



Senato della Repubblica

XVII LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO
MOBY PRINCE**

**Incontro con il maggiore della Guardia di Finanza a riposo Cesare
Gentile, che partecipò ai soccorsi la notte del 10 aprile 1991**

Livorno, 22 aprile 2016

INDICE

Incontro con il maggiore della Guardia di Finanza a riposo Cesare Gentile, che partecipò ai soccorsi la notte del 10 aprile 1991

N.B.: Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie (Movimento per le Autonomie): AL-A (MpA); Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Euro-Exit, M.P.L. - Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, E-E, MPL); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-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.

Interviene il maggiore della Guardia di Finanza a riposo Cesare Gentile.

I lavori hanno inizio alle ore 10,15.

PRESIDENTE. Chiedo al maggiore Gentile se ritenga che il suo intervento debba essere secretato. Stessa domanda rivolgo ai commissari. Il maggiore Gentile e i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio e la segretazione dell'audizione o di parte di essa, qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non debbano essere divulgati. A norma dell'articolo 13 del Regolamento interno, preciso che è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

Maggiore Gentile, la ringraziamo per la sua presenza. La sua versione dei fatti è per noi utile perché lei, oltre a essere un esperto del porto, è un testimone fondamentale dei fatti del Moby Prince. Le cedo quindi la parola, ringraziandola nuovamente per la disponibilità.

GENTILE. Buongiorno a tutti.

Ricorderò i fatti: alle ore 22,35 ero a casa e sono stato informato dalla sezione operativa dal maresciallo Vannini che l'Agip Abruzzo era in fiamme. Queste sono le testuali parole.

PRESIDENTE. Ore 22,30?

GENTILE. Sì, precisamente le ore 22,30.

Desidero anzitutto dire che sono orgoglioso di aver comandato quel reparto e tutto il personale, che era davvero preparato. A Livorno avevamo una bella abitudine: avevamo una barca in mare 24 ore su 24 e, quindi, da Nord a Sud, eravamo tranquilli sia noi, che i cittadini, tanto è vero che i livornesi mi ringraziavano perché, quando c'era necessità di un intervento, noi eravamo sempre i primi in zona. Al telefono ho detto al maresciallo Vannini di verificare i passaggi necessari da attuare. Disponevamo di una garitta con un piantone agli ormeggi e le due unità grosse, sia il Ranno, sia il Fiore avevano i militari di guardia, perché avevamo le armi.

Quindi si trattava di preparare un equipaggio di fortuna per uscire in mare, perché l'Agip Abruzzo era in fiamme. La segnalazione dell'Agip Abruzzo in fiamme è stata ricevuta anche dal maresciallo Sorrenti, che era in mare con la vedetta V 5530.

Io sono arrivato da casa. Come il senatore sa, da via Garibaldi occorrono cinque minuti. Sono arrivato e ho trovato la vedetta V 5808 in moto. Ho preso il Dessì, il Conte, il Leonardo, un comandante di prima scelta (perché veniva dalle petroliere), e siamo usciti per andare all'Agip Abruzzo. Quando siamo usciti, la giornata era chiarissima e si vedeva a sette miglia.

PRESIDENTE. Siete usciti alle ore 22,30?

GENTILE. Sì, alle ore 22,35.

PRESIDENTE. Visibilità sette miglia?

GENTILE. Sì, sette miglia di visibilità.

Ho con me un documento che vi consegnerò, contenente tutta la verità.

Sono uscito e una nave stava uscendo con me. Ho chiesto al comandante che dice: no, niente.

Allora abbiamo dato un controllo all'orizzonte e sul lato destra ho visto lì, verso la direzione del Tombolo, una nave americana che

conoscevo, perché come comandante della sezione operativa navale firmavo l'ordine per far uscire queste unità navali. Dalle ore 7 alle ore 18 avevamo queste barche in mare per fare la scorta delle chiatte di munizioni dal Tombolo a Camp Darby.

Il senatore, che conosce molto bene il Calambrone, sa benissimo che dal Tombolo al Calambrone ci sono tre ponti, gestiti rispettivamente dal Consorzio Fiumi e Fossi di Pisa, dalla Compagnia portuale e dalle Ferrovie. Pertanto, alle ore 9,30 del mattino si apre il ponte per far uscire le navi e le imbarcazioni presenti nella zona. Siamo usciti due volte e - è documentato - abbiamo portato queste chiatte alla Capflattery, questa nave che era lì alla fonda, al Calambrone. Abbiamo fatto questa scorta, con tanto di documento doganale. Io ho fatto la scorta con l'imbarcazione, mentre Marzocco ha dato un militare di scorta per il documento doganale.

Su questo documento doganale il militare metteva il visto «imbarcare». Essendo nave militare, non poteva mettere il visto a bordo (noi non possiamo salire a bordo delle navi militari). Dopodiché, questo documento veniva portato alla dogana centrale per la registrazione. Poi c'era lo spedizioniere doganale, che, se non vado errato, a quel tempo era Bonistalli (mi riferisco a colui che gestiva tutte le navi delle unità americane). Siamo usciti e siamo andati in rada. Usciti dalla rada, abbiamo

dato un controllo all'orizzonte e abbiamo visto questa nave. Fumavano soltanto dei fumaioli. Ho detto al comandante Leonardo: andiamo su questa nave. Noi volevamo andare subito sulla Moby Prince.

Poi però è intervenuta la Capitaneria di porto, che ha detto all'Agip Abruzzo: dateci la vostra posizione. Infatti, si sentiva l'Agip Abruzzo dire che era in fiamme. Sono stati lanciati cinque razzi rossi e questo ci ha ingannato. Se l'Agip Abruzzo non avesse lanciato i cinque razzi rossi, io sarei andato direttamente sulla Moby Prince.

La cosa che più mi colpisce è che il comandante di una petroliera di 300 metri, cui arriva a bordo una nave passeggeri, non riesce a vederla. Questa sicuramente è rimasta attaccata per qualche minuto. Non so se il senatore ha visto, ma lo squarcio fatto dalla Moby Prince quando è andata dentro l'Agip Abruzzo è stato di 2,5 metri (un triangolo è entrato dentro). Io ho trovato l'Agip Abruzzo in una posizione per 270 gradi. Tutte le altre quattro navi che erano in rada (l'Agip Napoli era di fronte all'Accademia navale) erano con la prua a Sud. Tutte avevano la prua a Sud, eccetto l'Agip Abruzzo, che aveva la prua a 270 gradi.

Io mi sono fatto un'idea. Se la posizione era a 270 gradi, come ha fatto la Moby Prince ad andare laggiù? Evidentemente non era questa la posizione, che sarà stata diversa. Ho fatto uno schizzo, che è personale. Può

darsi che questa aveva la prua a 240° e la Moby Prince è andata a 70°. Guardando questo disegno e questa foto potere immaginare la posizione che è andata la Moby Prince. Vedendo questa situazione, come è entrata questa nave? Sotto lo scafo, l'opera viva è rimasta quasi libera, mentre tutta l'opera morta si è schiacciata.

Poi siamo andati quaggiù. Siamo quindi arrivati sotto l'Agip Abruzzo. Prima siamo arrivati noi e, subito dopo, è arrivata il Tito Neri VII. Arrivato il Tito Neri VII, è andato verso poppa. Perché? Mentre prima era soltanto olio combustibile denso a mare, poi è arrivata una lingua di fuoco. È andato a spegnere questa lingua di fuoco. Nel frattempo, il Comandante della nave dice: "stiamo mettendo la scialuppa a mare". Mettere la scialuppa a mare vuol dire che sono tutti salvi. Altrimenti, su questo lato destra della petroliera, che era bruciata (la parte sinistra integra), noi avremmo tranquillamente recuperato le 27 persone dell'equipaggio. Ma la scialuppa a mare con il motore se ne sono andati tranquillamente. Ci siamo fermati qua.

In quel frangente è arrivata una barca degli ormeggiatori. Da questa posizione, guardavo 200 metri di coperta di questa petroliera, più il cassero di poppa, e vedevo che il lato sinistro era integro.

Ho detto: "questa gente viene verso questa direzione e noi recuperiamo queste persone". Una volta messa la scialuppa a mare erano salvi tutti quanti. Ho fatto spostare questi ragazzi, perché era una barca piccola.

Ho detto: "spostatevi di qui perché qui c'è uno stato di pericolo, c'è l'incendio". Più che altro, in quel momento ho fatto assistenza. Si sono spostati. La fortuna (o sfortuna) di questi ragazzi è che si sono spostati (il rischio era di affogare, l'acre dell'olio combustibile prendeva alla gola, c'era da ubriacarsi). Quando hanno messo la scialuppa a mare, ho detto a Leonardo di spostarci così avremmo potuto respirare anche noi, mettendoci dalla parte dove non è bruciato. Dopo circa quaranta minuti abbiamo incrociato un'altra volta gli ormeggiatori che ci dicono che la Moby Prince è in fiamme. Noi siamo rimasti stupiti e, allora, alle ore 23,30 nella sala operativa, il maggiore Farnesi mi chiese se avessi bisogno di altre imbarcazioni perché erano tutti pronti agli ormeggi. Ho risposto di non averne bisogno perché l'Agip Abruzzo e l'equipaggio erano salvi.

Ci sono il Tito Neri VII e il Tito Neri IX che stanno buttando acqua sulla nave. Verso le ore 24,10, quando mi viene detto questo, ho telefonato alla sala operativa per riferire che la Moby Prince è in fiamme. Ho

comunicato di aver fatto dirottare la motovedetta 5530, che era a Nord, verso di noi.

È uscito anche il Fiore che è venuto nella nostra zona. Quando sono andato sotto, la prima cosa che ho trovato è stata un'imbarcazione, una specie di cabinato blu con due persone a bordo. Ho visto la Moby, che esternamente era tutta incendiata; le scialuppe di salvataggio non c'erano più. Era tutto bruciato. Il ponte di comando e il fumaiolo erano integri. Secondo una mia personale convinzione la Moby è rimasta attaccata e, sicuramente a bordo il primo ufficiale, un terzo ufficiale o un marinaio hanno preso le manette e hanno fatto un colpo avanti e uno indietro e si sono staccati.

PRESIDENTE. Parla della Moby?

GENTILE. Sì. Se si va dentro di quasi tre metri bisognava staccarsi. La petroliera, di 300 metri, un rimorchiatore non ce la fa a spostarla. Noi l'abbiamo vista venti minuti dopo e l'abbiamo vista circa 500 metri più avanti, spostata di quasi 30 gradi dal punto di impatto.

Per me c'è stato il comandante, il primo ufficiale o qualcun altro che ha manovrato la nave - questa è una cosa molto importante - facendola staccare.

Una cosa intelligente che è stata fatta e bisogna apprezzare, anche se è morto, è che hanno staccato i motori. Noi la nave l'abbiamo trovata alla deriva e, se qualcuno non avesse staccato i motori, la nave sarebbe arrivata a Portoferraio senza nessun problema.

Quindi, anche nell'impatto, qualcuno ha manovrato i motori e si è staccata. Chiunque può confermare che la Moby era alla deriva. Lo possono dire sia il rimorchiatore che gli ormeggiatori. La sfortuna della Moby è stata che ha preso tutto il petrolio all'interno del *garage*, dove c'erano le auto. Questo petrolio ha causato un puzzo impressionante. Li ha uccisi subito appena è arrivato laggiù. Se li hanno accentrati tutti nella sala riunioni, che era un posto giusto se la Moby avesse preso fuoco soltanto esternamente e non internamente, si sarebbero salvati tutti.

Invece, quel petrolio che è andato dentro li ha soffocati tutti dopo mezz'ora, un'ora o due.

Per quanto riguarda le scialuppe, è arrivato un altro rimorchiatore Neri, che ha buttato acqua sullo scafo e non all'interno della prua. Se avesse

buttato qualcosa all'interno, può darsi che un po' avrebbe aiutato. L'hanno buttata soltanto per raffreddare lo scafo.

Noi, a quel punto lì, con il mezzo marinaio o l'alighiero ci siamo diretti in zona per controllare tutte le scialuppe con i nostri militari. Ce n'erano alcune bruciate e altre no. Una cosa molto importante è che ho acceso il proiettore e l'ho puntato verso la Moby nella speranza che lo stesso potesse essere un orientamento nel caso venisse avvistato, tant'è che Bertrand ha riferito di aver visto la luce della Guardia di finanza. Cosa è successo in virtù di questa luce?

L'ormeggiatore, passato di prua, è andato verso la poppa e ha trovato questa persona appesa, che si è buttata e poi recuperata. Mentre loro recuperavano, noi avevamo sempre sotto controllo la Moby per vedere qualsiasi movimento perché avevo il proiettore. Alle ore 2 di notte abbiamo incrociato anche l'unità dei Carabinieri e il comandante dei Carabinieri ci ha chiesto: «Avete informato il magistrato?» Queste sono le testuali parole. Dopo eravamo tutti a girare. Alle ore 3,15 circa, mentre si passava sotto la prua della Moby, ci siamo spaventati perché c'è stato prima la lingua di fuoco e poi un boato. L'evento si è ripetuto per tre volte e noi eravamo a 10 metri. Questa lingua di fuoco stava per arrivare a bordo e bruciare anche

noi perché la nostra barca era in resina. Quello è stato un momento di paura.

PRESIDENTE. La lingua di fuoco veniva fuori da dove?

GENTILE. Da sotto la prua. Prima c'era questa lingua di fuoco e poi il boato. Può darsi che l'esplosione di qualche macchina lì dentro produceva la lingua di fuoco e poi il boato. Questo è successo per tre volte. Poi si è proseguito sempre su questa direzione, sempre seguendo la Moby. Il getto dell'acqua del rimorchiatore aveva fatto girare la nave, che, anziché avere la prua a Sud per 170, aveva la prua per maestrale, per quasi 300 gradi.

PRESIDENTE. Si era spostata la nave?

GENTILE. Sì, automaticamente.

PRESIDENTE. Con la pressione dell'acqua?

GENTILE. Esatto! Quando hanno buttato l'acqua, la nave ha cambiato direzione e l'abbiamo trovata in questa posizione.

Alle ore 4 del mattino abbiamo sentito che l'Agip Abruzzo era spenta. Abbiamo proseguito ed alle ore 4,40 ha preso in mano il tutto la Capitaneria di porto. La Capitaneria di porto ha preso la direzione del comando alle ore 4,40 e ci ha dato delle coordinate a tutte e tre le imbarcazioni. Lo trova scritto nei miei atti, che vi lascio.

Per quanto riguarda la posizione delle navi, quando siamo usciti, sul lato sinistro dell'accademia avevamo la l'Agip Napoli, a un miglio, con prua verso Sud. Tutte le prue erano verso Sud. Quando l'abbiamo vista aveva la luce di circolazione accesa e c'era la luce rossa di testa d'albero accesa perché per una petroliera è obbligatorio accendere la luce, come da regolamento, e la luce di fondo accesa. La Moby aveva la prua verso Sud; anche l'Agip aveva la prua verso Sud; le quattro navi laggiù e la nave americana avevano pure la prua verso Sud. Perciò, erano sette navi con la prua verso Sud, eccetto l'Agip che aveva la prua per 270 gradi. Questa è la situazione.

Se parlasse un profano, l'uomo della strada, direbbe che se l'Agip era in questa posizione, la Moby l'avrebbe fatto girare facendo questo lavoro. Se parliamo come marinai, io dico che l'Agip era in questa posizione. Questo è il mio pensiero.

Se la Moby doveva navigare verso la Sardegna, doveva prendere una rotta di 200 gradi, perché se prendeva 180 gradi andava all'Isola d'Elba, a Portoferraio; con 200 gradi passava per Capo S'Andrea, Questa è una mia idea personale.

Guardate la fotografia: questa è la posizione che aveva l'Agip; la Moby si è trovata in questa posizione. Venendo indietro, ha accostato di 30 gradi; ecco, lo potete vedere agli atti. Poi cosa ha fatto? Quando l'ha presa, giustamente, è come un rimorchiatore; l'ha agganciata. Quando si è agganciata, ha messo tutte e due i motori indietro, fermo dritto, sinistro avanti, e si è accostata. Poi quell'ufficiale «intelligente» che c'era a bordo l'ha messa in questa posizione, verso Sud, e hanno fermato i motori. Abbiamo trovato la Moby alla deriva.

PRESIDENTE. Le faccio tre domande per specificare meglio.

Lei dice che il distacco della Moby è stato volontario. Quindi, è stato fatto un lavoro in cui si dava marcia indietro, marcia avanti, marcia indietro, marcia avanti, sino a quando non è avvenuto il distacco.

GENTILE. Dal mio punto di vista sì.

PRESIDENTE. Questo vuol dire che, come stava dicendo lei prima, il ponte di comando della Moby era attivo in quel momento. Non è possibile, secondo lei, che dopo lo scontro siano stati investiti dal petrolio?

GENTILE. Quando la Moby è andata sull'Agip, con un foro di due metri e mezzo sicuramente il petrolio è andato dentro la Moby, però non ha preso fuoco subito. L'avrà preso, insieme alla murata di dritta della petroliera, quando ha fatto il giro perché il petrolio che si era versato sulla Moby ha preso tutto lo scafo; tutta l'opera viva che sta sopra per 360 gradi era in fiamme.

PRESIDENTE. L'opera morta, che è quella che sta sotto il livello del mare, è integra, cioè non ha avuto deformazione, la parte che invece ha avuto la deformazione è la parte superiore.

Lei si ricorda - lo ha detto poco fa - che il ponte di comando quando lei ha visto la Moby Prince era integro; non era a fuoco. Il ponte di comando è questo.

GENTILE. È il fumaiolo.

Quando hanno portato via la Moby, il fumaiolo della Moby era blu e blu è rimasto. Il fuoco l'ha preso soltanto quando si è incendiata; poi verso mezzanotte e dieci, mezzanotte e un quarto, quando l'abbiamo visto noi, lo scafo era totalmente spento. Parlo dello scafo esterno...

PRESIDENTE....che è la parte che ha preso fuoco quando la nave è andata alla deriva. Giusto?

GENTILE. Esatto. Giustamente, le lamiere erano calde perché c'era il fuoco.

PRESIDENTE. Va bene.

Le faccio un'altra domanda.

La nave era alla deriva e andava alla deriva in avanti...

GENTILE...no, era ferma. Alla deriva significa ferma.

PRESIDENTE. Le chiedo questo perché gli ormeggiatori dicono che la nave ha fatto una rotazione intorno alla zona dell'incendio perché loro

l'hanno vista una prima volta e poi la vedono una seconda volta quando ritorna e che la inseguono. Così dicono gli ormeggiatori.

GENTILE. Gli ormeggiatori li ho mandati via io. Il primo ad essere sul posto ero io; l'ormeggiatore che è venuto verso mezzanotte meno un quarto in zona l'ho mandato via io. Allora, questa petroliera era alla fonda e non ci sono problemi; questa era qui davanti alla deriva, e l'hanno trovata alla deriva. Non è che l'hanno vista girare. Può anche darsi se sono arrivati mezz'ora prima di me. Io non posso dirlo. Quando l'ho trovata io era ferma alla deriva. Rispetto a tutto quello che è successo prima non posso dire niente.

PRESIDENTE. Che ora era?

GENTILE. 24,10.

PRESIDENTE. Questa è la relazione che lei ha fatto?

GENTILE. Sì. È la relazione che ho fatto. E poi vi faccio leggere anche quell'altra.

PRESIDENTE. Queste noi ce le fotocopiamo tutte e poi gliele restituiamo.

Ad un certo punto, la Moby viene agganciata nel senso che risulterebbe dagli atti che alle 3,30 del mattino, qualcuno sale sulla Moby e la aggancia.

GENTILE. Alle 3,30 non è salito nessuno. Se è salito qualcuno, era intorno alle 4,30. Al momento che dovevano portare la nave in porto alla Darsena Petroli, qualcuno è salito a bordo per agganciare; però l'orario preciso non posso dirglielo perché io ero laggiù e poi, come le ho detto, mi hanno bloccato. Dal momento in cui la Capitaneria mi ha bloccato, ero un uomo morto perché non ho più visto nulla.

PRESIDENTE. Quindi, lei ha tenuto sotto controllo la Moby Prince dalle 23,30 - quando è stata avvistata da lei - sino alle 4,15?

GENTILE. Da mezzanotte e dieci fino alle 4,40 ero sempre vicino alla Moby Prince. Alle 4,40, la Capitaneria di porto mi ha dato le coordinate di controllo, perché hanno messo una barca della Capitaneria. Poi la mattina, alle 9,15, con queste mani ho recuperato un corpo.

CAPPELLETTI (M5S). Innanzi tutto, vorrei ringraziarla per la disponibilità.

GENTILE. È un dovere.

CAPPELLETTI (M5S). Alle 23,30 la Capitaneria di porto viene a sapere dell'esistenza della Moby dagli ormeggiatori che in qualche maniera l'avevano identificata. Però poi non si capisce bene come avviene il coordinamento dei soccorsi della Moby.

Voi apprendete dell'esistenza della Moby dagli stessi ormeggiatori che avevano però lanciato lo SOS sul canale 16.

GENTILE. No, no, gli ormeggiatori non hanno lanciato alcun SOS.

CAPPELLETTI (M5S). Avevano avvisato che c'era la Moby?

GENTILE. Ce lo hanno comunicato a voce; ci siamo incrociati e mi hanno detto che più avanti c'era la Moby Prince.

Allora, sul fatto che la Moby Prince sia andata contro l'Agip Abruzzo penso non ci sia ombra di dubbio. È come la Costa Concordia che è andata contro lo scoglio della Scola.

Se io vado contro un palazzo con la macchina, non è il palazzo che è venuto verso di me. Su questo non ci sono dubbi. Un errore umano può esserci.

Però vorrei anche far notare che un comandante, passando su una rada dove ci sono, per legge, diverse navi ormeggiate, non va a 18, a 20 o a 15 nodi, ma va a 2, 3 o 4 nodi. Dopo aver superato la rada, si può andare alla velocità che si vuole. Noi vediamo che questa nave, il Moby Prince, aveva una certa velocità: se è entrata dentro per due metri e mezzo, vuol dire che andava ad una certa velocità, non andava a 1 o 2 nodi. Con una velocità di 2 nodi, avrebbe soltanto ammaccato le lamiere; poiché invece è entrata dentro la petroliera, fino a far uscire il petrolio, vuol dire che aveva una certa velocità. La prima colpa è questa.

La seconda colpa è dell'Agip Abruzzo, dove hanno pensato soltanto a loro, ma non agli altri. Faccio notare che una bettolina è un'imbarcazione bassa, mentre invece una nave passeggeri è alta ed è tutta illuminata. Il comandante della petroliera, gli ufficiali e i marinai hanno visto che era una

nave passeggeri, ma hanno pensato solo a loro. Tanto è vero che si sono salvati.

CAPPELLETTI (M5S). Dopo le 23,30, ha ricevuto indicazioni da parte della Capitaneria di porto con riferimento allo stato di emergenza del Moby Prince?

GENTILE. Niente. Mai ricevuto nessun segnale.

CAPPELLETTI (M5S). Fino alle 4 di mattina?

GENTILE. Io ho parlato per la prima volta con la Capitaneria alle ore 4,40, come si vede da quel documento.

CAPPELLETTI (M5S). Un altro chiarimento. All'inizio della sua descrizione, lei ci ha riferito di navi militarizzate americane.

GENTILE. Una sola nave.

CAPPELLETTI (M5S). Se non sbaglio era la Cape Flattery (comunque ha poca importanza), che stava facendo delle operazioni di carico e scarico. Lei ha visto queste operazioni, durante l'uscita alle ore 22,30 o in un momento precedente?

GENTILE. Io, in qualità di comandante di sezione operativa, ho firmato l'ordine di servizio per le nostre imbarcazioni wiel 247 e 275, per svolgere un servizio di scorta di alcune chiatte, come risulta dalla documentazione che ho fornito.

CAPPELLETTI (M5S). Quindi era un'operazione legale, in un'area consentita e non di intralcio.

GENTILE. Era un'operazione regolare, consentita ed autorizzata da Roma, tramite la prefettura e la dogana. Queste chiatte dovevano venire da Tombolo, da dove possono uscire soltanto due volte al giorno: alle ore 9,30 o alle ore 14,30, quando aprono i ponti. Questi ponti sono gestiti da tre enti: Ufficio dei fiumi e fossi di Pisa, compagnia portuale e ferrovie. C'è un uomo sul ponte di Calambrone che apre questi ponti, per far passare le chiatte. Il militare si imbarca su una di queste chiatte; chi faceva la scorta

era un rimorchiatore della ditta Neri, il "Moretto", che rimorchiava queste chiatte fino al Tombolo. Dopodiché, finita l'operazione e messa la firma per imbarcare, si prendeva questo documento e lo si portava alla registrazione in dogana. Era un'operazione regolare e consentita da tutto il mondo.

Sulle altre quattro navi che erano in rada non so che cosa ci fosse.

CAPPELLETTI (*M5S*). Da ufficiale della finanza, lei era a conoscenza di attività di contrabbando di carburante che avvenivano in rada a Livorno a quel tempo, e forse anche in altri porti d'Italia?

GENTILE. Nella rada di Livorno avevamo una vigilanza ventiquattro ore su ventiquattro. Poi avevo tanti confidenti che, quando c'era qualcosa, mi facevano delle segnalazioni. Da buon sardo, avevo tanti amici che, quando c'era qualcosa, mi informavano subito. Se c'era contrabbando qui a Livorno, l'operazione veniva fatta dalla Guardia di finanza, perché eravamo noi a debellarli; lo stesso se arrivava la droga a Calambrone. Era una rada controllata al 100 per cento. C'era la vigilanza a mare, da parte della Guardia di finanza, ventiquattro ore su ventiquattro. Di giorno c'erano anche la Capitaneria di porto, i Carabinieri e la Polizia, mentre noi

svolgevamo le nostre attività di giorno e di notte. La rada di Livorno era ed è una delle rade più tranquille d'Italia.

I documenti che ho consegnato, relativi alle chiatte che abbiamo scortato, si riferiscono ai giorni 8 e 10 aprile 1991.

PAGLINI (*M5S*). Signor Presidente, ringrazio anzitutto il maggiore Gentile per la sua disponibilità. Se non ho capito male, maggiore Gentile, lei è stata una delle primissime persone ad intervenire.

GENTILE. Il primo.

PAGLINI (*M5S*). È stato proprio il primo. Quindi ha avuto una tempistica incredibilmente rapida nel dare l'ordine di preparare la sua motovedetta V5530, con altri tre membri dell'equipaggio. Come si chiamavano?

GENTILE. Io avevo tre membri di equipaggio: Leonardo, Conte e Dessì.

PAGLINI (*M5S*). Quindi lei cosa fa? Si avvicina verso l'uscita del porto...

GENTILE. Siamo usciti attraverso la diga della Vegliaia. C'era una nave che stava andando via.

PAGLINI (M5S). Lei, uscendo, prende sulla parte di sinistra o sulla parte di destra?

GENTILE. Era una giornata limpida e bellissima. C'era la nave che conoscevo, le quattro navi alla fonda, due navi che fumavano, cioè usciva il fumo dal fumaiolo, ma non c'era fuoco. La nostra intenzione era di andare sulla nave più lontana, che era la Moby Prince. Quando l'Agip Abruzzo ha sparato i cinque razzi rossi, noi ci siamo diretti verso l'Agip Abruzzo, perché noi siamo usciti per l'Agip Abruzzo in fiamme. Questo è da tenere in considerazione. Noi non avremmo saputo del Moby, se non ce lo avesse detto quel ragazzo degli ormeggiatori. Io sono uscito in mare per l'Agip Abruzzo in fiamme.

PAGLINI (M5S). Quindi lei non vede nebbia; c'era una visibilità addirittura di sette miglia, proprio come ci ha detto l'avvisatore.

GENTILE. E come hanno confermato i colleghi che sono stati chiamati dal magistrato.

PAGLINI (M5S). Dunque siete usciti dal porto attraverso il lato sinistro. Lei si è reso conto di quello che c'era sul lato destro? Com'era la visibilità sul lato destro?

GENTILE. Si vedeva tutto. Si vedeva anche la Meloria, che si trova a 3 miglia di distanza. Era una giornata chiarissima.

PAGLINI (M5S). Quindi non ha di fronte dei muri bianchi di nebbia, che non le consentono di capire dove andare?

GENTILE. No, nessun muro bianco.

PAGLINI (M5S). Quindi lei vede questi due fumaioli, quasi in linea.

GENTILE. No, spostati.

PAGLINI (M5S). Un po' spostati. Lei segue quella direzione?

GENTILE. Io stavo andando sul Moby. Se l'Agip Abruzzo non avesse lanciato i 5 razzi rossi non avrei cambiato direzione.

PAGLINI (M5S). Quindi il Moby Prince era a Sud in quel momento?

GENTILE. Sì, a Sud.

PAGLINI (M5S). Ad un certo punto ha detto di aver visto un'imbarcazione piccola, una pilotina blu, quando era già vicino al Moby.

GENTILE. Esatto. La prima barca che io ho visto è una barchettina piccola, con un pozzetto piccolo di colore blu.

PAGLINI (M5S). Più o meno quanto poteva essere lunga?

GENTILE. Sarà stata una barchetta di 7 metri.

PAGLINI (M5S). Più o meno come quella degli ormeggiatori?

GENTILE. Esatto.

PAGLINI (M5S). Con due persone di equipaggio?

GENTILE. Con due persone.

PAGLINI (M5S). Nessuno ha mai rilasciato una testimonianza su questa pilotina blu.

GENTILE. Mi hanno chiamato a processo perché, in buona fede, è successo che ho parlato, come sto facendo ora con voi, con un'amica giornalista, che ha preso quello che ho detto e l'ha scritto. Dunque, prima è stata chiamata lei dal magistrato e poi sono stato chiamato io, che ho confermato quello che ho visto, ovvero questa pilotina, con un piccolo pozzetto, blu.

PAGLINI (M5S). Quindi, praticamente, se la sua è stata la prima imbarcazione ad uscire - a parte che bisogna vedere che cosa è successo nel contesto - questa pilotina era lì, vicina al Moby Prince, quasi prima di tutti gli altri.

GENTILE. Per me, sì.

PAGLINI (M5S). Dunque, per lei sì. Lei non ha avuto modo di parlare con le due persone...

GENTILE. Sì, ho parlato.

PAGLINI (M5S). Con quelle due persone?

GENTILE. Sì.

PAGLINI (M5S). E cosa le hanno detto?

GENTILE. Io ho chiesto loro: «Voi cosa ci fate qua?».

PAGLINI (M5S). Ha chiesto loro chi fossero?

GENTILE. Poi sicuramente, visto che c'era il Moby Prince, tra una cosa e l'altra, non abbiamo perso tempo...

PAGLINI (*M5S*). Le hanno risposto in dialetto livornese, in italiano o in inglese?

GENTILE. In toscano, sicuramente.

PAGLINI (*M5S*). Ho capito. Questo era soltanto per capire meglio la dinamica relativa a questa pilotina sparita.

PRESIDENTE. Cosa hanno risposto?

GENTILE. Io ho detto loro: «Voi cosa ci fate qua?». E loro hanno risposto «Siamo qua».

PAGLINI (*M5S*). «Noi siamo qua».

GENTILE. Sono rimasti lì. L'ho fatto presente, l'ho messo anche nella relazione, che ho portato qui con me. Poi c'è anche la relazione che abbiamo fatto noi, come bordo.

PAGLINI (M5S). Questo avviene quindi prima o dopo che venga recuperato il mozzo Bertrand?

GENTILE. Avviene prima.

PAGLINI (M5S). Dopodiché il suo collega Dessì: mi pare sia questo il suo nome...

GENTILE. Sì, si chiama Dessì ed è un finanziere. Quando siamo usciti e siamo arrivati laggiù, ho messo al timone Giuseppe Leonardo, comandante, Luigi Conte l'ho messo al *radar*, Mauro Dessì l'ho messo sul lato destro e io mi sono messo sul lato sinistro. Dunque, io ero sul lato sinistro dell'imbarcazione e Dessì sul lato destro, Leonardo al timone e Conte al *radar*. Si vedeva senza bisogno del *radar*, però noi, per sicurezza, lo utilizzavamo. Come saprà benissimo, non so se ha mai visto al *radar* una nave, quando viene...

PAGLINI (M5S). Ci siamo stati pochi giorni fa.

GENTILE. Quando c'è una petroliera, sul *radar* si vede come un palazzo: è una cosa immensa. Noi abbiamo messo la scala da un miglio - e si vedeva tranquillamente tutto quanto - proprio per controllare tutta la situazione.

PAGLINI.(M5S). Quindi, quando vede la petroliera, la vede illuminata da tutta l'illuminazione, come abbiamo sempre sentito dire, cioè come un palazzo illuminato?

GENTILE. La petroliera? La petroliera era completamente scura.

PAGLINI (M5S). Quindi, secondo lei aveva le luci accese o le luci spente?

GENTILE. Io non ho visto luci.

PAGLINI (M5S). Ed è andato abbastanza vicino?

GENTILE. Come no: ero attaccato!

PAGLINI (M5S). Ed era tutta spenta.

GENTILE. Era tutta spenta. Appena sono arrivato sono andato al punto nave, che era stato preso con le coordinate geografiche: dalla prua della nave abbiamo preso le coordinate geografiche sulla diga Vegliaia.

PAGLINI (M5S). Abbiamo visto.

GENTILE. Un lato della nave era tutto bruciato, l'altro lato, dove si leggeva il nominativo «Agip Abruzzo», era integro e il cassero, lato sinistro, era integro. Ad un certo punto è arrivato il rimorchiatore Tito Neri VII, che ha sterzato per andare verso sinistra, noi siamo rimasti di qua e a quel punto è venuta fuori la lingua di fuoco. Solo allora è accaduto ciò.

PAGLINI (M5S). Quindi la petroliera era spenta. In quel momento ha fatto caso se la petroliera stava buttando fuori quei grandissimi getti che usano le petroliere per spegnere gli incendi? Lei non sa se l'impianto antincendio della petroliera era acceso oppure no?

GENTILE. Noi abbiamo visto solo la petroliera, la lingua di fuoco della petroliera, il ponte di comando: era tutto spento.

PAGLINI (*M5S*). Tutto spento: va bene.

PRESIDENTE. Secondo lei era normale che, essendo stata colpita la petroliera, si fosse spento tutto quanto nella petroliera?

GENTILE. Forse no, visto che, nel punto in cui la petroliera è stata presa, c'era una tanica e non la sala macchine.

PRESIDENTE. Quindi sarebbe dovuta rimanere accesa.

GENTILE. Sarebbe dovuta rimanere accesa - questo sì - perché è stata colpita una tanica. Se l'avesse presa 10 centimetri più dietro, non sarebbe successo niente, perché il traghetto sarebbe andato a sfondare la sala dell'equipaggio. Il problema è che è andato a finire dentro la tanica. Questa è stata la rovina di tutto, insieme al fatto che sia andata proprio in quella posizione.

PAGLINI (*M5S*). Le rivolgo un'altra domanda, sempre partendo da ciò che ha visto e, soprattutto, dalla sua esperienza,

Lei prima ha detto una cosa importante: quando la prua del Moby Prince è entrata dentro lo scafo dell'AGIP Abruzzo, ci sarà forse voluto qualche minuto prima che si incendiasse. Non è che subito dopo l'impatto scoppia l'incendio.

GENTILE. Urtandosi ferro con ferro, si crea la scintilla. La nave era piena di gas e quello che è bruciato è proprio il gas. La fiamma si sarà originata dalle scintille di ferro. Anche nel deserto si usano le pietre per creare una scintilla: immaginate una nave che per due metri e mezzo entra dentro un'altra nave.

PAGLINI (M5S). Però lei ha detto prima che, conoscendo anche come sono certe dinamiche, molto probabilmente, per disincagliarsi, qualcuno avrà manovrato il Moby Prince in quegli attimi: lei ha detto che forse è stato il comandante o il...

GENTILE. Secondo la mia esperienza, è così.

PAGLINI (M5S). Quindi ha messo tutto a marcia indietro...

GENTILE. Si è spostato girando il timone di una trentina di gradi e si è scarrociato di trenta gradi. Tant'è vero che, se vediamo il punto, dall'impatto al nostro punto, laggiù, sono circa 30 gradi. Abbiamo infatti un punto a 205 gradi e l'altro mi sembra a 227 gradi, se non vado errato, come punto di ritrovo.

PAGLINI (M5S). Quindi, se il Moby Prince, per disincagliarsi mette tutta la marcia indietro, si pensa che questo traghetto faccia una manovra particolare, che poi ha anche una gradazione.

GENTILE. Sicuramente sì.

PAGLINI (M5S). Perché questo? Quando vengono chiesti ad alcuni testimoni i movimenti del Moby Prince, il signor Dessì, del suo equipaggio, sente prima gli ormeggiatori, che gli dicono che hanno visto il traghetto che andava a marcia avanti. Non lo vede? O lo vede?

GENTILE. Dessì è con me e fa parte del mio equipaggio.

PAGLINI (M5S). Quindi, quando il signor Dessì dice che il traghetto Moby Prince andava a marcia avanti, lo dice perché l'ha sentito dire?

GENTILE. Quando noi l'abbiamo visto, questo glielo dico e glielo metto per iscritto, la situazione è la seguente: questa è l'Agip e questo è il Moby Prince. Quando siamo usciti di qua, la Moby era già in questa posizione. Perciò Dessì non vede, perché noi l'abbiamo messo qua.

PAGLINI (M5S). Quindi non...

GENTILE. Io le sto dicendo che se questo si è staccato, si tratta di una supposizione che facciamo, ma il Moby Prince l'abbiamo trovato qua. Quello che è successo prima di vedere, noi non lo sappiamo.

PAGLINI (M5S). Quindi egli lo sa, perché glielo dicono gli ormeggiatori.

GENTILE. La posizione del Moby Prince è questa qui. Dessì fa parte del mio equipaggio e quello che dico, l'hanno visto anche Dessì, Leonardo e Conte. Nessuno può dire diversamente, perché questa è la posizione.

Quando siamo usciti, volevamo andare su questa posizione, poi ci ha tradito l'Agip.

PAGLINI (*M5S*). Perché dice che volevate andare su questa posizione?

GENTILE. Perché c'erano due fumaioli accesi, che buttavano fuoco. Allora, l'Agip Napoli era qua, in questa posizione, e l'abbiamo vista, perché c'erano la luce di fonda, la luce rossa di coronamento e la luce rossa in testa d'albero accese. Questo l'abbiamo visto ed era di fronte all'Accademia, ad un miglio dall'Accademia.

Questo invece l'abbiamo visto in direzione Sud. Verso Sud, automaticamente, tutto questo non lo vedo, ma vedo soltanto questa parte di qua. È come l'Agip, che ho vista in questa posizione, perché era qua e l'ho vista tutta. Questa parte qui era infiammata, questa parte qui era tutta bruciata e spenta. Questa parte destra era tutta integra. Il cassero di poppa era integro. La scialuppa l'hanno messa sul lato destro di poppa.

FILIPPI (*PD*). Prima ancora di ringraziare il nostro audito, mi scuso, perché ci conosciamo di vista da diverso tempo, ma non avevo capito che si trattasse del maggiore Gentile.

Allora, alcune questioni.

Lei ha ripetuto più volte che quando è uscito - e sicuramente è stato il primo a precipitarsi all'evento, dopo la collisione - non c'era assolutamente nebbia.

GENTILE. Nel modo più assoluto.

FILIPPI (PD). Quando inizia a manifestare il fenomeno nebbioso?

GENTILE. Nebbia non ne ho vista mai. Anche quando abbiamo incrociato la Moby, non c'era nebbia ma foschia da fumo, diciamo. Quando sono andato sotto l'Agip, il cielo è sempre stato terso: c'era una specie di fuliggine più che altro. Io ho lavorato a occhio sulla Moby; la vedevo tranquillamente, senza nebbia. Ripeto, c'era foschia da fumo, perché dopo che si brucia è come quando si accende il fuoco, è la stessa cosa. C'era solo quella. Quando ci siamo allontanati, invece, la foschia non c'era, nel modo più assoluto. Il cielo era straordinariamente chiaro.

FILIPPI (*PD*). Comunque, successivamente, la visibilità si riduce in maniera sensibile, perché questa è la descrizione che ci viene fatta. Dopo quanto avviene ciò?

GENTILE. Dopo mezzanotte.

FILIPPI (*PD*). Quindi, un'ora e mezzo dopo.

GENTILE. Sì.

FILIPPI (*PD*). Questo è un elemento temporale importante e molto interessante. Quindi, c'è stata un'ora e mezza in cui sostanzialmente le condizioni di soccorso erano buone, nitide? Questo è il punto.

GENTILE. Sì. Se l'Agip faceva presente che c'era la Moby Prince...

FILIPPI (*PD*). È questo! Ha esplicitato la seconda cosa che volevo dire.

GENTILE. Era lui che doveva dirlo. Non doveva pensare all'anima sua; doveva pensare anche agli altri.

FILIPPI (*PD*). Ma infatti è stato molto chiaro.

GENTILE. Il discorso è questo, non parliamo dei soccorsi, perché io non leggo; leggo soltanto il giornale sportivo, però al Telegranducato e alle manifestazioni sportive - visto che sono Presidente dei Veterani - ho partecipato una volta con Rispoli. D'altronde, se io commetto un errore, se vado a picchiare contro un muro, la colpa è mia, non di un altro.

I soccorsi in mare c'erano tutti, questo ve lo posso garantire, ma quei soccorsi non dovevano venire dal mare; dovevano venire dall'alto, perché i vigili del fuoco erano esperti, avevano tutta l'attrezzatura, con le bombole potevano entrare dentro.

Noi abbiamo la fortuna di avere gli incursori della Marina, che hanno gli elicotteri. Si può affermare che a mezzanotte è mancato il coordinamento da parte di qualcuno che invece doveva gestire tutta la situazione.

FILIPPI (*PD*). Nelle ultime considerazioni che ha fatto ha anticipato un paio di domande che volevo farle. La prima riguarda proprio gli elicotteri.

Vi sono state testimonianze o comunque deposizioni che parlavano della presenza di un elicottero nei minuti successivi alla collisione.

GENTILE. Dalle 22,45 in poi nessun elicottero.

FILIPPI (PD). Nessun elicottero.

GENTILE. Il magistrato me l'ha chiesto più volte; non posso dire una fesseria, perché commetterei un reato.

FILIPPI. Lei è stato molto esplicito nel dire che se si va a quella velocità all'uscita dalla rada è evidente che vi è un pesante elemento di indizio di responsabilità, mettiamola così. Dopodiché, chi viene investito ovviamente non può non guardare cosa è avvenuto e confondere in maniera così drammatica una pilotina; è impossibile. Se si sente un urto, ci si affaccia dalla finestra.

Il suo ragionamento è chiaro; però mi interessa molto - l'ho interrotta un paio di volte - la questione dell'orientamento della prua dell'Agip Abruzzo.

Lei giustamente fa osservare come tutte le navi presenti nella rada fossero orientate con la prua a Sud e l'Agip Abruzzo invece a 270 - dice giustamente - probabilmente in conseguenza della collisione. Quindi, è desumibile che presumibilmente anche l'Agip Abruzzo inizialmente fosse orientata verso Sud.

GENTILE. Ci mancherebbe. Se c'è vento di Scirocco, una nave dove lo prende?

FILIPPI (PD). Allora, al di là del valore che può avere questa domanda, mi sento di fargliela: come spiega lei la collisione del Moby Prince con l'Agip Abruzzo? Se la visibilità era buona e l'orientamento a Sud sostanzialmente consentiva la piena visibilità della sagoma dell'Agip Abruzzo, come è avvenuta?

GENTILE. Io dico che a volte la gente si sente di essere il Padreterno, ma in mare di Padreterni non ce ne sono. In mare bisogna dare a tutti del «lei», sia che si tratti di un comandante, sia che ci si rivolga al mozzo.

Io sono stato uno dei comandanti che ha gestito le situazioni più difficili, però quando sono stato in pericolo, assumevo io il comando.

Allora, se io esco dalla rada, come dicevo prima, non do la nave in mano al primo ufficiale o al terzo ufficiale perché sono io il responsabile. Quando ho preso la rotta, allora posso darla in mano a qualsiasi persona perché è una persona di fiducia; è giusto che mi fidi perché tutti dobbiamo fare esperienza, però quando passo in rada, sono io il comandante e devo essere io a gestire l'imbarcazione; non posso darla in mano ad una persona qualsiasi.

FILIPPI (*PD*). Cerco di essere più preciso. Secondo lei, quindi, la collisione è avvenuta per rotta piena, quindi è da escludere ogni ipotesi di ostacolo, di deviazione?

GENTILE. Non ci sono ostacoli. Come ho detto prima, lei quale uomo di scoglio sa benissimo che se passa dal radar di Livorno io posso vederla mentre sta pescando, ed è una barchetta piccola, perciò io con il radar vedo che lei ha una barchetta piccola. Se si va a 2, 3 nodi in un attimo ci si ferma. Se c'è da fermare il motore destro, sinistro, la deviazione del timone la faccio.

CAPPELLETTI (*M5S*). Chiedo scusa, ma credo che questo sia un punto importante: se la prua era rivolta a Sud e il lato investito dall'Agip Abruzzo è invece quello destro, come se lo spiega? Quale rotta può essere ipotizzata dalla Moby Prince?

GENTILE. Guardi, a suo tempo avevo fatto anche uno schizzo: questa è la diga della Vegliaia, qui ho l'Isola d'Elba; se devo andare a Portoferraio uscendo da qui, ci vado ad occhi chiusi e so che è 180 gradi. Se devo andare per Capo Sant'Andrea so che devo andare per 200 gradi. Se devo andare in Sardegna devo fare 200 gradi. Allora, a suo tempo, ho fatto questo schizzo: questa è l'Agip Abruzzo, questa è la posizione che aveva. Questa è la Moby.

Se faccio una rotta di 200 gradi, quando vado avanti, secondo il mio punto di vista trovo l'Agip nella posizione che vi sto indicando: invece di essere a 170 gradi, può darsi che sia a 250 gradi. Ecco l'impatto che noi vediamo. Secondo me, l'impatto è avvenuto proprio in questa posizione. Se c'è una nave di 300 metri, la si vede a occhi chiusi; ma se la nave la si vede di poppa, non si vedono più 360 gradi, ma soltanto uno spicchio. Un conto è vedere un oggetto a 360 gradi e un altro conto è vedere solo 50 metri.

L'Agip per legge doveva avere le luci di poppa bianca e la luce di testa d'albero rossa. Se la vedo in questa posizione, vedo la luce rossa per 360 gradi; questa luce che vedo di poppa la vedo per 225 gradi. Poi vi ho dato anche tutto il regolamento per la vista a bordo in mare, dove ci sono tutte le luci che voi potete vedere.

Se la vedo in questa posizione, vedo soltanto una luce: quella di coronamento. Secondo il mio punto di vista personale, era questa. L'Agip, anziché avere 170 gradi, può darsi che ne aveva 240, e l'impatto è stato questo - lo ribadisco - secondo il mio punto di vista. Siccome avevo appena appreso tutte queste cose da comandante di stazione della gardetta, tutte queste nozioni le sapevo a menadito. Anche allora feci questo schizzo: in tribunale mi diedero un pezzo di carta e feci uno schizzo. Ma io preferisco le carte nautiche: sono un uomo di mare e uso le carte nautiche; sulla carta normale posso sbagliare un punto, mentre con la carta nautica non sbaglio. Tanto è vero che potete constatare che vi ho dato il punto nave.

Un comandante che sbarca non porta via con sé tutti i libretti di navigazione e il giornale nautico? Penso che sia una cosa di una semplicità unica. Il libretto di navigazione e il giornale nautico sono la vita della nave.

Rolla, quando è stato chiamato, bastava che dicesse, considerato che gli incidenti capitano a tutti - qual era la loro posizione e avrebbe salvato

tutti. I magistrati hanno fatto un lavoro validissimo: sono stato chiamato tre volte e ho depresso, come sto facendo oggi con voi.

FILIPPI (*PD*). Lei parlava del punto nave. Voi comunque avete fatto un rilievo del punto nave dell'Agip Abruzzo? Quindi il vostro è un punto già referenziato a tutti gli effetti, anche se successivo alla collisione.

GENTILE. Noi abbiamo fatto il punto nave. Io posso raccontare la verità su ciò che ho visto. Questa è la relazione che ha fatto Leonardo, il comandante di bordo. Abbiamo trovato la prua della nave a 2,5 miglia per 205 gradi dalla linea vegliaia. La Moby l'abbiamo trovata a 2,7 miglia per 225 gradi, perciò vede che c'è una tolleranza fra 205 e 225. In base a queste coordinate, a suo tempo, ho fatto quel punto nave.

FILIPPI (*PD*). Sollevo un'ultima questione sui soccorsi e poi pongo una domanda. In tutta questa situazione, il ruolo della Capitaneria mi viene da dire che sia abbastanza disarmante. Ora però c'è un punto che mi turba. La responsabilità della sicurezza della navigazione negli specchi portuali e nelle acque antistanti, quindi presumibilmente nella rada, è indubbiamente, ai sensi del Codice della navigazione, attribuita alla Capitaneria, oggi come

allora. In caso di incendio vi è una specifica responsabilità da parte dei Vigili del fuoco? Lei in qualche modo lo ha accennato poco fa, al di là della competenza operativa.

GENTILE. Se brucia una casa, chi è che viene chiamato per primo? La Capitaneria o i Vigili del fuoco?

La Capitaneria è in mare, però i Vigili del fuoco li abbiamo lì. Meglio della Guardia di finanza, della Polizia, dei soccorsi, chi c'era? I Vigili del fuoco, che dovevano intervenire subito, perché loro hanno le scalette, le scarpe antincendio, le bombole d'ossigeno, le tute ignifughe e quant'altro. Per me la Capitaneria deve far la sua parte, però i Vigili del fuoco, in quel caso, sono importanti. Quando facciamo le esercitazioni in mare (si fanno due volte l'anno) ci sono i Vigili del fuoco. Noi facciamo assistenza, ma la parte preposta sono i Vigili del fuoco.

FILIPPI (PD). Quindi il comando delle operazioni era automaticamente attribuibile ai Vigili del fuoco?

GENTILE. Ci mancherebbe altro. Penso di sì, perché i Vigili del fuoco sono coloro che vengono in mare. La Capitaneria di porto a chi si rivolge?
Ai Vigili del fuoco.

FILIPPI (PD). Indipendentemente dall'assenza di ordini da parte della Capitaneria.

GENTILE. Sì, i Vigili del fuoco dovevano intervenire subito, avevano il dovere di intervenire subito: è il loro compito. La Capitaneria di porto, se c'era un marinaio, se c'era un ufficiale o altri, poteva fare qualcosa di più chiamando gli incursori della Marina da La Spezia per venire a Livorno. Con gli elicotteri a loro disposizione, quelli notturni, in mezz'ora sarebbero venuti in zona e avrebbero recuperato qualcosa.

FILIPPI (PD). Un'ultima domanda conclusiva. Quando e a chi ha conferito la propria deposizione negli anni?

GENTILE. Prego la senatrice Paglini di leggere la mia relazione.

PAGLINI. Legge la relazione scritta del maggiore Gentile.

Il giorno 15 maggio 1996 venivo chiamato a deporre in Aula sulla vicenda del Moby Prince dall'avvocato di parte civile del Foro di Livorno, Marco Giunti. L'intervento aveva durata di 90 minuti circa. Dopo circa un mese venivo risentito unitamente all'equipaggio.

FILIPPI (*PD*). Quindi lei ha testimoniato su richiesta dell'avvocato di parte civile, non del pubblico ministero inquirente o del giudice.

PAGLINI. Prosegue nella lettura.

Quarto punto. Anche questa volta il tempo di deposizione si protrasse per lo scrivente di circa 90 minuti. Alla domanda del Presidente della Corte di raccontare i fatti circa l'intervento di soccorso, raccontai quanto segue: il giorno 10 aprile del 1991, alle ore 22.30 circa, venivo chiamato telefonicamente nella mia abitazione dal sottoufficiale di servizio della sala operativa del gruppo di Livorno, maresciallo ordinario Vannini Paolo, il quale mi informava di aver ricevuto via radio una segnalazione dal signor maresciallo Sorrentini Giovanni, comandante della vedetta n. 5530, in servizio nelle acque della circoscrizione della VIII Legione della Guardia di finanza di Firenze, il quale riferiva di aver captato qualche attimo prima,

sul canale 16 marino, una richiesta di soccorso da parte della petroliera Agip Abruzzo in fiamme.

Riferiva il sottoufficiale di allertare il piantone agli ormeggi affinché preparasse, per l'uscita in mare, la vedetta n. 5808 e di rintracciare in caserma il maggior numero di militari per la composizione di un equipaggio di fortuna. Allo stesso tempo riferivo che avrei raggiunto gli ormeggi nel più breve tempo possibile. Alle ore 22.35 circa ero *in loco* con il seguente equipaggio: il brigadiere Leonardo Giuseppe, il comandante Conte Luigi, l'elettroradarista Dessì Mauro, il motorista navale e lo scrivente. Si intraprendeva la crociera di soccorso alla Agip Abruzzo.

Del fatto veniva informato il Sottoufficiale in Sala Operativa e allo stesso veniva riferito di informare degli eventi la locale Capitaneria di Porto. Alle 22,40 circa si era fuori dall'imboccatura del porto di Livorno. Poiché non si conosceva la posizione della petroliera in trattazione, a vista, si scandagliava, in una notte serena (senza nebbia) e con mare calmo, la rada di Livorno, al fine di individuare la petroliera in fiamme.

In rada si notavano, alla fonda, nr. 8 navi e nr. 1 che, da poco, aveva lasciato il porto di Livorno. Si dirigeva per prima su questa e considerando che la navigazione procedeva in modo regolare si dirigeva su di una petroliera dalla quale fuoriusciva dal fumaiolo del fumo.

Subito dopo si intercettava, sul canale 16 marino, una conversazione tra la Capitaneria di Porto di Livorno e il personale dell'Agip Abruzzo. Esso invitava il comandante della petroliera di segnalare la loro posizione con il lancio di 5 razzi rossi. Alle 22,50 si avvistavano, in tempi successivi, i segnali. Si dirigeva sul punto miglia 2,5 per 205° del faro verde della diga Vegliaia dal porto di Livorno.

Disponevo del personale di bordo nel seguente modo: il brigadiere Leonardo Giuseppe al timone; il finanziere Conte Luigi al radar; il finanziere Dessì Mauro di vedetta sulla murata anteriore di dritta; lo scrivente sulla murata anteriore di sinistra.

Durante il tragitto si notava, inoltre, a poca distanza dall'Accademia Navale di Livorno, un'altra petroliera alla fonda con la prua verso Sud e con il fanale rosso acceso in testa d'albero. Le altre navi alla fonda avevano tutti la prua verso Sud, compresa una nave militare americana, che si trovava illuminata nelle acque antistanti il Calambrone, mentre la petroliera Agip Abruzzo era alla fonda, nel punto summenzionato, con prua a 270°.

Raggiunta l'Agip Abruzzo si constatava che l'opera morta lato destro era bruciata, mentre il lato sinistro era integro con nominativo ben leggibile. Il mare circostante era invaso da petrolio, il ponte di comando era

chiaramente visibile, così come il ponte di coperta (e aggiungiamo "a luci spente", come ha detto prima lei).

Era presente una leggera brezza di vento da scirocco. Al nostro arrivo sotto bordo alla petroliera dopo qualche minuto sopraggiungeva il rimorchiatore Tito Neri VII e dopo un breve dialogo tra lo scrivente e un marinaio di bordo lo stesso virava verso poppa mentre noi ci si posizionava sulla estrema prua in attesa di eventi.

Alle ore 23,15 circa, all'altezza del cassero (ponte di comando) e prima tanga lato dritto, si sprigionava una lingua di fuoco e subito dopo il brigadiere Leonardo Giuseppe, che si trovava nel locale timoneria, sentiva sul canale 16 marino il Comandante della petroliera che diceva "mettiamo una scialuppa in mare e abbandoniamo la nave".

A questo punto, cessato il pericolo per il personale imbarcato sulla motocisterna, poiché l'aria si era fatta irrespirabile, consigliai al sottoufficiale di allontanarsi dalla stessa.

Nell'effettuare detto movimento si incrociava un'imbarcazione degli ormeggiatori e agli stessi veniva fatto l'invito di tenersi lontano dalla petroliera in quanto a causa della foschia da fumo che si era creata, della mancanza di *radar* e del petrolio che si trovava versato in mare poteva crearsi uno stato di pericolo.

Dopo circa un'ora, la stessa imbarcazione veniva reincrociata e gli occupanti facevano presente che poco distante vi era la motonave Moby Prince in fiamme. Si dirigeva immediatamente sul posto e si notava che la stessa aveva entrambi i lati dell'opera viva bruciati, i bigli penzoloni e privi delle relative scialuppe di salvataggio. Nelle vicinanze della stessa si notava a pochi metri dalla poppa una pilotina di colore nero mentre sotto prua era presente la barca degli ormeggiatori con i fanali di via accesi.

Ma la pilotina nera che dice è la stessa?

GENTILE. No, è un'altra. È quella degli ormeggiatori.

PAGLINI. Riprende la lettura.

«Dopo qualche minuto, sopraggiungeva sul posto un rimorchiatore della ditta Neri e con le pompe antincendio di bordo iniziava a gettare acqua sullo scafo.

A questo punto, data la presenza delle suddette imbarcazioni, iniziavano con gli alighieri di bordo a scandagliare tutti i relitti delle scialuppe in fiamme e spenti che si trovavano nelle acque circostanti al fine di rinvenire eventuali naufraghi.

Alle ore 3,30, passando un'altra volta di prua al traghetto passeggeri in fiamme, con prua verso Nord, si notavano e ascoltavano, in tempi successivi, n. 3 lingue di fuoco e altrettanti boati.

Si continuava la perlustrazione in zona sul percorso effettuato dal Moby Prince dal momento dell'impatto alla ricerca di naufraghi fino alle ore 4,40.

Da quest'ultima ora, la locale Capitaneria di Porto assegnava, alle tre unità navali della Guardia di finanza in zona (V. 5808, V.5330, G.29 RANDO), dei settori di ricerca naufraghi a mezzo di coordinate geografiche. Alle ore 9,25, la V. 5530 avvistava un cadavere di uomo e, data la struttura dell'unità navale, informava lo scrivente, a bordo della vedetta V. 5808, per il recupero, il trasporto e la consegna del cadavere alla locale Capitaneria di Porto.

Al termine della prima audizione il Presidente della Corte mi imponeva queste altre domande: "Come mai non è stato sentito durante l'inchiesta sommaria fatta dalla locale Capitaneria? Perché non è stato sentito dal P.M. nel corso delle indagini preliminari? Tutti i cittadini e l'ultima casalinga hanno sentito l'obbligo di presentarsi di fronte al P.M. per raccontare fatti e loro conoscenze e lei, quale ufficiale di polizia

giudiziaria, non ha sentito l'obbligo e il dovere di presentarsi al pubblico ministero?"

Rispondevo che, quale ufficiale di polizia giudiziaria, avevo fatto redigere da tutti i comandanti delle unità navali intervenute nel soccorso estratti del giornale di chiesuola e che gli stessi, il giorno 12 aprile 1991...»

GENTILE. Alle ore 10.30 sono stati consegnati al procuratore capo, Antonio Costanzo.

PAGLINI. Prosegue la lettura.

«...erano stati trasmessi al Procuratore Capo presso la Procura della Repubblica di Livorno.

Mostravo le fotocopie degli estratti in mio possesso. In Aula scese un silenzio assoluto sia da parte dei giudici che degli avvocati. Dopo qualche minuto il Presidente del Tribunale riferiva che con la mia deposizione avevo fatto saltare 5 anni di indagini.

Circa la mancanza del fascicolo degli atti trasmessi dalla Guardia di Finanza in data 12 aprile 1991, giustificava il fatto che, tra le migliaia di fogli, cinque di essi potevano essere andati dispersi in sede di indagini.

Chi giustificava?

GENTILE. Il magistrato.

PAGLINI. Prosegue la lettura.

«Si precisa che: durante lo svolgimento del servizio lo scrivente ha tenuto contatti diretti sul canale "F" con la locale sala operativa; sul canale 16 marino non vi sono state alcune comunicazioni eccetto il colloquio con la Capitaneria di Porto e la petroliera e quella effettuata dal comandante di bordo all'atto di abbandono nave; lo stesso canale è sempre stato disturbato da una voce femminile che dialogava in lingua francese; durante la mia seconda deposizione, il Presidente della Corte, ha chiesto allo scrivente di disegnare su un foglio di carta bianca da lui consegnatomi la posizione delle navi alla fonda della rada di Livorno la notte del sinistro e di datarla e sottoscriverla. La stessa veniva allegata agli atti del procedimento penale.

In fede, comandante Cesare Gentile».

CAPPELLETTI (M5S). Vorrei rivolgere un'ultima domanda al comandante Gentile. Dopo aver ascoltato la sua deposizione, testé letta dalla senatrice Paglini, le chiedo: non c'erano quindi imbarcazioni di Vigili del fuoco sotto la Moby Prince?

GENTILE. Io non ne ho mai viste.

PAGLINI. Non li ha mai visti? Neanche in direzione...

GENTILE. Quando sono uscito erano tutti a banchina.

PAGLINI. Quindi erano ancora ormeggiati?

GENTILE. Erano tutti ormeggiati. Quando sono stato sull'Agip Abruzzo, ho visto soltanto il Tito Neri VII, poi ho trovato il Tito Neri IX, dopo di che ho trovato un'altra...i Vigili del Fuoco non li ho mai visti.

PAGLINI. Quindi sono arrivati con una tempistica...

GENTILE. Con una tempistica sicuramente diversa, dopo. Io non li ho mai visti comunque.

PAGLINI. Quindi anche quando ha incrociato il Moby Prince, intorno al traghetto lei non ha mai visto i Vigili del fuoco.

GENTILE. Non ho mai visto i Vigili del fuoco.

PAGLINI. Le faccio una domanda. In uno dei rarissimi filmati che sono stati fatti viene ripreso il Moby Prince con il fumaiolo in azione e intorno c'è una piccola imbarcazione illuminata; intorno infatti non ci sono altre imbarcazioni che tentano di spegnere il fuoco, ma dal video sembrerebbe che il Moby Prince si stesse muovendo in una certa direzione, data anche la scia del fumo che esce dal fumaiolo. Lei ha mai visto quel filmato?

GENTILE. Lei mi insegna che le navi e le macchine vanno avanti con i motori; con il fumo non va avanti nessuno.

PAGLINI. No, ma parlo della direzione del fumo.

GENTILE. Sì, la direzione del fumo dal fumaiolo esce...

PAGLINI. Sì, quindi va in avanti, non a poppa.

GENTILE. No, no dal fumaiolo. Se lei ha la prua a Sud, il fumo lei lo vede venire verso Nord.

PAGLINI. Viene verso poppa.

GENTILE. Verso Nord, verso poppa.

PAGLINI. Le chiedo se in quel caso lei ha visto il video.

GENTILE. No.

PAGLINI. Lei non ha mai visionato quel video.

GENTILE. Io ho partecipato soltanto una volta, poi per me la vicenda si è chiusa; una volta ho chiesto se c'era possibilità di vedere il video che aveva fatto D'Alesio; non l'ho mai visto.

PAGLINI. Glielo chiedo perché in questo filmato il fumo va da poppa verso prua; non solo quello del fumaiolo, ma anche tutto il fumo della nave.

GENTILE. Se lei si riferisce a quanto accaduto dalle ore 2 in poi, quando hanno buttato l'acqua, quando la Moby ha girato dalla poppa e ha messo la prua come le ho detto io, allora il fumo poteva andare verso Nord; però non poteva andare neppure laggiù, perché se aveva la prua verso Nord e c'era sempre vento di scirocco, il fumo andava sempre dalla poppa verso la prua.

PAGLINI. Quindi lei prima diceva che il fumaiolo azzurro non poteva prendere fuoco perché aveva il vento nell'altro verso.

GENTILE. Sì, ma il fumaiolo non prende fuoco; dal fumaiolo escono soltanto i fumi.

PAGLINI. Sì, sì ma la vernice del fumaiolo da un lato...

GENTILE. Lui lo ha potuto notare tranquillamente; quando dopo quindici anni lo hanno portato via, il fumaiolo era integro.

Ho con me dei documenti, se volete fare delle fotocopie.

PAGLINI. Nei giorni successivi all'avvenimento, lei ha avuto modo di potersi confrontare direttamente con qualche membro della capitaneria?

GENTILE. No, mai con nessuno.

PAGLINI. Lo chiedo perché il suo è stato uno dei primissimi mezzi usciti in mare.

GENTILE. La domanda mi è già stata posta. Mai nessuno mi ha cercato, perché evidentemente non mi è mai interessato apparire. Sono amico di tutti e non mi hanno mai chiamato; voi mi avete chiamato e sono venuto

qua senza nessun problema, perché non ho mai avuto remore con nessuno. Mi sento un essere sportivo, perciò non ho paura di nessuno, come succede quando si dice la verità. È tutto documentato, dopo venticinque anni ho ancora tutti i documenti integri in quella cartella; li ho tenuti sempre e non li ho buttati perché non si sa mai nella vita, dopo venticinque anni sapevo che sarei venuto qui a capo di questo fatto.

PAGLINI. Da alcune testimonianze precedenti abbiamo capito che, forse anche proprio per la confidenza, per l'ambiente, c'era una sorta di radio porto, di voce del porto. Le chiedo se nei giorni successivi all'evento lei ha avuto sentore di notizie non ufficiali che correvano riguardo all'impatto della Moby Prince sull'AGIP Abruzzo.

GENTILE. No, niente. Hanno preso la Moby, l'hanno portata lì a darsena Petroli, hanno recuperato tutti i cadaveri; all'interno dei capannoni dove abbiamo fatto la vigilanza, abbiamo visto tutte le sagome. Mi dispiace perché c'erano le mogli di alcuni colleghi che erano anche miei amici, dei familiari che erano miei amici di famiglia e sono andato ad assistere a tutto. Tuttavia, di questo non si è mai parlato con nessuno. L'unica persona che si

è interessata un po' di tutto e di tutti è stato Loris Rispoli. Poi giustamente ci sono i figli del comandante della nave che, tramite l'avvocato Palermo, qualche volta mi avevano telefonato perché il legale mi voleva sentire. Tuttavia io dissi che ero un ufficiale di Polizia giudiziaria, che mi facesse chiamare dal magistrato, di fronte al quale avrei detto quello che voleva, ma di fronte a lui non avrei detto proprio nulla. So infatti che da una cosa ne nasce un'altra, invece tutto deve essere documentato e scritto, allora non ci sono problemi. Sono andato da Lamberti e da Cardi, ho assistito anche nei giorni successivi. Come ripeto, la mattina alle ore 11, siccome il vento era cambiato e si era messo di levante, la petroliera si è messa lì e ha preso fuoco un'altra volta; si è accesa un'altra volta, è successo il *patatrac* e ha inquinato tutto il mare di Livorno.

PAGLINI. Man mano che si parla vengono in mente le domande. Quindi lei, affiancando la petroliera, le arriva sotto.

GENTILE. Sì, io ero attaccato.

PAGLINI. Sì, vede le persone che ancora erano a poppa.

GENTILE. Le persone sulla poppa non le ho viste.

PAGLINI. Non le vede.

GENTILE. Ho visto il cassero libero.

PAGLINI. Mi scusi, cosa intende quando parla del cassero libero? Non abbiamo questa competenza.

GENTILE. Il cassero di poppa della petroliera è la parte dove ci sono gli alloggi e la timoneria, sotto ci sono gli alloggi; tutto il resto è fatto di cisterne: a partire dal cassero andando verso prua sono tutte cisterne. Di qua ci sono gli alloggi, gli uffici, le camerate, la cucina, c'è tutto.

FILIPPI (PD). Probabilmente intende dire che tra la Moby Prince e la petroliera vi sono due posizioni di comando assolutamente opposte, cioè

mentre una petroliera ha il ponte di comando a poppa (quindi sul timone), la Moby ce l'ha a prua. Questo è ragionevole.

PAGLINI. Sì, vedendo il cosiddetto castelletto.

FILIPPI (*PD*). Ciò testimonia la differente tipologia dell'imbarcazione.

GENTILE. Ho portato un regolamento.

PAGLINI. Lei non vede l'equipaggio: vede la nave, ma non i membri dell'equipaggio.

GENTILE. Guardando questa figura, questa è la prua e questa è la poppa. Il cassero è questo pezzo qua; sulle navi passeggeri giustamente è messo in modo tale da guardare la prua; invece sulle petroliere, visto che questa parte dell'imbarcazione è fatta di cisterne, il ponte di comando è messo in questa posizione e questo è il cassero di poppa.

PAGLINI. Una domanda tecnica che abbiamo rivolto anche al comandante Cannavina: secondo lei è possibile che una petroliera di quelle dimensioni, lunga oltre 300 metri, in quel momento di concitazione possa aver arato l'ancora per 4 miglia?

GENTILE. C'è una legge del mare, il regolamento prevede qualcosa. Innanzitutto, io avevo il GPS e lo scandaglio attaccati. In quel momento avevo una profondità di 43 metri; se questa nave è lunga 300 metri, per tenere questo fondo io devo dare almeno otto passi di acqua, cioè almeno 400 metri di catena. Perciò 400 metri di catena reggono con il mare così calmo; se la metto da una parte la catena non regge; se io ci metto 50 metri di catena può arare. Tuttavia, il comandante di una petroliera deve guardare alla sicurezza, deve considerare se c'è il libeccio, lo scirocco, o il maestrale, si deve tenere in sicurezza e questo non c'è. 300 metri più 300 metri di catene che sono a mare (anche 400 metri di catena) si fanno in fretta, l'ancora non ara, specialmente su quel fondale. Lei calcoli che io - lo ricordo ora - avevo 43 metri dove era questo fondale.

Un'altra cosa che ho sentito è che c'era il cono per l'uscita dal porto che però è stato istituito dalla Capitaneria di porto solo nel 1993-1994,

dunque all'epoca non esisteva. La Capitaneria, infatti, ha emanato un'ordinanza per l'uscita delle navi due o tre anni dopo l'episodio relativo alla Moby Prince. Prima si usciva dove si voleva, ora è necessario uscire attraverso il cono.

PAGLINI. Questa informazione ci è stata confermata anche dal comandante della Capitaneria.

GENTILE. All'epoca, nel 1993-94, comandavo la stazione navale e ricordo anche alcuni verbali fatti alle unità che si trovavano nel cono.

PAGLINI. C'era un obbligo d'uscita all'epoca? La direzione (uno a destra e uno a sinistra) era già indicata?

GENTILE. No, non c'era. Oggi, quando una nave esce dal porto deve rispettare il cono d'uscita, deve passare vicino alla Meloria e deve andare in direzione Capraia, dopodiché può dirottare dove vuole.

FILIPPI (*PD*). Voglio essere sicuro di aver compreso bene, dunque vorrei tornare sulla questione relativa all'orientamento della prua. Le navi che precedono l'Agip Abruzzo erano orientate 180 gradi a Sud.

GENTILE. 170-180 gradi a Sud. Le ho fatto anche un disegno.

FILIPPI (*PD*). Se però questo orientamento è anche quello presumibile dell'Agip Abruzzo prima della collisione, il lato destro non è visibile. Lo dico riferendomi proprio allo schizzo che ci ha fatto prima.

GENTILE. Allora, questa è la terra e questo è Antignano, che si trova a 270 gradi. Dunque se la prua dell'Agip Abruzzo si trovava qui, si trovava a 170-180 gradi a Sud. Se la nave si fosse trovata a 240 gradi avrebbe dovuto trovarsi in un'altra posizione.

FILIPPI. (*PD*). Quindi doveva trovarsi a 240 gradi.

GENTILE. Io ho fatto una supposizione basata su una foto.

FILIPPI (*PD*). Sono ritornato sulla questione perché volevo chiarirmi le idee fino in fondo. Infatti le altre navi che erano alla fonda erano tutte orientate 170 gradi a Sud.

GENTILE. Se fosse stata orientata di 170 gradi, la Moby Prince lo avrebbe colpito sulla poppa.

FILIPPI (*PD*). Sulla poppa o viceversa. Per colpirlo nel punto in cui è avvenuta la collisione, il traghetto doveva girare.

GENTILE. O sulla poppa o al mascone di poppa.

FILIPPI (*PD*). Quindi è una sua supposizione, purtroppo.

GENTILE. Una supposizione che deriva dalla foto che posso lasciarvi tranquillamente.

Un'ultima cosa: dopo lo smarrimento dei documenti, la Procura aveva chiesto al gruppo di rimandare la documentazione.

PAGLINI. Quando avviene questo?

GENTILE. Il 21 maggio 1996 alle ore 10, dopo aver reso la deposizione.

I lavori terminano alle ore 12.00.