorrei sapere se è stata un'informazione trasposta nel corso degli anni, stante la percezione della possibile presenza di una bettolina, anche non direttamente coinvolta, che potrebbe però magari aver creato qualche problema alla rotta del traghetto Moby Prince.

MORI UBALDINI. Ricordo che la motocisterna Giglio della ditta D'Alesio aveva il compito di effettuare un bunkeraggio in rada nelle ore diurne, peraltro autorizzato dalla Capitaneria di porto: preciso il riferimento alle ore diurne. Premetto che, dovendo fare bunkeraggio, la Giglio era soggetta ad una scorta della Guardia di finanza a bordo, perciò, nel

momento in cui la bettolina è uscita, oltre ad avere il permesso della Capitaneria di porto, aveva a bordo anche un militare della Guardia di finanza che doveva controllare l'effettivo rifornimento alla nave.

Se posso chiederlo, a che ora è successo l'incidente?

PRESIDENTE. Alle ore 22,30.

*MORI UBALDINI.* Alle 22,30, quindi in piena notte.

A questo proposito preciso che, per ordinanza della Capitaneria, non è possibile fare rifornimento ad una nave in rada nelle ore notturne. Ciò è ammesso solo in situazioni eccezionali, con l'illuminazione consentita, ma non è certo questo il caso.

Confermo che la Giglio è uscita durante le ore diurne per fare un rifornimento in rada.

Quanto poi al fatto che il comandante dell'Agip Abruzzo abbia confuso un traghetto con una bettolina, non saprei cosa dire: forse, vedendo passare in rada l'imbarcazione, può aver notato effettivamente il passaggio di una cisterna, ma escludo una collisione, perché avrebbero immediatamente avvisato la Capitaneria e la Guardia di finanza. Non credo quindi assolutamente che una cosa di questo tipo possa essersi verificata in quel momento.

Confermo poi che, se anche c'è stato un passaggio lungo la rotta della nave che doveva essere rifornita dalla motocisterna Giglio, ciò è avvenuto nelle ore diurne. Non riesco dunque a spiegare come sia venuto fuori che una cisterna possa essere entrata in collisione con l'Agip Abruzzo o che le sia transitata vicino, perché i rifornimenti avvengono nella dovuta sicurezza. Non posso dire altro.

La cosa importante è che ufficialmente ci sia un permesso della Capitaneria, perché tutte le operazioni di bunkeraggio vengono autorizzate dalla Capitaneria, sia in porto che in rada; inoltre, nel momento in cui inizia il rifornimento, la bettolina coinvolta è scortata dalla Guardia di finanza. Questo posso dirlo con certezza come responsabile dei servizi.

*GRANAIOLO (Art.1-MDP).* Signor Mori Ubaldini, in parte mi ha già risposto, ma le chiedo di avere la pazienza di ripetere come erano organizzati i rifornimenti in rada. Come avvenivano materialmente? Qual era l'iter? Può dirci inoltre – se lo ricorda o se lo sa – se quel giorno era solo un mezzo a rifornire le navi in rada o ce n'era più di uno?

*FILIPPI (PD).* Signor Presidente, voglio chiedere all'audito se si sente di escludere in maniera categorica l'eventualità di un servizio non autorizzato da parte di una delle bettoline. Non mi riferisco tanto all'urto, quanto al fatto che una bettolina si potesse trovare nelle vicinanze, al di là dell'esistenza di un eventuale divieto o comunque di un'interdizione alla navigazione e al rifornimento. A questo proposito mi sembra comunque che qualcosa sia già stato detto sui servizi di bunkeraggio, che dovevano essere effettuati entro una certa ora.

Chiedo al nostro ospite se si sente di escludere in maniera categorica la possibilità di un servizio non autorizzato e quindi fuori dalle disposizioni ufficiali e formali.

Infine, signor Mori Ubaldini, in qualità di coordinatore dell'attività di bunkeraggio le chiedo se, fosse in grado di garantire la esatta posizione di tutte le bettoline per il servizio di riferimento.

*MORI UBALDINI.* Rispondo innanzitutto alla domanda della senatrice Granaiola su come avvengono i rifornimenti in rada.

Il programma dei rifornimenti in rada prevede un carico, con tanto di documento doganale e di autorizzazione della Capitaneria di porto. Come ho già detto prima, nel momento in cui una bettolina lascia il punto di carico, è scortata dalla Guardia di finanza. Successivamente, dopo che si è concordato l'orario del rifornimento con la nave interessata, la bettolina inizia ad uscire dal porto e si dirige sottobordo alla nave. Non è possibile che avvenga qualcosa di diverso, anche perché esiste l'avvisatore marittimo che dà la posizione: come sappiamo, infatti, tutte le navi e tutte le cisterne, nel momento in cui entrano o escono dal porto, comunicano all'avvisatore marittimo il movimento che stanno facendo.

La bettolina dunque, una volta uscita dal porto, ha chiesto all'avvisatore la posizione della nave da rifornire e si è diretta sotto la nave, con tanto di documento doganale, autorizzazione della Capitaneria e scorta della Guardia di finanza. Non c'è altro da dire. Dopo aver concluso il rifornimento, torna tranquillamente in porto – sempre con la scorta della Guardia di finanza – e praticamente il suo servizio è finito.

Affermo poi in maniera categorica che nessun'altra bettolina della Dalmare era coinvolta in altri servizi in rada il giorno dell'incidente. L'unica cisterna che è uscita per rifornire la nave in rada è stata la motocisterna Giglio. Non c'è stato nessun altro rifornimento in quel giorno.

Ci tengo anche a precisare che i rifornimenti notturni non sono ufficializzati in nessun modo, perché non possono esistere: l'ordinanza non li prevede. Pertanto, se poi c'è stata una bettolina fantasma venuta da chissà quale porto, non sono assolutamente in grado di dirlo.

Escludo comunque categoricamente che altre bettoline della società Dalmare avessero compiti di servizio in rada.

*PAGLINI (M5S).* Ringrazio il signor Mori Ubaldini, la cui audizione assume sicuramente una valenza particolare, dal momento che non è stato mai sentito prima sulla vicenda del Moby Prince. A noi interessa capire più che altro le dinamiche della notte dell'incidente, anche ascoltando quanto ha da dirci chi era presente nelle vicinanze, come è il caso del nostro ospite che, come ci ha riferito prima, viveva ad Antignano, quindi di fronte alla rada dove è successa la tragedia.

Signor Mori Ubaldini, lei prima ha accennato al fatto che ad un certo punto esce di casa, guarda verso il mare e vede la nebbia. Può dirci a che ora e in quali circostanze? Come faceva a sapere dell'evento? L'hanno chiamata? Le hanno telefonato? Le faccio queste domande perché, stando

a quello che abbiamo sentito e visto nel corso di quasi due anni di attività della Commissione, abbiamo necessità di fare chiarezza sulla questione della nebbia.

Dopo la collisione ci furono difficoltà di visibilità in rada a causa del vento e del grandissimo incendio che era scoppiato. Abbiamo sentito dire che c'era nebbia e che non c'era. Abbiamo filmati che sono stati girati cinque minuti dopo l'impatto in cui la nebbia sulla petroliera non si vede, mentre si vede addirittura il riflesso dell'incendio sul mare, per cui è chiaro che, se ci fosse stata la nebbia, ciò non sarebbe stato possibile.

Ci faccia capire dunque meglio quando vede la nebbia, in quali circostanze e dopo quanto tempo dall'incidente, perché per noi è importante. Se possibile, le chiedo anche di aiutarci a capire se si trattava di nebbia o di fumo.

Potrebbe poi spiegare meglio qual era il suo ruolo nella compagnia e in che cosa si distingueva? Forse lo ha detto prima, ma non ho capito bene.

Le chiedo poi di dirci, proprio in ragione del suo ruolo, quale stazza avesse la bettolina Giglio, visto che in alcuni articoli usciti sul quotidiano «Il Tirreno» pochissimi giorni dopo l'incidente si parlava di una capacità di 1.000 tonnellate, un dato che non corrisponde a quello risultante dalle bolle, per cui sembrerebbe che la bettolina trasportasse molto più materiale, molto più carburante. Si ricorda quale stazza avesse la Giglio?

Infine, c'è un'altra cosa che non mi è chiara. Com'è possibile che dagli uffici di un armatore si cerchi una bettolina di notte chiedendo dov'è? Da quello che abbiamo capito, infatti, quella sera tutti stavano cercando la bettolina Giglio. Ad un certo punto, alle 23,45, l'avvisatore dice che la bettolina Giglio è presso la Mare Sereno, se non ricordo male. Perché la bettolina non si trova? Perché la stavate cercando? Perché alle 23,45 chiedete all'avvisatore dov'è?

Inoltre, da dichiarazioni rese recentemente in questa Commissione da testimoni che hanno visto la scena dell'incidente dalla costa di Livorno e che addirittura hanno identificato con i propri occhi sia l'Agip Abruzzo che la Moby Prince, sappiamo che ci sono state persone che si sono attivate e che sono andate addirittura nella sede dei piloti (il pilota Savarese, in particolare, ha testimoniato questa cosa fondamentale e importantissima). Visto che esistevano dei mezzi di comunicazione (telefoni, canali riservati), com'è possibile che la ditta D'Alesio non avesse comunicazioni per identificare le due imbarcazioni, quindi l'Agip Abruzzo e il Moby Prince, vale a dire un traghetto con molte persone a bordo?

Signor Mori Ubaldini, le chiedo se, la sera dell'incidente o nei giorni successivi, lei ha mai avuto sentore del fatto che la cosa fosse mai stata messa in luce anche attraverso i vostri canali.

*MORI UBALDINI.* L'Agip Abruzzo era ormeggiata nella rada del porto di Livorno, più o meno nella zona di mare di Antignano, ad una distanza dalla terraferma di circa un miglio e mezzo. Aggiungo che sono

andato a vedere che cosa fosse successo perché c'era un continuo squillare di sirene del Moby Prince o della stessa Agip Abruzzo per cui si capiva che doveva essere accaduto qualcosa. Pertanto, mi sembrava giusto andare a vedere, dal momento che dovevo solo attraversare la strada. Confermo che non sono riuscito a vedere, né l'Agip Abruzzo, né la Moby Prince, perché c'era veramente nebbia. Di questo sono certo perché lo ricordo perfettamente.

Quanto al mio ruolo, io mi occupavo di organizzare i servizi giornalieri perché tutti i giorni c'erano rifornimenti nel porto di Livorno con bettoline della ditta D'Alesio (la Giglio, la Montenero): io ero responsabile di organizzare il servizio, quindi il carico e il successivo rifornimento alla nave.

Per quanto riguarda la capacità della motocisterna Giglio, credo che avesse una stazza netta di circa 800 tonnellate, anche se la portata effettiva doveva essere intorno alle 1.800-1.900 tonnellate (2.000 era il massimo, ma normalmente il massimo non si raggiunge). Non mi ricordo, invece, i rifornimenti che aveva fatto, cioè se la quantità che doveva rifornire in rada quel giorno fosse più di 1.000 tonnellate: è difficile, se non impossibile, da ricordare. In ogni caso, siamo sicuramente al di sotto delle 1.700 tonnellate. In ogni caso, tenete conto del fatto che la Dalmare faceva quattro-cinque bunkeraggi al giorno: una minima percentuale in rada, ma principalmente nel porto di Livorno. Ripeto, non ricordo con precisione la stazza della Giglio, ma doveva essere da 1.700 e 100 tonnellate, vale a dire il carico che è consentito trasportare in base ai documenti doganali.

PAGLINI (M5S). Le avevo chiesto anche com'è possibile che voi dovette chiamare l'avvisatore Ricci per sapere dove sono le vostre bettoline, quando avete comunque i vostri canali di comunicazione.

MORI UBALDINI. Io ero molto tranquillo da questo punto di vista perché, come ho precisato prima, la motocisterna Giglio aveva terminato sicuramente il servizio, se non nelle ore diurne, comunque immediatamente dopo la sera, dal momento che, come ripeto, i rifornimenti di notte non sono consentiti. Forse chi ha telefonato all'avvisatore non era a conoscenza dei servizi. Può darsi che lo stesso armatore non fosse in grado di capire se tutte le cisterne che normalmente facevano rifornimenti erano già all'ormeggio. Può darsi che abbia telefonato per sua sicurezza, ma non sono stato certamente io, né so chi può essere stato. Su questo non ho altro da aggiungere. Dal mio punto di vista, sono più che tranquillo, nel senso che tutte le bettoline della ditta D'Alesio, se non avevano effettuato il bunkeraggio nel porto di Livorno, erano già tutte all'ormeggio; in ogni caso, erano due o tre quelle utilizzate giornalmente, non molte di più.

PAGLINI (M5S). Le risulta che quel giorno la vostra compagnia fece rifornimento all'Agip Napoli?



*MORI UBALDINI.* Non me lo ricordo. In rada? L'Agip Napoli era in rada a Livorno?

Può darsi che la Giglio abbia avuto il compito di effettuare il bunkeraggio all'Agip Napoli, ma in ore completamente diverse. Come ho detto, non ricordo il nome della nave che si andava a rifornire quel giorno, però, se dalla documentazione in vostro possesso risulta che era l'Agip Napoli, per me va benissimo. Come ho già precisato, il bunkeraggio è avvenuto sicuramente in altre ore e in altri momenti.

*BATTISTA (Art.1-MDP).* Signor Presidente, volevo un chiarimento perché a noi risulta che il 9 aprile la bettolina Giglio, ormeggiata vicino alla nave americana Margareth Likes, resta per fare bunkeraggio fino alle 23,18, poi rimane in rada fino alle 2,45 del giorno seguente.

Le chiedo se è consuetudine che le bettoline, dopo aver fatto bunkeraggio, restino fuori in rada. Non dovrebbero rientrare in un ormeggio? Le dico per completezza che sto facendo riferimento ad un passaggio riportato nel libro di Fedrighini, che riprende quasi tutti i verbali dei confronti. Ho su questo punto qualche perplessità in base a quello che lei ci ha detto poco fa, quando ci ha riferito che, durante la notte, le bettoline non fanno alcuna operazione. Mi domando, allora, come mai una bettolina sia rimasta in rada: sto parlando, ovviamente, del giorno precedente alla collisione.

Tenuto conto anche di quanto ha detto la collega Paglini, la Giglio fece rifornimento all'Agip Napoli fino alle ore 8 del 10 aprile del 1991, perciò, stando a quanto viene riportato, c'è stata questa operazione di bunkeraggio. In ogni caso, penso che tutte queste movimentazioni siano state registrate dall'avvisatore marittimo.

Può dirci se è stato un caso fortuito oppure se poteva succedere che una bettolina, dopo un rifornimento protrattosi nell'ormeggio fino ad ora tarda, uscisse e stesse in rada? Le dico che comunque è stato confermato che la Giglio era ferma: quando esce, il pilota vede la Giglio. È dunque solo per completezza che vorrei sapere quando viene avvistata la Giglio ferma all'ormeggio il 10 aprile. Sto chiedendo una cosa specifica: è normale che una bettolina, dopo un'operazione di bunkeraggio, stia delle ore in rada prima di rientrare nell'ormeggio?

*GRANAIOLA (Art.1-MDP).* Ho un'altra domanda, signor Mori Ubal dini.

Poiché lei ci ha detto che i rifornimenti vengono accompagnati dalla Guardia di finanza, cosa ci faceva la Guardia di finanza in rada quella sera fino alle ore 23,30, dal momento che il rifornimento può essere effettuato solo nelle ore diurne? Mi sembra strano. Per questo è importante sapere – perciò le avevo rivolto la domanda – se c'era una precisa organizzazione, un *iter* o un protocollo da seguire e se c'era un registro, perché è piuttosto strano, mi consenta, che, se si deve essere accompagnati dalla Guardia di finanza, quest'ultima possa restare così in rada, fino alle 23,30 della sera: mi sembra una situazione poco chiara.

*MORI UBALDINI.* Per rispondere innanzitutto al senatore Battista, vorrei un chiarimento: stiamo parlando del giorno prima dell'incidente? Qual era poi la nave?

*BATTISTA (Art.1-MDP).* Una nave americana, la Margareth Likes.

*MORI UBALDINI.* Ma era in rada?

*BATTISTA (Art.1-MDP).* No, era all'ormeggio.

*MORI UBALDINI.* Preciso che i bunkeraggi notturni in rada non sono previsti dall'ordinanza, anche se è assolutamente possibile farli nel porto di Livorno, perché c'è anche un'illuminazione tranquilla. Questa è la prima cosa da chiarire.

Quanto a ciò che è accaduto dopo le operazioni di bunkeraggio, ripeto, essendo scortati dalla Guardia di finanza, non ci sono altre possibilità. Quanto invece a quello che lei dice, senatore, in merito ad un rifornimento fatto il giorno prima in rada, non ne sono al corrente.

*BATTISTA (Art.1-MDP).* No, parliamo di un rifornimento fatto all'ormeggio, dopodiché la bettolina esce e sta in rada.

*MORI UBALDINI.* Può essere che – lo dico in base alla mia esperienza – non avendo un ormeggio stabilito, la bettolina sia rimasta in attesa che si liberasse qualche banchina. Questa però è una mia supposizione, perché non vedo il motivo per uscire in rada. Finito il rifornimento e dopo aver chiesto all'avvisatore marittimo una banchina, è possibile che in quel momento non ci fossero banchine disponibili, per cui si sia dovuto attendere quelle ore in rada. Questo può certamente succedere.

Quanto alla registrazione dei movimenti, preciso che avviene da parte del solo avvisatore marittimo; non c'è un registro della Capitaneria, né dell'azienda. È dovere del comandante gestirli: per maggiore tranquillità, dove non c'è ormeggio immediato, ci avvisano o possono avvisarci o darci notizia, ma c'è un comandante e sa bene come fare.

Sicuramente la bettolina è uscita in rada, ma non con la Guardia di finanza. Finito il bunkeraggio della nave, infatti, la Guardia di finanza termina il suo servizio e la cisterna è libera e non ha nessun obbligo di controllo. Se però voi mi dite che è uscita in rada, per la mia esperienza quello che posso dire è che in quel momento forse non aveva ormeggi a disposizione, per cui si è messa in rada in attesa, ma sia l'uscita che l'entrata sono sicuramente registrate dall'avvisatore marittimo.

*CAPPELLETTI (M5S).* Vorrei chiedere all'auditore se nei giorni immediatamente successivi a quelli della collisione sono stati erogati ulteriori servizi all'Agip Abruzzo e di che tipo.

*MORI UBALDINI.* Se parliamo di servizi organizzati dalla società Dalmare, assolutamente no; non sono stati erogati neppure altri servizi. Il giorno dopo l'incidente l'Agip Abruzzo era inavvicinabile: c'era una rete di controlli e di sicurezza che non lo avrebbe assolutamente permesso.

Confermo che i mezzi della ditta D'Alesio (Dalmare) non hanno fatto assolutamente nessun tipo di operazione, neppure di avvicinamento perché, come dicevo, dopo l'incidente ormai era tutto sotto il controllo della sicurezza principalmente.

*PAGLINI (M5S).* Signor Presidente, vorrei sapere com'è possibile che la Capitaneria abbia dichiarato che le bettoline erano tutte ferme in banchina dalle ore 20 della notte dell'incidente. Questa affermazione è fatta dietro vostra indicazione? Vi viene cioè chiesto qual era la situazione delle bettoline e voi date questo tipo di informazione? È così? Chi fu a dare l'informazione che tutte le bettoline erano ferme prima delle ore 20 del 10 aprile?

Come ho detto anche prima, dalle bolle che abbiamo risulta il rifornimento che la D'Alesio fece alla petroliera Agip Napoli, mentre il comandante dell'Agip Napoli, Cannavina, è venuto a dirci di non aver ricevuto quel giorno nessun tipo di bunkeraggio. Com'è possibile questo?

*MORI UBALDINI.* Lei mi sta chiedendo se l'armatore fosse informato dell'ormeggio delle bettoline?

*PAGLINI (M5S).* Chi diede queste informazioni alla Capitaneria?

*MORI UBALDINI.* Sicuramente l'avvisatore marittimo e lo stesso comandante della bettolina: certamente non il nostro ufficio, ma quello che dirigeva i movimenti. È obbligo del comandante, nel momento in cui termina il servizio ed effettua un movimento, sia in rada che in porto, darne comunicazione all'avvisatore marittimo. La notizia non viene assolutamente trasmessa agli uffici della società armatrice. Il giorno successivo noi controllavamo poi gli orari d'inizio e di fine dell'operazione attraverso i buoni di consegna emessi al momento del rifornimento: per *iter* d'ufficio vengono controllati gli orari per capire quando è avvenuto il rifornimento, anche perché a volte, passato un certo orario, ci sono altre spese. Questo è il compito dell'ufficio Dalmare.

I servizi vengono controllati dall'avvisatore marittimo, che comunque riceve dalla Capitaneria l'autorizzazione per la banchina in cui andare. Funziona in questo modo: l'avvisatore marittimo chiede alla Capitaneria le banchine disponibili e comunica poi al comandante, che deve effettuare il movimento, la banchina in cui andare. Avviene solo in questo modo.

*PAGLINI (M5S).* Non ho capito bene: è l'avvisatore marittimo che ha la competenza di riferire alla Capitaneria se le bettoline sono o meno in movimento? Siccome la Capitaneria dà una chiara e precisa informazione che sono ferme da prima delle ore 20, in questo caso è l'av-

visatore marittimo il referente della Capitaneria rispetto al movimento delle bettoline? Ci sta dicendo questo? È solo per capire la prassi, tutto qua.

*MORI UBALDINI.* Quello che sto dicendo è che la Capitaneria stabilisce la banchina di ormeggio, quando la bettolina ha finito il servizio e trasmette l'informazione all'avvisatore marittimo che, in contatto con la bettolina, riceve indicazione su dove deve poi spostarsi: questa è la prassi. È la Capitaneria che decide la banchina di ormeggio e, attraverso l'avvisatore marittimo, ne dà comunicazione alla bettolina in questione. Non so come spiegarlo.

*PAGLINI (M5S).* Noi, però, abbiamo delle bolle di consegna dalle quali si capisce che ci sono bettoline in giro fino a tarda notte, fino all'1,30: se questi permessi vengono dati dalla Capitaneria e addirittura ci sono a bordo anche degli ufficiali della Guardia di finanza, com'è possibile che la Capitaneria si contraddica? Chi può aver dato questa informazione? È la Capitaneria che si prende la responsabilità di dare una notizia di questo tipo oppure ha chiamato l'armatore e ha avuto informazioni? Com'è possibile che la Capitaneria, che rilascia i permessi, nel momento in cui vede una bettolina con a bordo ufficiali della Guardia di finanza, per tutto quello che può essere la regolamentazione della fornitura, dichiarare categoricamente che le bettoline sono tutte ferme alle ore 20? Chiedo a lei che cosa devo pensare.

*MORI UBALDINI.* Non ho ben capito il fatto concernente la cisterna in movimento fino alle 23. Chi le ha dato questa informazione?

*PAGLINI (M5S).* Abbiamo delle bolle, dei documenti della ditta D'Alesio da cui risulta che la bettolina rimase in giro fino all'1,30 della notte.

*MORI UBALDINI.* A questo punto, se effettivamente esiste una bolla da cui risulta che il rifornimento è finito all'1,30 – io non posso ricordarlo – e la Capitaneria dice che alle 20 la bettolina era all'ormeggio, allora la Capitaneria ha preso un granchio: non c'è nulla da fare, è la bolla che chiaramente conferma l'inizio e la fine del bunkeraggio. Se voi avete la documentazione giusta ed è indicato questo orario, ripeto, la Capitaneria ha preso un granchio. Voi non avete qui la bolla in questione?

*PAGLINI (M5S).* Dovrebbe essere agli atti.

*MORI UBALDINI.* Sarei curioso di vederla per capire come mai c'è questa contraddizione fra la bolla di consegna – che poi è il documento ufficiale che serve a fatturare il servizio – che indica l'1,30 di notte e quello che sostiene la Capitaneria, che dà le bettoline all'ormeggio alle ore 20: non riesco assolutamente a spiegarlo. Non ho altro da dire.

PAGLINI (*M5S*). Sì. Visto che il comandante dell'Agip Napoli ha praticamente negato il rifornimento di quel giorno, volevo sapere se ci può aiutare a capire che cosa può essere successo.

MORI UBALDINI. Non ricordo quale fosse la nave rifornita dalla motocisterna Giglio, se è di questo che si sta parlando. Se il comandante dell'Agip Napoli ha affermato una cosa del genere, è contraddetto dalla documentazione – ma solamente voi potete dirlo – cioè sia dalla ricevuta, sia dai documenti doganali. Se, di fronte a questo, il comandante afferma una cosa diversa vuol dire che chissà a che cosa pensava. Se voi però avete la documentazione, quella è la prova che il rifornimento è avvenuto. Non vedo come il comandante possa dire di no, quando esiste un documento doganale, la scorta della Guardia di finanza e, soprattutto, una ricevuta di bordo firmata dall'Agip Napoli. Anche questa è un'assoluta contraddizione, sempre che voi abbiate queste ricevute, che sarei curioso di vedere. A questo punto chissà davvero a che cosa pensava il comandante dell'Agip Napoli nel momento che ha dichiarato una cosa diversa.

PAGLINI (*M5S*). Signor Mori Ubaldini, il giorno dopo l'incidente lei era presente nella sede della società? Era attivo e si occupò eventualmente di organizzare i mezzi?

MORI UBALDINI. Sì, il giorno dopo ero presente, ero tranquillamente al lavoro ed organizzavo i servizi richiesti sia per il giorno stesso che per il giorno dopo.

PAGLINI (*M5S*). La domanda allora è questa. Sappiamo che il giorno dopo l'incidente arrivarono a Livorno varie personalità anche politiche (Ministri e quant'altro) e che venne fatto fare un giro di ricognizione intorno all'Agip Abruzzo al Ministro, se non ricordo male. Siete stati voi della D'Alesio ad occuparvi di questo servizio.

Ricordo che c'era una petroliera in fiamme, con i mezzi di spegnimento ancora in azione e con tutta quella che poteva essere la confusione delle prime luci dell'alba. A questo punto mi chiedo com'è possibile che una bettolina – che, per quello che abbiamo capito, come tipo di imbarcazione dovrebbe essere tenuta lontana dagli incendi – si prenda carico di ospitare personalità politiche e di fargli fare un giro di ricognizione? Se lei era presente ed era la persona addetta all'organizzazione, probabilmente ricorderà questo evento abbastanza importante. Ci può far capire meglio?

MORI UBALDINI. Confermo che fu fatta questa ricognizione da una bettolina della Dalmare. Come ha detto lei, c'erano delle autorità e sicuramente c'era stata l'autorizzazione della Capitaneria di porto.

Per quanto riguarda la ricognizione, sicuramente la bettolina è passata a distanza di sicurezza dall'incendio, perché non posso pensare che si sia avvicinata all'Agip Abruzzo. Molto probabilmente, attraverso la Capitane-

ria, è stato richiesto un mezzo per fare la ricognizione. Mi ricordo perfettamente che la ricognizione c'è stata, ma solamente per osservare quello che era possibile, con la dovuta distanza di sicurezza.

PRESIDENTE. Se non ci sono altri interventi, ringraziamo il signor Mori Ubaldini per quanto ci ha riferito. A lui chiediamo di contattare la Commissione, ove dovesse ricordare qualche altro elemento che possa essere utile ai nostri lavori.

*MORI UBALDINI.* Sono a disposizione, quando volete.

PRESIDENTE. Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

*I lavori terminano alle ore 13.*



