



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 46

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

AUDIZIONE DEL SIGNOR MAURO DESSÌ, MILITARE DELLA
GUARDIA DI FINANZA, E DEL SIGNOR GIANCARLO FAIELLA,
UFFICIALE DELLA CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO

50^a seduta: martedì 28 marzo 2017

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E

Audizione del signor Mauro Dessì

PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 6 e <i>passim</i>	DESSÌ	Pag. 3, 5, 6 e <i>passim</i>
BATTISTA (<i>Art.1-MDP</i>)	10, 11		
CAPPELLETTI (<i>M5S</i>)	11, 14		
FILIPPI (<i>PD</i>)	14		
FLORIS (<i>FI-PdL XVII</i>)	11, 15, 16		
GRANAIOLA (<i>Art.1-MDP</i>)	13		
PAGLINI (<i>M5S</i>)	9, 12, 13 e <i>passim</i>		
URAS (<i>Misto</i>)	10		

Audizione del signor Giancarlo Faiella

PRESIDENTE	Pag. 16, 19, 20 e <i>passim</i>	FAIELLA	Pag. 16, 19, 20 e <i>passim</i>
BATTISTA (<i>M5S</i>)	25		
CAPPELLETTI (<i>M5S</i>)	31		
FLORIS (<i>FI-PdL XVII</i>)	35		
GRANAIOLA (<i>Art.1-MDP</i>)	21, 23, 24		
MUSSINI (<i>Misto</i>)	32		
PAGLINI (<i>M5S</i>)	27, 29, 30 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: AP-CpE; Articolo 1 – Movimento democratico e progressista: Art.1-MDP; 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, Riscossa Italia): GAL (GS, PpI, M, Id, E-E, MPL, RI); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Federazione dei Verdi: Misto-FdV; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL; Misto-UDC: Misto-UDC.

Intervengono il signor Mauro Dessì e il signor Giancarlo Faiella.

Sono presenti alla seduta, ai sensi dell'articolo 23 del Regolamento interno, il dottor Fabio Scavone e il colonnello Angelo Senese, in qualità di collaboratori della Commissione.

I lavori hanno inizio alle ore 11,50.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del signor Mauro Dessì

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del signor Mauro Dessì.

Avverto che di questa parte della seduta odierna verrà redatto il resoconto sommario ed il resoconto stenografico.

Ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del Regolamento interno, avverto altresì che 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.

Chiedo all'audito e ai commissari se ritengono che i loro interventi debbano essere secretati. L'audito e i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e la secretazione dell'audizione o parte di essa, qualora ritengono 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.

L'ordine del giorno reca l'audizione del signor Mauro Dessì, un testimone di rilievo degli eventi occorsi nella notte del 10 aprile 1991, che ringrazio per la sua disponibilità. Egli, infatti, svolse un ruolo importante nella notte del disastro. Gli chiediamo di presentarsi e di raccontarci cosa faceva la sera di quel 10 aprile e quale ruolo aveva.

DESSÌ. Buongiorno a tutti, sono l'appuntato scelto Dessì Mauro, attualmente in servizio presso la sezione operativa navale di Alghero e la mia specializzazione è quella di motorista navale.

La sera del 10 aprile 1991 io ero piantone a ormeggi. Intorno alle 22,15 – 22,20 è arrivato, tutto affannato, il piantone caserma, che distava un centinaio di metri dalla garitta dove io mi trovavo, che mi disse di approntare la barca 5808, una Keith Nelson. Io feci l'approntamento, con-

trollai olio, acqua e quant'altro e misi in moto senza sapere ancora cosa stava succedendo.

Successivamente, intorno alle 10 e mezzo, arrivò l'allora tenente Gentile con il maresciallo Leonardo e il collega finanziere Conti. È stato messo insieme un equipaggio di fortuna, dato che in quel momento nessuno era disponibile, abbiamo mollato gli ormeggi e siamo usciti dalla darsena. Uscendo, io ho continuato ad occuparmi dell'approntamento, dato che prima avevo dovuto fare in fretta, controllando il livello della nafta e tante altre cose. Comunque, siamo usciti fuori dal porto di Livorno. La serata era limpida e non c'era nebbia. Siamo usciti sul lato sinistro della diga foranea del porto di Livorno e abbiamo dato uno sguardo generale per capire chi c'era e chi non c'era. Abbiamo visto una nave americana e infatti in quel periodo, dato che era in corso la guerra nel golfo, queste navi entravano e uscivano dal porto di Livorno per scaricare le armi.

Uscendo, sul lato sinistro della diga, abbiamo visto cinque razzi luminosi sparati verso il cielo e ci siamo diretti immediatamente in quella direzione. Raggiunto il punto di segnalazione, ci siamo accorti che la nave era una super petroliera – l'Agip Abruzzo – e aveva uno grosso squarcio sul lato di dritta, cioè a destra. Tengo a precisare una cosa: noi abbiamo sentito parlare della leggenda della bettolina che era andata addosso alla nave ma sinceramente, quando abbiamo visto il danno subito dalla superpetroliera, ci siamo resi conto che non poteva trattarsi di una bettolina perché una bettolina è una nave molto bassa e in quel caso lo squarcio era molto alto: si parla di venti metri sopra la linea di galleggiamento della nave. Ci siamo guardati e ci siamo chiesti chi mai fosse andato a finire addosso a quella nave perché non si capiva. Nessuno di noi avrebbe mai immaginato che potesse trattarsi di un traghetto, in particolare del Moby Prince.

La petroliera, quindi, è stata abbandonata. Si trattava di persone comunque preparate a mettere in atto determinate procedure: hanno calato la scialuppa in mare, hanno abbandonato la petroliera e si sono allontanati autonomamente. Dopo questa cosa, ci siamo allontanati anche noi, anche perché sotto la superpetroliera c'erano già due rimorchiatori di Tito Neri dei quali, però, non ricordo i nomi. Ci siamo allontanati dalla superpetroliera e dopo qualche miglio abbiamo incontrato una barca di ormeggiatori, un classico gozzo con le gomme intorno. Mi sono chiesto che cosa ci facessero in quel punto e loro ci dissero di stare attenti perché il Moby Prince era in fiamme e alla deriva. Ci hanno indicato, più o meno, dove si trovasse e noi ci siamo diretti immediatamente verso la nave.

L'immagine che ricordo è simile ad un film: la nave era avvolta da fumo e fiamme; una cosa indescrivibile: solo nei film americani si vedono cose simili. La nave era in fiamme, sotto i *garage* era completamente in fiamme. Noi siamo passati di prua e ci siamo avvicinati alla nave, tanto che abbiamo rischiato anche noi di andare a fuoco perché ci siamo trovati col mare che intorno alla nave era in fiamme che ci si è chiuso intorno. Ci

siamo salvati grazie alla prontezza del comandante che ha girato ed è scappato, allontanandoci immediatamente.

Alcune parti alte della nave, il castello e la parte prodiera dove si trova la sala di comando, erano in fiamme. Immaginate che dai finestrini uscivano fiamme simili a quelle di un accendino, azzurre e arancioni. Erano fiamme vive, non era un incendio piccolo, era una cosa importante.

La parte verso poppa aveva ancora la vernice chiara, il fumaiolo era ancora integro ma ci ha demoralizzato subito il fatto che le scialuppe non fossero state neanche calate in mare perché avevano preso fuoco direttamente sulla nave. Infatti molti bracci delle scialuppe che dovrebbero essere aperti e portati fuori bordo erano all'interno della nave e le scialuppe in vetroresina, secondo me, avevano preso fuoco subito. Anche gli autogonfiabili, che sarebbero delle zattere di salvataggio, erano tutti in fiamme.

Per quanto riguarda il mozzo, il famoso Bertrand, personalmente non l'ho visto. Non ho proprio il ricordo di una persona appesa ad una fune. Non l'ho proprio visto e non lo ricordo.

Abbiamo provato a farci sentire con le sirene e con i proiettori. I mezzi antincendio della barca dove mi trovavo in quel momento non erano assolutamente idonei per domare un incendio del genere: è un mezzo che ha una carena bassa, idonea per il salvataggio di una persona in mare – a cui ci si può avvicinare magari per buttarsi in acqua e risalire – ma non era assolutamente idonea per fornire aiuto nel caso di un incendio di quelle dimensioni.

Ricordo poi che siamo rimasti lì attorno tutta la notte, cercando qualcuno che si facesse avanti, anche per darci una mano. Abbiamo chiesto alla sala operativa, hanno allertato la Guardia costiera. Abbiamo cercato di fare in modo in tutte le maniere che il Moby Prince, e non la nave cisterna, fosse la priorità.

Successivamente si sono avvicinati la Guardia costiera, i Carabinieri e un'altra nostra vedetta che era fuori in navigazione; però per il mezzo antincendio sulla nave, sul traghetto, praticamente è passata la notte; per un problema di nafta (di autonomia) che avevamo a bordo, siamo dovuti rientrare in porto a Livorno attorno alle ore 6,30 del mattino e fino a quell'ora la situazione era quella. Poi mi è stato dato il cambio dal titolare di bordo e sono sceso dalla barca; infatti loro successivamente hanno trovato un cadavere, che è stato recuperato dall'allora tenente Gentile, però in quel frangente non c'ero più, ero già a terra. Questo è il mio ricordo.

PRESIDENTE. Riesce a darci degli orari? A che ora avete incrociato gli ormeggiatori che vi avevano detto della Moby Prince? A che ora avete visto la Moby Prince?

DESSI. Alle ore 22,15 c'è stata l'allerta di mollare; alle ore 22,30 abbiamo mollato gli ormeggi e siamo usciti fuori dal porto.

PRESIDENTE. Cosa significa le ore 22,15? Dai dati che abbiamo l'impatto dovrebbe essere avvenuto alle ore 22,25.

DESSÌ. Io però ricordo quell'orario, perché era dopo cena e poi mi sembra ci fosse una partita della Juve. Io ho questo ricordo, poi al minuto non saprei dire di più.

Penso che abbiamo trovato l'AGIP Abruzzo circa mezz'ora dopo essere usciti a mare.

PRESIDENTE. La distanza dal porto al punto dove si trovava l'AGIP Abruzzo è pari a circa 2,5 o 2,7 miglia e si può percorrere in circa mezz'ora.

DESSÌ. Sì, anche perché la barca non era una vedetta veloce. Adesso sono in pensione e praticamente sono barche da 18 nodi di velocità massima.

Penso che quando abbiamo visto la Moby Prince erano già le ore 23,30 e forse qualcosa di più.

PRESIDENTE. Però gli ormeggiatori li avete incontrati prima delle ore 23,30.

DESSÌ. Gli ormeggiatori li abbiamo incontrati leggermente prima, perché tra noi e la Moby Prince non c'era troppa distanza.

PRESIDENTE. La Moby Prince andava alla deriva, ma lei si ricorda con certezza se aveva una direzione di marcia?

DESSÌ. Sulla direzione di marcia ho riflettuto molte volte.

PRESIDENTE. Mi riferisco al fatto che avesse l'incendio davanti, mentre la parte posteriore (dove era attaccato anche il Bertrand), per come l'ha descritta adesso, non era attaccata dal fuoco.

DESSÌ. No, lì era ancora sana. La nave era sicuramente alla deriva, quindi senza governo; ho pensato tantissime volte alla direzione di marcia e se non sbaglio una volta anche io ho dichiarato di averla vista camminare in avanti; tuttavia secondo me la nave non camminava in avanti, ma alla deriva: un lentissimo moto, cioè come un oggetto che viene buttato in acqua e si sposta a causa della corrente del mare. In quel caso io la ricordo più con un cammino verso la parte posteriore.

PRESIDENTE. Lei sa che è stata trovata con il timone fisso a 30 gradi?

DESSÌ. No, di questa vicenda dei timoni non sono a conoscenza.

PRESIDENTE. Poteva quindi trattarsi di una rotazione più che di una deriva, oppure lei ricorda bene che si trattava di una deriva?

DESSÌ. Era una deriva. Non credo che facesse una linea retta.

PRESIDENTE. No, percorreva una linea curva, legata al fatto che il timone era sui 30 gradi a dritta, certo.

DESSÌ. Sicuramente sì.

PRESIDENTE. Quindi si poteva vedere una rotazione.

L'altro punto su cui vorrei fare un'altra domanda riguarda la petroliera e poi vi è la questione del fuoco.

Tra poco sentiremo un altro audito che ricorda di essere arrivato verso la petroliera vedendola dal lato sinistro (da come arriva in porto), e di aver girato a poppa per arrivare al lato di dritta, dove c'era lo squarcio. Quindi il soggetto che sentiremo tra poco ricorda di aver visto e registrato la prua della petroliera verso terra e di aver dovuto ruotare verso poppa per vedere lo squarcio. Lei ricorda questo tipo di movimento o ricorda, invece, lo squarcio direttamente a vista quando arrivava dal porto?

DESSÌ. Per farle capire, questa dovrebbe essere la terrazza Mascagni.

PRESIDENTE. Aspetti, faccia un disegno, così poi lo mostriamo a tutti quanti.

DESSÌ. Questa è la terrazza Mascagni, come riferimento. La poppa della nave è praticamente verso terra. Io la ricordo così.

PRESIDENTE. Cioè la poppa è verso terra.

DESSÌ. Questa è la poppa e lo squarcio è su questo lato.

PRESIDENTE. Quindi voi avete visto lo squarcio uscendo direttamente dal porto.

DESSÌ. Praticamente dal momento in cui siamo andati verso i razzi di segnalazione abbiamo visto questa scena.

PRESIDENTE. Direttamente così, va bene.

Intanto è interessante il fatto che il fuoco della Moby era a prua e non a poppa. Noi abbiamo fotografie dell'interno del *garage* in cui c'è una grande quantità di auto in una zona piuttosto ampia che non hanno neanche preso fuoco e non si sono bruciate. È possibile che il fuoco in quell'ambiente, per come lei se lo ricorda, fosse visibile in una zona precisa e non in tutto il *garage*?

DESSI. Noi nel passaggio di prua, nello squarcio del Moby Prince, all'interno vedevamo una porzione di *garage*.

PRESIDENTE. A prua.

DESSI. A prua.

PRESIDENTE. Quindi non ai lati?

DESSI. No, assolutamente.

PRESIDENTE. Quindi il fuoco non emergeva ai lati, ma a prua.

DESSI. No, infatti in quei passaggi ci sono state due o tre esplosioni, ma erano causate sicuramente dalle auto in fiamme o dai mezzi che c'erano all'interno.

PRESIDENTE. Quindi da prua vedevate il fuoco del *garage*, non dai lati.

DESSI. No, dai lati assolutamente.

PRESIDENTE. Quindi l'immagine del fuoco che lei ha è quella di un incendio a prua che esce fuori dal *garage* e che è anche nella zona della sala macchine. Vorrei poi chiederle di specificare un'altra considerazione che ha fatto. Lei ha detto che avete avvistato la Moby Prince alle ore 23,30-23,40 e che a quel punto avete avvisato la sala operativa; da quel momento in poi che tipo di rapporti avete avuto con la sala operativa? Avete delle indicazioni? Lei infatti ha detto che avevate fatto delle richieste di concentrare gli aiuti sulla Moby. Mi sembra di capire che non c'è stata risposta su questo versante e non sono arrivati dei mezzi.

DESSI. I mezzi non sono arrivati immediatamente. Hanno dato un'allerta; la sala operativa era in diretto contatto con noi. Credo che comunque la nostra sala operativa poi si sia messa in contatto anche con la sala operativa della Guardia costiera, con i Vigili del fuoco. Non sono a conoscenza delle comunicazioni esatte tra di loro, perché in quel frangente io ero all'esterno della barca. Praticamente il tenente Gentile era sul lato sinistro della barca, io sul lato di dritta. È una procedura che adottiamo in casi del genere: di notte si ha scarsa visibilità a mare e nel caso ci fosse qualcuno a mare lo si vede subito e ci si può premunire nel recupero. Praticamente all'interno c'erano il maresciallo Leonardi e Conti, che è il radarista. Io comunque ero sul lato esterno della barca e il comandante Gentile era sul lato di sinistra. Quindi, anche per la concitazione, per quanto riguarda il discorso tra sala operativa e noi arrivo fino a un certo punto poi mi fermo, perché non so realmente che cosa si siano detti nello specifico.

PRESIDENTE. Vorrei rivolgerle un'ultima domanda per poi cedere la parola ai Commissari.

In primo luogo, quando voi incontrate per la prima volta il Moby Prince, lo vedete di prua oppure lo vedete di fianco? In secondo luogo, nel momento in cui lo vedete e lei dice «lo superiamo di prua e vediamo l'incendio», in quel momento, registrando in qualche modo il movimento della nave, se fosse andato a marcia in avanti anche alla deriva, superarlo avrebbe richiesto da parte vostra un'accelerazione della nave, mentre invece, se stava andando a marcia indietro, in teoria, sarebbe stato più facile superarlo di prua. Mi interessa sapere se lei riesce a ricordarsi fotograficamente se l'avete incontrato subito di prua.

DESSI. L'abbiamo incontrato di prua. La scena è stata questa, il grosso dell'incendio era a prua. L'immagine che ho è quella. La nave in fiamme, questa nube di fumo che l'avvolgeva ed era decisamente la prua.

PRESIDENTE. Perfetto. Dopodiché voi la superate...

DESSI. Siamo passati, rispetto alla nave, sul lato di sinistra.

PRESIDENTE. Di sinistra e, quindi, vi siete accorti che le scialuppe erano bruciate e le parti posteriori non erano ancora attaccate dal fuoco. Giusto? A quel punto correte e gli fate il giro intorno.

DESSI. Sì.

PRESIDENTE. Queste informazioni servivano in qualche modo per dare insieme uno sguardo visivo. Abbiamo diversi colleghi che chiedono di intervenire. Direi di fare un paio domande a testa e poi, nel caso, facciamo un secondo giro.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, vorrei anzitutto ringraziare il signor Dessì. Vorrei rivolgergli una domanda, alla quale in parte ha già dato risposta, ritengo però importante ribadire questo concetto. Voi, come unità navale, eravate stati coordinati nella vostra azione di soccorso da parte di qualcuno? La CP232 vi impartì quella sera delle disposizioni precise?

DESSI. Quando siamo usciti dal porto di Livorno, noi non abbiamo avuto direttive da nessuno. Siamo usciti perché la sala operativa ci aveva detto che c'era questa emergenza in mare, dovevamo fare un equipaggio di fortuna e uscire. Con la Capitaneria di Porto non abbiamo avuto, in quel momento lì, nessun tipo di comunicazione. So che successivamente la Capitaneria di Porto ha coordinato dei settori, ma quello è stato fatto molto più tardi, dopo che noi abbiamo visto il Moby Prince, dopo che abbiamo avvisato che il Moby Prince era in quelle condizioni lì. Ma, prima, assolutamente no.

URAS (*Misto*). Voi siete rimasti attorno alla zona dove avete trovato il Moby Prince per un po' di tempo, senza vedere arrivare alcun mezzo antincendio idoneo allo spegnimento o comunque al raffreddamento almeno parziale. È corretto questo? Quando sono arrivati i mezzi antincendio attrezzati allo scopo?

DESSÌ. Dal momento in cui noi abbiamo trovato la nave, da quel momento in poi, parliamo di un bel po' di tempo. I mezzi antincendio non sono arrivati subito sul Moby Prince. Io personalmente non li ho visti. Sono arrivati molto tempo dopo. Quando siamo passati noi, i rimorchiatori Tito Neri erano sotto l'Agip Abruzzo. I rimorchiatori di Tito Neri non si sono spostati da lì. Si sono spostati successivamente, quando, a mio avviso, era già tardi. Troppo tempo. Tutto qua.

BATTISTA (*Art.1-MDP*). Sappiamo tutto quello dichiarato dal tenente Gentile all'epoca; vorrei però avere anche da lei una descrizione della visibilità di quel giorno.

Vorrei poi sapere se avevate potuto rilevare la posizione dell'Agip Abruzzo o se per lei poteva essere nella zona, nel cono del divieto di ancoraggio.

Lei è stato sentito dall'Autorità giudiziaria successivamente o dal pubblico ministero De Franco?

In ultimo, penso che comunicavate con il vostro comando; aveva notato dei problemi di trasmissione oppure nella comunicazione con il vostro comando non c'è stato alcun problema? Ha riscontrato problemi quando ha sentito delle comunicazioni da parte della Guardia costiera?

DESSÌ. La visibilità era ottima. Noi siamo usciti dal porto di Livorno e la visibilità era ottima. Abbiamo trovato il fumo successivamente, ma era dovuto, più che altro, all'incendio che si era sviluppato sulla nave Moby Prince, e in parte qualcosa c'era anche sull'Agip Abruzzo. Era però solo attinente alla zona delle navi e basta. Per il resto era una serata limpida, con il mare calmo; una bellissima serata.

DESSÌ. Non conosco la posizione esatta, come longitudine e latitudine, dell'Agip Abruzzo. Le posso dire che era di fronte alla terrazza Mascagni, con la poppa verso terrazza Mascagni, però non la posizione esatta con le coordinate.

BATTISTA (*Art.1-MDP*). Non vi è stato comunicato il punto nave?

PRESIDENTE. Non vi è stato dato un punto nave prima del vostro avvio? Non vi è stato detto di andare in una certa posizione?

DESSÌ. No, perché noi quella posizione l'abbiamo raggiunta grazie ai razzi di segnalazione.

PRESIDENTE. Perfetto.

BATTISTA (*Art.1-MDP*). È stato sentito dalla magistratura?

DESSÌ. Sì. Ho fatto un processo e poi due audizioni in camera chiusa dove hanno registrato tutto.

PRESIDENTE. Le comunicazioni con la vostra sala operativa erano limpide oppure c'erano dei disturbi quella sera?

DESSÌ. So che avevano dei disturbi perché Conti e Gentile, che parlavano con la sala operativa, discutevano proprio del fatto che s'interrompevano le comunicazioni tra di loro.

PRESIDENTE. Perfetto.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Il senatore Battista ha già chiesto quello che mi interessava circa la visibilità. Mi pare che la risposta sia stata molto chiara. Visibilità assoluta, salvo che nella zona del cono del fumo. Si ricorda quale direzione avesse il fumo?

DESSÌ. Diciamo che era da Nord verso Sud, quindi con una brezza da tramontana.

CAPPELLETTI (*M5S*). Ho solo una questione, sulla quale vorrei chiedere un suo parere ed una sua considerazione.

Lei ha detto che ha capito subito, guardando lo squarcio, che non poteva essere stata una collisione con una bettolina. Sapeva quindi o aveva sentito, forse al VHF, che probabilmente si trattava di una bettolina, per quanto riguardava il secondo natante. Le chiedo di confermarmi questo dato.

Vorrei poi sapere come considera il fatto invece che un professionista del mare, come il Comandante dell'Agip Abruzzo, abbia ritenuto, invece, che si trattasse proprio di una bettolina.

DESSÌ. A proposito della bettolina, in precedenza è stato detto che il piantone caserma è venuto da me, tutto agitato, a dirmi: «Appronta la barca, è successa una cosa con la nave, una bettolina...». Però si è trattata di una comunicazione verbale, che è finita lì: non era una cosa ufficiale.

CAPPELLETTI (*M5S*). È stato citato l'argomento della bettolina: il momento era ovviamente concitato, ma c'è stata una dichiarazione via VHF. Le chiedo dunque come considera, da professionista del mare, la dichiarazione del comandante dell'Agip Abruzzo, secondo cui lì aveva investiti una bettolina.

DESSÌ. Personalmente, dopo ventisei anni, non ho ancora capito il loro scenario, perché una bettolina è una nave bassissima. Se un traghetto

– che poi è di colore bianco – ti viene addosso, penso che il minimo che possa fare il comandante di una nave, anche al primo urto, è dare uno sguardo a cosa ti è venuto addosso.

PRESIDENTE. Lei ricorda bene l'incendio sull'Agip Abruzzo? Era un incendio particolarmente intenso, tale da impedire la visione del traghetto subito dopo il momento dell'urto?

DESSÌ. Nel momento in cui siamo arrivati sotto la poppa dell'Agip Abruzzo, c'erano solo del fumo e poche fiamme.

PRESIDENTE. Quindi dopo un'ora.

DESSÌ. Non era un incendio grosso, come quello che abbiamo trovato sul Moby Prince.

PRESIDENTE. Lei dice con nettezza che, a quell'ora, circa un'ora e mezzo dopo l'impatto, l'incendio sul Moby Prince e dentro il Moby Prince era più intenso dell'incendio che c'era nella petroliera, che era stata appena abbandonata o stava per esserlo.

DESSÌ. Sì, è così.

PAGLINI (M5S). Signor Dessì, lei avrà probabilmente avvisato la sala operativa del fatto di aver avvistato il Moby Prince. I mezzi antincendio sono arrivati? Ricorda più o meno l'ora in cui sono arrivati? A che ora siete andati via, da sotto il Moby Prince? È poi importantissimo chiarire un punto, relativo a ciò che ha detto nel primo procedimento, cioè nell'udienza del 1996, rispetto a quello che poi ha detto nel 2006. Nel 1996 ha affermato che il traghetto era alla deriva e senza governo, mentre nell'«inchiesta bis», ovvero nel 2006, al pubblico ministero Giaconi ha detto chiaramente e più volte – quasi a voler rimarcare la cosa – che il traghetto, che lei ha visto con i suoi occhi – leggerò una delle sue tante dichiarazioni, visto che lo ha detto più volte – va con i motori indietro e va a una velocità lenta, ma è in movimento. Lo ha detto in tantissime occasioni e ha ripetuto: «No, è in retromarcia. Ricordo che la nave praticamente girava in senso antiorario, praticamente come se avesse avuto il timone completamente a dritta». Ha ribadito di nuovo, sempre al pubblico ministero: «ho avuto la conferma del fatto che, vedendo la nave, effettivamente andava con le macchine indietro e girava. Io mi ricordo che girava comunque in senso antiorario» e così via. Quindi, le chiedo se ci può chiarire perché in un primo momento aveva detto un'altra cosa.

Infine, lei ricorda bene – e lo dice anche in questa sua dichiarazione – di aver visto bianca la parte del traghetto che va dalla metà in giù e di aver rilevato molto bene il logo blu della scritta della Moby Prince. Leggiamo in una sua dichiarazione che lo ha visto veramente bene. Quindi diamo per scontato che, se la vernice non ha preso fuoco nei primissimi

minuti in cui avete visto il Moby Prince (quindi, più o meno dieci minuti dopo la mezzanotte), il traghetto non era completamente invaso dal fuoco, ma probabilmente, come ha detto nelle sue dichiarazioni e come è stato confermato anche dallo stesso ammiraglio Albanese (una volta arrivato al molo ha detto infatti che il traghetto era incendiato dalla parte superiore) e da altre testimonianze, dovremmo dare per scontato che il traghetto in quel momento non era una «bomba di fuoco» o un «vulcano di fuoco», ma era incendiato in alcune parti. Lei stesso, se non ho capito male, ha detto che la parte di poppa non era così invasa. È poi importantissimo il fatto che abbia ricordato che il fumaiolo era azzurro. Quindi, considerato che il fumaiolo era azzurro, se la nave fosse stata orientata di prua, esso si sarebbe incendiato. Invece la vernice azzurra si sarebbe salvata, se il traghetto avesse avuto il motore indietro. Chiedo se è così, ma c'è una logica.

PRESIDENTE. Mi sembra che stia confermando il percorso che ha anticipato prima.

DESSÌ. In tutti questi anni ho riflettuto sul fatto che la nave fosse realmente in movimento o se fosse alla deriva. Quando parlo di senso di marcia, intendo la deriva della nave. Non credo che i motori fossero ancora in moto in quel frangente, dopo una collisione del genere. La mia sensazione, però, è che la nave camminasse da prua verso poppa e quindi, ipotizzando che le macchine fossero in moto, con le macchine indietro. Per quel che riguarda la lettura della scritta Moby Prince, ha le scritte a prua così come a poppa. La striscia « Nav.Ar.Ma », col famoso balenottero disegnato, e la parte prodiera erano già in fiamme. La parte poppiera, comunque, era sana rispetto a tutto il resto. Poi non so cosa sia successo realmente all'interno della nave, con le fiamme che si sono sprigionate nella sala di controllo e nella plancia di comando.

PAGLINI (M5S). A che ora sono arrivati i mezzi antincendio?

DESSÌ. Per quel che riguarda l'orario preciso di quando sono arrivati i mezzi antincendio, dal momento in cui abbiamo avvistato il Moby Prince, come minimo sono passate un paio d'ore. Poi non so focalizzare bene l'orario, in momenti come quelli: non glielo posso dare per certo, però un paio d'ore sono sicuramente passate.

GRANAIOLA (Art.1-MDP). Non so se mi sono distratta e non ho sentito citare questa cosa, ma mi è sembrato di capire che il nostro audito ha detto che, appena avvistata la Moby Prince, avete comunicato con tutti, con «tutto il mondo», per chiedere di dirigere i soccorsi verso la Moby Prince. Esattamente, mi potrebbe dire o ripetere – se lo ha già detto – con chi vi siete messi in comunicazione e se pensa che ci possano essere le registrazioni di tali conversazioni.

DESSÌ. Le comunicazioni della nostra barca erano dirette alla nostra sala operativa della Guardia di finanza, che poi le avrebbe diramate alle altre sale operative, perché i canali di lavoro sono «stretti». Abbiamo il canale 16, che è il canale di soccorso, poi abbiamo i nostri canali, che sono diretti alle nostre sale operative. Quindi presumo che la comunicazione dalla nostra sala operativa centrale poi sia stata diramata alle altre sale operative.

FILIPPI (PD). Sarò ripetitivo, ma il punto è di particolare importanza: se ho capito bene, lei è stato prima ascoltato dall'autorità giudiziaria nelle varie fasi dell'inchiesta e ha poi deposto nel corso dei due dibattimenti processuali. In sede di dibattimento ha dichiarato che non vi era nebbia al momento della collisione. Che effetto le ha fatto che la sentenza del processo sia arrivata alla conclusione opposta e cioè che la causa della collisione sia stata proprio la nebbia? Glielo chiedo perché lei è uno dei pochi testimoni oculari: era lì, presente durante l'accadimento. Lo stesso concerne i tempi di soccorso e i focolai di incendio sulla nave che, secondo la sentenza, rendevano impraticabile ogni tipo di accesso.

DESSÌ. Quando siamo usciti la serata era limpidissima e non c'era nebbia. Abbiamo trovato fumo e scarsa visibilità solo sotto la petroliera e sotto il Moby Prince. Bastava allontanarsi dalle due imbarcazioni per tornare nel chiaro, anche perché non potevamo sostare troppo sotto il Moby Prince, dove ci siamo trovati a respirare i fumi dell'incendio; in pratica stavamo mettendo in pericolo anche la nostra vita. Però, se ci allontanavamo dalla nave, la serata era chiara. Rispetto alle sentenze dei processi non saprei cosa dirle. Forse hanno associato il fumo alla nebbia, ma non so e non entro nel merito.

PRESIDENTE. Può indicarci, anche orientativamente, la posizione del Moby Prince. Le chiediamo di disegnare il pezzo di costa e indicarci la posizione della petroliera e del Moby Prince, per capire, più o meno, dove l'avete trovata. È interessante che il vostro punto di riferimento fosse proprio di fronte alla terrazza Mascagni. Da lì vedevate esattamente la terrazza Mascagni.

DESSÌ. Il Moby Prince praticamente lo abbiamo trovato in questo punto e poi ci siamo allontanati verso quest'altro lato. Diciamo che saranno state da quella parte, a un miglio e mezzo, due miglia di distanza l'una dall'altra, la Moby Prince con la prua rivolta verso di noi.

PRESIDENTE. Tendevo ad allontanarsi, giusto?

DESSÌ. Sì.

CAPPELLETTI (M5S). Colgo l'occasione per chiedere al signor Dessì se era a conoscenza, in qualità di ufficiale della Guardia di finanza,

di traffici illeciti di idrocarburi o di contrabbando piccolo o grande, e se questo ambito rientrava tra le vostre attività di sorveglianza a Livorno nell'area antistante il porto.

DESSÌ. No, non ero a conoscenza di traffici di carburante, anche perché stiamo parlando di ventisei anni fa, quando ero un finanziere con soli quattro anni di servizio. Non avevo questo ruolo, ma avevo compiti differenti. Peraltro attività di sorveglianza di questo tipo non sono neanche attinenti alla mia specializzazione, perché sono motorista: mi occupo solo di barche, motori e nient'altro.

PAGLINI (M5S). Signor Dessì, vorrei sapere quale compito svolge sul mezzo con il quale è uscito quella sera e se ha veramente modo di ascoltare le comunicazioni che vengono fatte via radio, quindi su tutti i canali che potevate contattare. Lei ascolta personalmente le cose che vengono dette e le comunicazioni che vengono fatte? Soprattutto, ha memoria di quando, alle 23,40 circa, gli ormeggiatori dicono, sul canale 16, che un uomo si è buttato in mare? E ricorda quando dicono che lo stesso uomo che hanno raccolto afferma che ci sono altre persone da salvare? Le chiedo se ha presente questo passaggio.

DESSÌ. La mia specializzazione – ripeto – è quella di motorista navale. Praticamente il mio ruolo a bordo, in quel caso lì, non essendoci il sottoufficiale che dovrebbe essere il direttore di macchina e non essendoci il personale con il grado e la specializzazione giusta, era praticamente quello del piantone agli ormeggi. Stavo facendo la guardia agli ormeggi. In quel caso, essendo motorista, ho fatto prima l'approntamento della barca (controllo olio, livelli di carburante e tutto il resto), poi ho messo in moto e siamo usciti.

Le comunicazioni radio le ho sentite parzialmente, perché il tenente Gentile mi ha poi ordinato di stare sul lato di dritta esterno alla barca. Praticamente la barca ha una cabina molto piccola, ma stando fuori bordo con il rumore dei motori non sentivo precisamente cosa dicessero tra di loro e le comunicazioni tra la barca e la sala operativa. Parlavano comunque con la sala operativa, perché il nostro contatto diretto erano loro: la sala operativa e la Guardia di finanza. Sul resto delle comunicazioni non so.

PRESIDENTE. Rispetto al foglio che ci ha appena disegnato e alla posizione del Moby Prince dobbiamo registrare che, al di là delle proporzioni tra la costa e la petroliera, la distanza tra la petroliera e il Moby Prince è più o meno di un miglio e mezzo o due, con la tendenza del Moby Prince che sta di prua ad allontanarsi. Questa è la memoria del signor Dessì.

FLORIS (FI-PdL XVII). La distanza del Moby Prince è a un miglio, un miglio e mezzo dalla petroliera. Il movimento è all'indietro e questo viene confermato. La prua della Moby era verso lato?

DESSI. No, la prua della Moby era verso terra.

FLORIS (FI-PdL XVII). Mentre quella dell'Agip Abruzzo era verso lato?

DESSI. Era verso il lato. Esattamente.

PRESIDENTE. Ringrazio il signor Dessì per la sua disponibilità e le notizie molto importanti che ci ha fornito. Qualora dovesse ricordasse, anche grazie a questa audizione, elementi ulteriori nei prossimi giorni, siamo a disposizione per raccogliarli. Ritengo che la sua testimonianza sia stata davvero molto utile.

Dichiaro conclusa questa audizione.

La seduta, sospesa alle ore 12,45, riprende alle ore 12,50.

Audizione del signor Giancarlo Faiella

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del signor Giancarlo Faiella.

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

Ai sensi dell'articolo 13, comma 5, dei Regolamento interno, avverto altresì che 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.

Il signor Giancarlo Faiella, nonché i commissari, avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e 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, precisa che è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

Do la parola al signor Faiella, ringraziandolo della sua disponibilità. Le chiedo di presentarsi, dire cosa faceva in quel momento e cosa fa adesso e poi raccontarci i suoi ricordi di quella terribile notte.

FAIELLA. Quella sera ero il comandante della vedetta CP232, cioè dell'unità di servizio di turno. Mi trovavo presso la mia abitazione quando sono stato chiamato, indicativamente intorno alle 22,30. Quando mi hanno chiamato, ha risposto mia moglie che mi ha riferito che dovevo recarmi immediatamente al porto perché c'era una nave in fiamme. Immagino che fossero le 22,30 - 22,35 perché anch'io, come tanti, stavo guardando la partita che era praticamente finita. Tra l'altro ero ancora in tuta di navigazione perché quel pomeriggio ero uscito in mare ed ero rientrato intorno alle 18. Quindi non ho fatto altro che indossare il mio giubbotto di navigazione, prendere la macchina e correre subito in Capitaneria

dove ho trovato subito l'ufficiale di guardia quella sera, che era il comandante Checcacci, che quando chiesi notizie su quello che era successo mi disse che c'era una nave in fiamme. Quando gli chiesi anche dove si trovava mi disse che bastava affacciarsi sul porto per vedere sicuramente la nave dato che c'erano delle fiamme molto alte. Quindi ho radunato il mio equipaggio, che in verità era già a bordo e aveva già messo in moto i motori, e sono uscito.

Sono passato dall'imboccatura sud pensando che quando fossi uscito dal porto avrei visto la nave in fiamme. Devo dire che invece, con mia grande sorpresa, non ho visto nulla. Nel frattempo, mentre stavo uscendo dall'imboccatura, ho sentito il comandante Superina che per radio dava la propria posizione. Mi sembra di ricordare che fosse a 2.7 miglia a sud del porto di Livorno. Non vedendo nulla, quindi, ho inserito le coordinate sull'ora e seguendo il *radar* mi sono diretto in quella direzione. Infatti, dato che il comandante Superina aveva parlato di 2.7 miglia dall'imboccatura del porto e la sua era l'unica nave lontana, non c'era dubbio che fosse quella, dunque abbiamo seguito la rotta che mi dettero, cioè la 200.

Nel frattempo sentivo che c'erano altri mezzi in mare, tra i quali i rimorchiatori e i Vigili del fuoco. Per radio tutti parlavano e qualcuno chiedeva al comandante di lanciare dei fuochi o di fare dei segnali sonori. Io, tutto sommato, sapevo dove fosse la nave e ho seguito quella rotta. Tra l'altro, durante il percorso, chiaramente andavo a lento moto perché non si vedeva nulla, non vedevo quasi la prora della vedetta. A un certo punto mi sono trovato in prossimità di una nave che faceva dei segnali sonori in continuazione che non erano segnali da nebbia perché il segnale da nebbia ha la sua periodicità che è una caratteristica del segnale. Mi sono fermato e ricordo che nei pressi c'era la vedetta dei Vigili del fuoco e un rimorchiatore. Quindi ho accertato chi fosse a lanciare questi segnali. Mi sono fermato e con l'aiuto di un faretto ho cercato di vedere il nome della nave. Ricordo che lessi «Cape Breton». Ripresi quindi la mia navigazione verso la nave in fiamme, anche perché, per radio, il comandante aveva parlato dell'Agip Abruzzo.

Devo dire anche che la nave io non la vedevo, non vedevamo ancora nulla. Abbiamo cominciato a vedere qualche bagliore solo quando eravamo ad una certa distanza dalla nave, mentre ci avvicinavamo. Ricordo che la nave, lungo il fianco sinistro, era tutta in fiamme, però non vedevo nessuno squarcio, non vedevo altro. Vedevo dei bagliori perché la nave era praticamente con la prora in terra, tant'è vero che io, per vedere lo squarcio e l'incendio, sono dovuto andare sul lato dritto, all'altezza del castello di poppa. Quando arrivai vidi questo grossissimo squarcio con delle fiamme altissime. Lì sotto trovai due rimorchiatori e la vedetta dei Vigili del fuoco che già buttavano schiumogeno sullo squarcio.

Chiaramente ero in contatto con la Capitaneria, abbiamo fatto presente che eravamo arrivati e abbiamo parlato anche con la nave. Il comandante Superina ci disse che stavano cercando di fronteggiare l'incendio ma con poche probabilità di successo, quindi erano quasi pronti ad abbandonare la nave e mettere in mare una scialuppa. Una volta che il comandante

Superina ci disse che a bordo non c'era nessun ferito, tutti stavano bene ed erano pronti a lasciare la nave, chiesi anche ai rimorchiatori se erano pronti ad accogliere l'equipaggio e mi dissero che potevano farlo loro, quindi, in accordo con la Capitaneria, mi diressi in un'altra direzione.

Dimenticavo di dire che mentre uscivamo e ci dirigevamo verso l'Agip Abruzzo sentii parlare il comandante Superina che disse che erano stati colpiti da una bettolina. A quel punto la Capitaneria mi disse di andare a cercare la bettolina. Tutto si svolse abbastanza rapidamente, quindi io andai a cercare la bettolina, seguendo i focolai che via via incontravo. In verità devo dire che il mare era già pieno di petrolio e trovavo pezzi di roba che erano in fiamme. La visibilità era scarsa per la presenza di fumo e nebbia e poco dopo, perché tutto si è svolto abbastanza velocemente, ho visto un fronte di fuoco. Ricordo che parlai di navetta e pensavo che fosse la bettolina, anche perché dalla conformazione – era un fronte di fuoco ma onestamente non si vedeva – poteva sembrare addirittura una navetta capovolta, come se fosse una chiglia, tant'è vero che, sempre comunicando alla Capitaneria quello che stava avvenendo, andai a verificare e mi avvicinai il più possibile, cercando di capire che cosa fosse quel fronte di fuoco e se c'era gente in mare.

Mentre facevo quell'accertamento, incontrai la lancia degli ormeggiatori e chiesi loro cosa ci facessero in quel punto. Mi dissero che avevano mollato gli ormeggi al traghetto, avevano saputo di questa nave in fiamme e si erano diretti verso la zona.

È finita lì insomma e mentre controllavo questo fronte di fiamme vidi sfilare a una certa distanza (onestamente non so, saranno stati 40 o 50 metri, forse di meno), in una cortina di fumo densissima, questa nave completamente coperta dal fumo, con un aspetto spettrale, tutta bruciata, nera. La vidi sfilare così e quindi – tra l'altro i ragazzi si ricordano di questo – pensai tra me e me che forse nel disastro fosse addirittura implicato anche il traghetto che veniva dalla Sardegna; io, infatti, capii che era un traghetto dai finestrini e dalla conformazione della nave e dissi che c'era una petroliera in fiamme, la bettolina rigirata (poi, se non sbaglio, emerse che erano delle scialuppe del Moby Prince che prendevano fuoco), mentre pensavo che fosse implicato questo traghetto. Chiaramente poi seguii il traghetto, che tra l'altro si muoveva con un moto circolare (non era rettilineo, ricordo che accostava con un andamento destrorso), e quando vidi la prora dissi che non era la bettolina, ma il traghetto che era andato a picchiare contro la nave dell'AGIP; vidi la prora tutta accartocciata e dissi che il traghetto era andato a sbattere. Comunque ho sempre comunicato tutto quanto alla capitaneria. Ho seguito il traghetto cercando di capire se ci fossero persone in mare o a bordo e ripeto che la nave era completamente avvolta da fumo; c'era fuoco lungo la linea di galleggiamento e poi c'erano vari pezzi che bruciavano alla deriva (non so cosa fossero); ho cercato di avvicinarmi il più possibile facendo prima un accertamento sul lato di dritta, poi sul lato sinistro e poi nuovamente sul lato destro, dritto. Durante quel controllo nuovamente sul lato dritto abbiamo sentito (anche i ragazzi mi hanno subito riferito di questa cosa, ma l'avevo sentita anche

io) una persona gridare in cerca di aiuto. Va premesso che io non avevo più visto la lancia degli ormeggiatori, non sapevo neanche che fine avesse fatto. Abbiamo sentito gridare e allora con il faro di profondità ho cercato di illuminare tutta la nave per vedere chi stesse gridando in cerca di aiuto. Ad un certo punto, dopo poco, abbiamo visto sul lato estremo della poppa, sul lato dritto della poppa, una persona in piedi che gridava aiuto.

PRESIDENTE. In piedi?

FAIELLA. In piedi, lo ricordo benissimo; non so bene se fosse dai funghi delle bitte o dagli aeratori, ma era in piedi e faceva questo lavoro. Mi sono avvicinato il più possibile e ci siamo messi tutti a gridare di buttarsi in mare, perché non c'era altra soluzione: noi eravamo bassi, cioè a 40 o al massimo 50 centimetri rispetto al livello dell'acqua, mentre il ponte di coperta era molto alto, quindi l'unico modo per salvarlo era farlo buttare in mare. Ha impiegato un po' di tempo per buttarsi in mare, perché era titubante, in quanto sotto la nave c'era fuoco, era pieno di greggio che bruciava, quindi dopo un po' si è buttato in mare e ha nuotato verso di noi. Noi ci siamo mossi per effettuare il recupero ed improvvisamente sono venuti fuori gli ormeggiatori, anche loro molto bassi; si sono subito infilati, l'hanno raccolto e ce lo hanno passato, quindi lo abbiamo preso a bordo e lo abbiamo un po' rifocillato. Chiaramente appena salito a bordo era sconvolto, non faceva altro che dire che erano tutti morti e ci mise al corrente che si trattava del Moby Prince. Lo abbiamo comunicato alla capitaneria e abbiamo effettuato delle ricerche sempre nelle immediate vicinanze della nave. Ripeto che questa nave si è mossa per parecchio tempo con un moto circolare e l'abbiamo seguita finché a un certo punto il Bertrand cominciò a dire che si sentiva male. Io gli dedicai subito un ragazzo partenopeo, di quelle parti lì, che lo capiva meglio (perché parlava un po' in dialetto ed era un po' difficile comprenderlo) e quindi gli dette assistenza. Ricordo che si mise a bere un po' di latte, dell'acqua, quello che c'era, gli abbiamo dato un giubbotto per coprirlo, l'abbiamo fatto mettere in un lettino che avevamo a prora.

PRESIDENTE. Colleghi, sospendiamo i nostri lavori perché in Aula sono in corso delle votazioni.

(I lavori, sospesi alle ore 13,10, sono ripresi alle ore 13,15).

PRESIDENTE. Colleghi, riprendiamo i nostri lavori.
Continuiamo dal punto in cui avete recuperato Bertrand.

FAIELLA. Come dicevo prima, noi ci stavamo muovendo per recuperare il Bertrand e a un certo punto abbiamo visto arrivare la lancia degli ormeggiatori che hanno recuperato il Bertrand e lo hanno passato a noi. Evidentemente erano nella zona adiacente a noi, non lo so; tuttavia, anche se non rammento bene in quale frangente, ricordo che a un certo punto gli

ormeggiatori mi chiesero come fare per rientrare in porto. Ricordo che me lo chiesero e io onestamente non so se avevano una bussolina a bordo, perché erano le lance che lavorano in ambito portuale e quindi non hanno nulla. Dissi loro che se seguivano per levante avrebbero trovato la costa (considerate che loro poi pescano pochissimo) e in questo modo sarebbero arrivati fino a Livorno, verso Nord. Onestamente non so se avevano la bussola; ricordo che mi fecero questa domanda e io risposi in quel modo.

Dico questo per un motivo. Ci hanno fatto apparire come se fossimo di passaggio e non avessimo quasi fatto nulla, invece siamo stati noi ad aver individuato il Bertrand, perché eravamo noi ad avere il faro di bordo e non certamente gli ormeggiatori. Infatti, quando fu chiamato dal magistrato lo ammise e disse che era stato illuminato da un faro e da della gente (eravamo in sei a bordo) che gli gridava di buttarsi in mare.

Una volta recuperato il Bertrand e dopo avergli dato assistenza, egli ha cominciato a dire che non stava molto bene, che aveva difficoltà di respirazione, anche se io non mi ricordo tutto questo, ma onestamente avevo la vedetta completamente piena di cenere. Chiamai la capitaneria e mi dissero di rimanere sul posto fin tanto che non fosse arrivato un altro mezzo. In verità lì vicino al Moby Prince non c'era nessun altro oltre a noi e alla lancia degli ormeggiatori che erano sempre nella zona vicino a noi. Ho aspettato e ricordo che arrivò sul posto l'imbarcazione dei piloti; a quel punto lasciai la zona, come d'accordi con la capitaneria, e navigai per l'imboccatura sud del porto, con il Bertrand a bordo; chiamai subito anche la capitaneria e mi raccomandai perché chiamassero un'ambulanza, perché aveva qualche problema; insomma, chiesi assistenza in banchina.

Ho anche un altro ricordo, che i ragazzi non scrissero sul brogliaccio (tante cose non hanno scritto); tra l'altro ciò avvenne sempre a lento moto perché la visibilità era quasi zero, praticamente non vedevi quello che c'era davanti.

PRESIDENTE. Per il fumo?

FAIELLA. Io dico anche nebbia, sicuramente anche la nebbia. Quel giorno la nebbia si era spostata dal mare verso terra. Infatti, quando inizialmente sono uscito dal porto, vedevo benissimo tutte le banchine e i moli. Sono quindi rimasto meravigliato quando sono uscito dall'imboccatura e non ho visto più nulla. Sono così rientrato sempre con l'ausilio del radar. Tant'è vero che passai abbastanza vicino ad un peschereccio; quando passai vicino a questo peschereccio, uscì fuori – immagino – il comandante dello stesso che disse «comandante, qui non sappiamo come fare»; il peschereccio, che aveva anche il radar, non sapeva come fare per rientrare in porto. Io dissi «guardi sto rientrando in porto, non mi posso fermare, mi venite dietro e entriamo in porto». Subito fecero manovra, mi vennero dietro ed entrammo in porto. Io entrai in banchina, ci sono anche delle immagini, se non sbaglio, di quando siamo rientrati in banchina. Lui era molto agitato e c'era uno dei miei ragazzi che lo teneva un po' a bada perché non eravamo ancora arrivati che quasi si voleva lan-

ciare, facendo un salto in banchina. Siamo rientrati, abbiamo sbarcato il Bertrand, siamo stati un pochino lì in banchina e siamo andati negli uffici all'interno per sentire se c'era qualche novità, qualcosa da fare e mi dissero subito che dovevo nuovamente uscire in mare e quindi lo abbiamo fatto. Siamo usciti in mare e già quando sono uscito, la situazione, specialmente al largo, stava migliorando come visibilità; invece quando sono rientrato, ho dovuto fare uso del radar dato che non vedevo nulla, anche per rientrare in porto non si vedeva l'ingresso, non vedevo nulla e sono dovuto entrare con l'ausilio del radar. Sono uscito e ho proseguito le ricerche di eventuali naufraghi, di eventuali persone in mare, di quello che si trovava insomma, per tutta la notte. Ricordo che il traghetto ad un certo punto si è fermato, non so quando, immagino dopo la mezzanotte, mezzanotte e mezza; lo ricordo perché comunicai anche alla Capitaneria che la nave si era fermata. Abbiamo poi sentito delle esplosioni sull'Agip, ma anche sul Moby, che riprese a bruciare. Ho dei ricordi che riprese a bruciare e intanto le ricerche proseguivano. Ci furono anche i Vigili del fuoco che volevano entrare sul Moby, come ascoltavo dalla radio, ma credo che poi non lo fecero perché era una situazione veramente molto tragica, quasi impossibile. Abbiamo quindi continuato a cercare tutta la notte.

In verità, non c'è stato giorno che non siamo usciti in mare, abbiamo continuato a perlustrare la zona tutti i giorni per individuare le varie macchie di prodotto perché da tutte le parti c'erano macchie di prodotto estese. Credo lo abbiamo fatto per un mese, tutti i giorni si usciva in mare con delle turnazioni abbastanza strette, senza mangiare, senza nulla, perché ti chiamavano da un momento all'altro; abbiamo passato delle giornate in mare a cercare queste macchie di prodotto che erano abbastanza estese, ma poi anche lontane. Si erano infatti ormai propagate al largo di Livorno.

PRESIDENTE. Sospendiamo e vediamo se ci sono dei colleghi che hanno delle domande. Intanto la ringrazio per questa testimonianza.

GRANAIOLA (*Art.1-MDP*). Vorrei capire meglio un punto. Che ora era quando voi incontraste il Moby Prince? La persona che abbiamo audito prima, il signor Dessì, ci ha infatti detto che quando lo incontrarono vedevano la parte bassa della nave con il colore blu, addirittura la figura del delfino, mentre lei ci ha detto che la nave era tutta nera e tutta bruciata.

Vorrei poi chiarire un'altra questione; quando voi li incontraste, gli ormeggiatori erano lì fermi o tornavano indietro? Perché mi sembra che abbia detto che dopo non li avevate visti più se non che sono ricomparsi nel momento in cui avete ripescato Bertrand. Non capisco quindi bene il movimento degli ormeggiatori.

Per quanto riguarda la nebbia o il fumo, tale questione ormai per noi è diventata quasi una fiaba perché viene un audito e dice che era nebbia, ne viene un altro e dice che era fumo. La cosa che mi sembra davvero strana è però che la nebbia possa andare, venire e tornare avanti e indie-

tro; lei ha detto che quando voleva rientrare in porto, cioè quando è uscito, la nebbia non c'era e vedeva benissimo, quando è rientrato, non vedevate nulla e c'era la nebbia e poi, quando è ritornato in mare, la nebbia non c'era più; vorrei capire. Non poteva forse essere fumo che veniva spostato dal vento? La tramontana poteva forse aver fatto questo effetto e spostato il fumo causato dall'incendio? Mi sembra strano che la nebbia vada e venga in così breve tempo.

FAIELLA. Parlo subito della nebbia che, come lei ha detto, andava e veniva. Quando sono uscito dal porto la prima volta, quando stavo andando verso l'Agip, c'era vento da Sud-ovest, Ovest-Sud-ovest, così ho registrato sul brogliaccio; quindi il vento era dal largo verso terra e la nebbia si è spostata dal largo verso terra. Evidentemente, quando sono uscito, la nebbia non era ancora arrivata fino a terra, quindi dal mare verso terra. Quindi, prima di arrivare all'imboccatura, ero convinto di vedere le fiamme alte, come mi era stato detto, ma invece non vedevo nulla. Mentre uscivo dal porto, vedevo le strutture portuali. Pertanto la prima volta che sono uscito, vedevo benissimo le strutture, i moli e pensavo di uscir fuori e vedere benissimo le navi alla fonda, le navi con l'incendio; non è però stato così. Quando sono uscito fuori, non vedevo più nulla. Nel frattempo il comandante Superina dava la propria posizione, le coordinate, comunicando anche la distanza di 2.7 miglia, se ricordo bene, a Sud del porto di Livorno. Abbiamo così messo il punto sul Loran che ci ha dato subito la rotta da seguire e poi abbiamo proseguito con il radar.

Siccome c'erano diversi punti in mare, bersagli, disse che era 2.7 e quindi l'unica nave che era a 2.7, così distante dalla costa, era un grosso bersaglio; ho detto che sicuramente non era questo, ma il più lontano che stava a 2.7 miglia dal porto, da noi. In ogni caso, mettendo le coordinate geografiche sul Loran, mi dette proprio 2.00, che praticamente mi confermava quello che avevo già visto sul radar. La navigazione è avvenuta andando piano, a lento moto, perché non si vedeva nulla, non vedevo nulla e non si sapeva nulla del Moby Prince. Anche la questione della bettolina è venuta fuori mentre mi dirigevo verso l'Agip; è venuto fuori che il comandante Superina parlò di essere stato speronato da una bettolina. Però noi eravamo diretti verso l'Agip e abbiamo diretto la navigazione verso l'Agip.

PRESIDENTE. C'è una registrazione in cui lei afferma: «la bettolina mi dicevano che non corrono rischi». Lei ricorda chi le ha dato questo tipo di notizia?

FAIELLA. Questo lo ricordo, perché tra l'altro me lo fece notare anche il magistrato, che mi chiamò. Preso, per così dire, dall'eccitazione del momento parlai impropriamente e invece di chiamare l'Agip Abruzzo «cisterna», la chiamai «bettolina». Tant'è vero che – lo ricordo sempre – quando alla Capitaneria mi chiesero conferma se avevo visto la bettolina e mi si parlò di bettolina, a un certo punto – questo me lo fecero notare –

rimasi un attimo in silenzio e dissi: «No, ma chi sta parlando di bettolina?».

PRESIDENTE. Si era riferito all'Agip Abruzzo quando diceva che sulla bettolina non corrono rischi? Intendeva: sull'Agip Abruzzo non corrono rischi?

FAIELLA. Certo.

PRESIDENTE. E l'informazione che non correvano rischi chi gliela aveva data?

FAIELLA. Parlando con il comandante Superina e con i mezzi che erano lì sul posto. Ricordo che parlai con loro, seppi che a bordo stavano bene, che non c'erano feriti e che erano pronti ad abbandonare la nave, qualora non ce l'avessero fatta a contenere l'incendio. Quindi erano pronti anche ad ammarare una lancia di salvataggio. Una volta che abbiamo avuto l'assicurazione che c'erano già loro pronti a ricevere l'equipaggio dell'Agip, come poi peraltro è avvenuto, con la Capitaneria ci siamo sentiti e hanno detto: «Bene così. Tu vai a cercare la bettolina».

GRANAIOLA (Art.1-MDP). Signor Presidente, abbia pazienza: l'auditò non mi ha risposto.

PRESIDENTE. La domanda della senatrice Granaiola riguardava gli orari: a che ora avete trovato la Moby Prince?

GRANAIOLA (Art.1-MDP). Mi scusi, ma c'era anche la domanda sul vento. Quando ho chiesto al nostro auditò della nebbia, egli mi ha ripetuto che c'era il vento che portava la nebbia – o quel che era – verso il porto: siamo d'accordo? Quando è ripartito verso il porto, invece, la nebbia non c'era più. Era cambiato il vento? Questa è la domanda. Quando il nostro auditò è rientrato, hanno fatto scendere il Bertrand e poi sono tornati in mare, c'era invece visibilità: così ha detto.

FAIELLA. Quando siamo rientrati con il Bertrand a bordo, per raggiungere il porto ho sempre navigato con il *radar*, perché non si vedeva nulla. Anche all'imboccatura Sud del porto non si vedevano le strutture. Ho accompagnato il Bertrand in banchina e l'ho lasciato ai sanitari, poi mi hanno detto di rientrare. Ora non ricordo con precisione, ma sarò stato un quarto d'ora o venti minuti in Capitaneria e mi hanno detto di riuscire. Avevo sempre l'unità ormeggiata davanti alla Capitaneria. Quando sono riuscito, man mano che proseguivo nella navigazione, ho notato un miglioramento della situazione, quindi la nebbia aveva già raggiunto la costa e al largo la visibilità cominciava a migliorare. Lo ripeto: la nebbia si è spostata gradualmente verso costa. Quando siamo usciti più tardi, mentre raggiungevo la zona dove c'era il Moby Prince, cominciai a vedere un mi-

glioramento: la nebbia si stava rarefacendo. Evidentemente questo banco di nebbia si è spostato gradualmente dal mare verso terra. Ricordo molto bene anche il seguente episodio. A quell'epoca abitavo praticamente in porto, nella zona industriale, dove c'erano delle case della Marina. Ricordo molto bene quando il giorno 11 rientrai in casa, a sera inoltrata, e mia moglie mi disse: «Madonna, ragazzi! A un certo punto sono andata a chiudere le finestre e c'era un nebbione che arrivava a terra». Secondo me non c'è dubbio.

GRANAIOLA (*Art.1-MDP*). Per favore, può rispondere anche all'altra domanda: verso che ora, se lo ricorda, incontraste il Moby Prince?

FAIELLA. Provo a rispondere più o meno a grandi linee. Siamo usciti intorno alle 22,40-22,45, o una cosa del genere, e siamo arrivati alle 23,05, o una cosa del genere: vado un pochino a memoria. Abbiamo trovato il Moby Prince dopo che ero andato a cercare la bettolina e quindi, immagino, verso le 23,25-23,30: vado così, a memoria, perché non ho gli orari. Immagino che tutto sia avvenuto nel giro di circa venti minuti, perché è stato tutto un susseguirsi di eventi: noi che andiamo a cercare il fronte di fuoco, vediamo il fronte di fuoco e, mentre facciamo questo controllo, troviamo il Moby Prince. Immagino quindi che sarà accaduto, indicativamente, venti o trenta minuti dopo aver lasciato l'Agip Abruzzo. C'è della documentazione in cui sono presenti questi orari.

Devo rispondere anche alla domanda sul tema degli ormeggiatori. Ho trovato gli ormeggiatori dopo aver lasciato l'Agip. Una volta assicuratici che l'equipaggio veniva assistito dai due rimorchiatori, quindi, ho lasciato la zona, come d'accordo con la Capitaneria, e sono andato alla ricerca della bettolina. È a quel punto che – lo ricordo molto bene – vedo due lucettine – verde e rossa – che sono le luci di via della lancia e mi chiedo cosa fosse quella roba lì. Quindi sono andato verso questa lancettina e mi sono fermato. Riconobbi che erano ormeggiatori: non dico che li vedevo tutti i giorni, ma li conoscevo abbastanza. Quindi chiesi loro cosa ci facessero lì e ricordo che mi dissero che avevano mollato gli ormeggi alla nave – come dicono loro: è quello il loro lavoro, ovvero mollare gli ormeggi alle navi – e poi, evidentemente, hanno sentito parlare di questa nave in fiamme e sono venuti sul posto. Evidentemente poi sono rimasti sempre nei paraggi, perché, lo ripeto, è stato tutto un susseguirsi di eventi. Mentre facevamo il controllo al fronte di fuoco abbiamo visto questa nave, che poi era il Moby Prince. Tutto è avvenuto in una manciata di minuti. Poi mi chiesero come fare per raggiungere il porto: non ricordo se me lo chiesero subito dopo aver avvistato il Moby Prince, oppure prima. Onestamente ora non lo ricordo, ma ricordo che a un certo punto mi chiesero come fare per raggiungere il porto e io dissi loro come fare, anche se non so se avessero una bussolina: per seguire una rotta avevano infatti bisogno di qualcosa, perché non si vedeva nulla. Essi stessi mi chiesero come fare, proprio perché non vedevano nulla. Poi, evidentemente, sono rimasti in zona. Onestamente non ricordo se me lo abbiano chiesto prima di aver tro-

vato il Moby Prince oppure dopo. Onestamente questo non lo ricordo, anche perché non risulta scritto da nessuna parte.

BATTISTA (M5S). Signor Presidente, faccio subito un appunto e cioè che durante il resoconto del signor Faiella ho sentito molte volte nominare il comandante Superina e quasi mai il comandante Albanese. Non penso di essere l'unico, ma sinceramente mi ha molto stupito che la figura del comandante Albanese emerga in una fase successiva, mentre durante le operazioni dei soccorsi, almeno a quanto risulta dai lavori della Commissione, sembra una figura passiva: prima osserva, poi arriva e si imbarca sulla CP250. Voi comunque non avete ricevuto alcun tipo di coordinamento da parte dell'ammiraglio Albanese. Allora le chiedo se nel corso degli anni, prescindendo dal fatto che all'epoca – come ha ricordato – lei era impiegato nel personale di leva, abbiate compiuto operazioni di addestramento, perché presumo che in un porto, nonostante sia una eventualità molto rara e scongiurabile, una collisione tra due imbarcazioni possa verificarsi. Avete mai praticato attività addestrative? E se una simile attività c'è stata, come avveniva il coordinamento delle operazioni?

Tornando invece al comandante Superina, ricordo che alle 23,05 ha fatto un annuncio e ha detto: la nave – e sottolineo «la nave» – che ci è venuta addosso è anch'essa incendiata, ma non so dove si trova. Non lo so, ma state attenti a non scambiare lei per noi. Questo dice alle 23,05 il comandante Superina. Le chiedo: lei ha sentito il comandante Superina pronunciare queste parole? O qualcuno dalla capitaneria vi ha detto alle 23,05 che c'era una «nave» e che non si trattava di una «bettolina»?

Un altro aspetto che mi lascia molto perplesso riguarda le indicazioni che vi vengono date: uscite dal porto, quella è la rotta e lì troverete la nave incendiata. Possibile che non vi venga fornito il punto nave? Anche questa è un'irritualità? A prescindere dal fatto se le condizioni fossero di ottima o scarsa visibilità, di nebbia o di fumi, possibile che non vi venga indicato il punto nave esatto, dal momento che quando il comandante Superina richiede i soccorsi viene indicato un punto nave? A voi invece non viene fornita questa indicazione. Allora le chiedo: quando siete andati lì, si è reso conto se l'Agip Abruzzo potesse trovarsi all'interno del cono di divieto di ancoraggio? Ha avuto questa impressione o pensa di poterlo escluderlo?

Un'ultima richiesta è se può fornirmi un chiarimento sulla posizione della prua dell'Agip Abruzzo, perché lei ha detto che la prua era rivolta verso terra, quando secondo altre testimonianze – che adesso dovremo anche verificare – l'orientamento della prua è verso il mare aperto. Quindi, come ci spiega che qualcuno ha detto – presumo che nessuno sia arrivato prima delle 23 – che l'orientamento dell'Agip Abruzzo era verso il mare aperto, mentre lei dice che era verso terra?

FAIELLA. Comincio dall'ultima domanda che ricordo bene, rispetto all'Agip Abruzzo che aveva la prua rivolta verso terra. Non c'è dubbio per chi naviga. Ripeto: esco dall'imboccatura del porto, seguo una rotta

a 200° e una volta arrivato in prossimità dell'Agip Abruzzo, mi trovo subito di fronte il fianco sinistro della nave, dove c'erano le fiamme e il greggio che bruciava. Per vedere i due rimorchiatori e la vedetta dei Vigili del fuoco, che lanciavano schiumogeno sull'incendio dove vi era stata la collisione, sono andato dall'altra parte, sul lato dritto della nave. È allora che ho visto la voragine a poppa e le fiamme. Non c'è dubbio che la nave avesse la prora verso terra. È matematico per uno come me che va per mare.

Posso fare un disegno per farvi capire? Questa è la Vegliaia, qui c'è la curvilinea e l'imboccatura del porto di Livorno. Io esco di qua e seguo la rotta con la prora a 200° e proseguo così. Seguo questa rotta, più o meno. A questo punto incrocio un'altra nave, il Cape Breton, che faceva dei segnali acustici, come dei fischi. Questo è il Cape Breton che ha la prora verso il largo. Io sto andando così, tant'è vero che col faro illumino qui la prora e vedo scritto «Cape Breton». Continuo la navigazione; a un certo punto, quando arriviamo sotto l'Agip Abruzzo, trovo la prora così e in questo punto vedo il fuoco, lungo il lato sinistro. Ancora non vedo il buco nelle lamiere che ha provocato la collisione con il Moby Prince. Arrivo qua e trovo i due rimorchiatori e i Vigili del fuoco che lanciano schiumogeno. Qui c'è la botta.

PRESIDENTE. Puntualizzi sulla mappa la posizione dell'«Agip Abruzzo».

FAIELLA. Non ci piove, perché io sto seguendo la rotta 200° e mi trovo questa situazione: dell'Agip Abruzzo vedo prima il lato sinistro, con tutto il greggio che prende fuoco, e per vedere il buco che ha provocato il Moby Prince devo girare e andare da questa parte. Sul lato dritto vedo la voragine e il buco con le fiamme. Non c'è alcun dubbio per me.

PRESIDENTE. Il punto al quale sta arrivando il signor Faiella è questo riportato sulla carta: vi è una posizione della nave che è successiva all'impatto. La valutazione che lui fa è che quella posizione non fosse quella iniziale, ma succede all'impatto e alla rotazione che avverrebbe intorno al perno che costituisce l'ancora. Quindi, sarebbe conseguente: è bene specificarlo ed inquadrare la sua posizione.

Quindi, il signor Faiella non asserisce che la posizione iniziale dell'Agip Abruzzo fosse contraria alle altre navi, ma era esattamente analoga. Lui la trova in questa posizione perché ritiene che sia quella assunta successivamente all'impatto con il Moby Prince. Le lascio concludere il suo ragionamento, signor Faiella.

FAIELLA. Confermo quello ha detto, Presidente. Non dico che l'Agip Abruzzo inizialmente stesse in questa posizione, assolutamente. Dico che quando sono arrivato sotto l'Agip Abruzzo l'ho trovata così: non ci piove su questo, perché sto seguendo rotta 200°, arrivo lì e trovo il fianco sinistro dell'Agip Abruzzo che prende completamente fuoco lungo la superfi-

cie dell'acqua. Per vedere la voragine aperta dal Moby Prince devo andare dall'altra parte, sul lato dritto, dove poi vedo i due rimorchiatori del Tito Neri e la vedetta dei Vigili del fuoco. Ecco perché sono convinto che l'Agip Abruzzo fosse in quella posizione. Non perché me lo sono sognato, ma sono convinto che la prora fosse verso terra. È matematico, tant'è vero che il Cape Breton ha la prora verso il largo.

Il Cape Breton, la nave che suonava che avevo incontrato prima, aveva la prora rivolta verso il largo perché quel giorno c'era vento da sud-ovest, cioè vento che proveniva dal mare. Questo è sicuro. Non è possibile che sia andata diversamente perché io sono uscito dall'imboccatura sud del porto. Come potete vedere dallo schizzo che ho fatto, questa è la costa. Chiaramente non è così vicina, il mio disegno è indicativo, ma vi mostra la navigazione che ho seguito quando ho trovato l'Agip Abruzzo e nel momento in cui l'ho trovata. Inizialmente è probabile che fosse come tutte le altre navi perché quando una nave fa perno sull'ancora, la prora si orienta nella direzione del vento.

PRESIDENTE. Signor Faiella, per evitare di sforare con l'orario consentito, le devo chiedere di dare risposte più concise.

Prima di procedere, ora mostreremo a tutti i commissari il suo disegno.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, innanzi tutto ringrazio il comandante Faiella. Premetto che le domande da fare sono molte, quindi cercherò di essere concisa.

Dato che abbiamo bisogno di fare chiarezza sulla vicenda del Moby Prince, comincerò dall'attribuzione delle responsabilità. La sua, comandante Faiella, è la prima motovedetta che esce in mare, la CP 232, quindi le viene attribuito il cosiddetto comando tattico, cioè lei dovrebbe riferire ciò che vede, essendo il primo ufficiale, ed assumere le iniziative appropriate a seconda del caso. Questo viene detto chiaramente nel capitolo quarto del DM del 1978. Dunque, visto che lei era «in prima linea», le chiedo se ha mai ricevuto comunicazioni o disposizioni, durante le prime ore di mare, dalla CP 250, tramite la sala operativa o da un canale di comunicazione. Lei ha avuto e ha mantenuto il comando tattico tutta la notte o è stato sollevato da un altro ufficiale che poteva ricoprire quel ruolo? Le chiedo questo perché le azioni messe in campo quella notte hanno portato a ciò che tutti noi conosciamo, cioè ad una grande deficienza nel coordinamento dei soccorsi e ad una grande confusione, il che ha portato, purtroppo al decesso di 140 persone. Quindi, vorrei sapere se lei è stato sollevato dal suo ruolo di comando tattico oppure l'ha mantenuto.

In secondo luogo, nelle sue dichiarazioni, rese durante i vari procedimenti, lei ha detto che, una volta uscito dalla Vegliaia, lei impostò la rotta a 200 gradi e trovò l'Agip Abruzzo grazie al *radar*. Ora, durante i vari procedimenti, invece, si dice che il Moby Prince, una volta uscito dalla diga della Vegliaia, impostò la rotta 191 e impattò sull'Agip Abruzzo. Dunque o lei trovò l'Agip Abruzzo sulla rotta a 200 gradi o il Moby

Prince ha impattato con l'Agip Abruzzo sulla rotta 191. Le due cose non collimano. Infatti, tra la rotta 200 e la rotta 191, come magari ci dirà il nostro colonnello Senese, vi è una certa distanza. Quindi, se lei ha trovato l'Agip Abruzzo sulla rotta a 200 gradi, una volta uscito dalla Vegliaia, l'Agip Abruzzo non potrebbe avere impattato con il Moby Prince. Uno dei dati è dunque scorretto. Se lei conferma che la rotta era a 200 gradi, devo dare per scontato che ciò che è stato detto nel corso dei procedimenti non è valido, cioè il Moby Prince non è impattato con l'Agip Abruzzo sulla rotta 191. Questa considerazione, secondo me, è piuttosto importante.

Per quanto riguarda l'attribuzione delle responsabilità, vorrei sapere se la sua posizione di comando dell'imbarcazione nella sua unità era dalla controplancia, cioè se lei era all'aperto, e se ascoltava le comunicazioni radio. Vorrei sapere, cioè, se lei era in contatto continuo con le comunicazioni radio. Vedo che mi fa segno di sì, dunque vorrei sapere, per capire meglio, se ascoltò, nel canale 16, quanto venne detto prima che lei imbarcasse il naufrago Bertrand dai due ormeggiatori che dissero testualmente: «Abbiamo raccolto un naufrago. Ci dice che c'è ancora persone sulla nave». Poi ancora, alle 23,45, nel canale 16 si dice: «Il naufrago l'abbiamo già raccolto, adesso abbiamo una CP di fianco che indugia! Andare a poppa della nave! Il naufrago ci dice che ci sono ancora dei naufraghi da salvare!». Queste sono le comunicazioni che vengono fatte prima che lei imbarcasse il Bertrand. Lei queste comunicazioni le ascoltò? Se le sentì, perché, come prima ha detto, il Bertrand, una volta a bordo della CP 232, disse che erano tutti morti? Lei lo sentì dire che erano tutti morti oppure il Bertrand, una volta salito a bordo della CP 232, venne portato sottocoperta e fu qualcun altro a riferirle ciò che disse? Lo ha sentito con le sue orecchie? E se lo sentì con le sue orecchie perché non avvisò la Capitaneria, la sala di comando? Perché la avvisarono i due addetti al rimorchiatore?

PRESIDENTE. Dunque, signor Faiella, il comando tattico è rimasto nelle sue mani o ad un certo punto lei è stato sollevato dall'incarico?

FAIELLA. Il comandante sul posto viene nominato dalla Capitaneria che coordina i soccorsi. Io non ho ricevuto nessuna comunicazione a tale proposito. Sono uscito e ho seguito le istruzioni del comando: mi hanno detto di andare verso l'Agip Abruzzo e io sono andato in quella direzione. Ci siamo sentiti con la Capitaneria per qualsiasi decisione. È chiaro che nella plancia c'era una parte più in basso e una sollevata e io avevo uno dei miei uomini che seguiva le comunicazioni, scriveva il brogliaccio e quant'altro. Quindi le comunicazioni, almeno in parte, le sentivo, tant'è vero che quando uscii dal porto sentii parlare il comandante Superina che dava la sua posizione. Onestamente, io non ho parlato con la CP 250. Ci ha parlato, credo, il mio sottufficiale, il sergente che si trovava nella parte bassa della plancia e ha ricevuto le comunicazioni. Bisogna dire, peraltro, che noi parliamo attraverso il canale di soccorso ma anche attraverso canali nostri che ci tengono in contatto con il comando e quant'altro.

Si tratta di canali nostri, assegnati a noi, quindi probabilmente il mio sergente che stava in plancia avrà parlato con la CP250. Quel sergente si chiamava Massimo Costabile, se ricordo bene; lui sicuramente ci avrà parlato.

PRESIDENTE. Conferma che la rotta era 200?

FAIELLA. Sì, confermo la rotta 200, però sappiate che la nave era lunga 300 metri; quindi se girando da verso terra, come era prima, si sposta verso il largo, immagino che ci sia una differenza se – come mi diceva lei – seguiva la rotta 191, ora non ricordo bene. Al momento la poppa dell'AGIP Abruzzo evidentemente era più sotto costa, quindi immagino che potrebbe corrispondere alla rotta che faceva il Moby, perché quando una nave di 300 metri con l'ancora si gira, fa leva e una nave del genere non ha 50 metri di ancora, bensì centinaia e centinaia di metri di catene in mare. Quindi, tutto sommato, si sposta di parecchi metri.

In ogni caso quando sono arrivato ho seguito la rotta 200 e l'ho trovata in quella posizione. Verrà verificato, ma è anche possibile che il Moby Prince, seguendo la rotta 191, probabilmente si sia trovato (è un'ipotesi) la poppa con quella rotta. Ripeto infatti che stiamo parlando di una nave di 300 metri con vari metri di catena: se io con la mia unità metto in mare 50 metri di catena, figuriamoci una petroliera di 300 metri. Probabilmente sono centinaia di metri di catena, perché, se ricordo bene, c'è la regola per cui la lunghezza della catena deve essere tripla rispetto alla profondità del fondale. In ogni caso è il comandante a decidere quanta catena dare.

PAGLINI (*M5S*). Non ha risposto a tutte le mie domande. Avevo chiesto se ha ascoltato con le sue orecchie cosa ha detto Bertrand o se gli era stato riferito.

PRESIDENTE. La domanda era se le affermazioni di Bertrand, che diceva che erano tutti morti, le ha sentite lei direttamente oppure se gliel'ha riferite qualcuno che ha parlato con lui.

PAGLINI (*M5S*). Inoltre ho chiesto se, prima di imbarcare Bertrand, ha sentito le comunicazioni fatte sul canale 16, nelle quali si diceva che c'erano tanti naufraghi da salvare. Eventualmente, in questo caso, vorrei sapere quali azioni ha messo in atto e quali disposizioni ha dato eventualmente ad altri per spegnere l'incendio.

FAIELLA. Ripeto che in zona, a parte gli ormeggiatori, c'eravamo soltanto noi. (*Commenti della senatrice Paglini*). Ripeto che c'eravamo soltanto noi, poi ricordo che il Bertrand disse (probabilmente non l'ho sentito soltanto io, ma sicuramente tutto l'equipaggio) che erano tutti quanti morti. Tra l'altro a bordo avevo un ragazzo di Napoli, perché Bertrand parlava un po' in dialetto, il quale praticamente confermò che diceva

che erano tutti quanti morti. Inoltre la situazione era veramente incredibile, perché la nave era a fuoco, il fuoco era da tutte le parti e non so cosa potevamo fare noi, bassi come eravamo; non posso immaginare cosa si potesse fare, ammesso che ci fosse sempre gente viva. Comunque, io ho sentito soltanto dire che a bordo erano tutti quanti morti.

PAGLINI (M5S). Lei dà disposizioni? Dal momento in cui lei si eleva ad un ruolo importante dà disposizioni? Ho capito che eravate un'unità, ma dal momento in cui lei ha assunto il comando tattico, ha dato disposizioni? Come abbiamo sentito dire anche dallo stesso comandante Albanese, se poco prima sente nel canale 16 gli ormeggiatori relazionarsi con il naufrago il quale dice che sopra ci sono naufraghi da salvare, lei dà disposizioni oppure valuta che non ci siano le condizioni? Oppure vorrei sapere se qualcuno al suo posto ha dovuto prendere questo tipo d'iniziativa, cioè se è stato sollevato dal suo ruolo di comando tattico da qualcuno, dalla capitaneria, da chi era in altre situazioni, dalla CP250. Volevo chiarire molto semplicemente, in modo che non ci sia più ambiguità, se chi doveva dare disposizioni le ha date o meno.

FAIELLA. Io non ricordo queste comunicazioni di cui lei riferisce, in base alle quali c'era altra gente viva; non ricordo di averle sentite. Io sono fermo al fatto che quando si recuperò il Bertrand, egli disse che a bordo erano tutti quanti morti. Non so cosa avremmo potuto fare noi che eravamo da soli: inizialmente c'ero io in quell'area, a parte i rimorchiatori che erano sotto l'AGIP Abruzzo e stavano cercando di spegnere o di controllare l'incendio. Peraltro, il nostro comando tattico concerneva la condotta e il controllo della navigazione; il comando operativo è un'altra cosa. Sono delle funzioni diverse, incarichi diversi; normalmente (specialmente ora) quando una nostra unità della capitaneria arriva sul posto e quindi ha il coordinamento (come è successo tante altre volte), è il comando stesso che ha il coordinamento dei soccorsi, cioè è la sala operativa, a valutare (lo dice proprio via radio e viene anche sottoscritto) che da quel momento come comandante di unità assume le funzioni di comandante sul posto. Ora mi dimentico come si chiamava la sigla, comunque è questo. Onestamente non so cosa potessimo fare in quella situazione veramente drammatica, con una nave completamente avvolta dal fumo, bruciata, con fuoco lungo il bagnasciuga. Abbiamo setacciato la zona di mare; tra l'altro era una nave che si muoveva certamente piano (immagino che avesse qualche nodo di velocità), con un moto non rettilineo, quindi circolare, e immagino che era anche impossibile per noi. Non so proprio cosa si potesse fare. Certo è che abbiamo comunicato sempre con la capitaneria dicendo che c'era una nave, la Moby Prince (è emerso dopo che era la Moby Prince), però onestamente non so cosa si potesse fare in quella situazione veramente tragica. Onestamente non so se dovevo mandare i ragazzi ad arrampicarsi con le unghie sulla paratia.

PAGLINI (M5S). Spettava a lei questo compito o a qualcun'altro?

FAIELLA. Non credo: quello è mandare la gente a morire di sicuro. Noi non abbiamo dotazioni con cui ci si possa arrampicare su una nave; in quelle condizioni non lo so proprio, anche perché è una nave molto alta rispetto a noi. Il ponte di coperta del Moby Prince è molto alto rispetto a noi, non so se avete una foto o conoscete la vedetta, che è di 13 metri.

PRESIDENTE. Mi sembra di capire che si sia trattato di una vedetta, ovvero una barca adatta ad accogliere naufraghi in mare non ad affrontare un naufragio.

FAIELLA. Certo, infatti noi abbiamo preso tantissima gente in mare; devo dire che onestamente abbiamo fatto tutte le missioni.

PRESIDENTE. Quel mezzo non era certamente adeguato.

FAIELLA. Non era certamente adeguato. A parte che, ripeto, immagino la temperatura su quella nave. Lungo la nave che camminava c'era fuoco, era piena di petrolio che prendeva fuoco, poi si sentivano scoppi all'interno della nave, probabilmente erano le macchine, esplodevano i serbatoi. Cosa potevamo fare noi? Non lo so; pensarlo è assurdo. Non so se ci si rende conto cosa significa una nave, noi bassi, già avvicinarci era pericoloso perché era pieno di pezzi di roba in giro da tutte le parti, con il mare che prendeva fuoco.

CAPPELLETTI (M5S). Comandante, lei più di una volta ci ricorda cosa si poteva fare. Voi siete la Capitaneria di porto, siete usciti per prestare soccorso, va dato anche atto che siete usciti in maniera molto solerte e il caso ha voluto che vi abbia sfilato il Moby Prince a 40-50 metri, come ha detto lei, per cui avete verso le 23-23,30 – dopo un quarto d'ora è stato salvato Bertrand, i tempi più o meno dovrebbero essere questi – avete avuto la consapevolezza che il traghetto Moby Prince, con centinaia di persone, aveva partecipato alla collisione. L'avete visto sfilare infiammato per cui era chiaro che la situazione era drammatica e necessitava di un intervento urgente. Io avrei chiamato i Vigili del fuoco. Io avrei chiamato immediatamente tutte le unità navali disponibili a prestare soccorso in abbondanza all'Agip Abruzzo ed anche al Moby Prince. Io avrei cercato di abbassare la temperatura delle lamiere per verificare poi la possibilità di accertarmi che non ci fosse vita umana a bordo. Quello di cui non riesco a capacitarmi, e credo di non essere l'unico in questa Commissione, dopo aver assistito a decine e decine di audizioni, è come sia stato possibile avere la consapevolezza che ci fosse un traghetto incendiato con centoquaranta persone, che potevano essere anche il doppio o il triplo a bordo, e non ci sia stata nell'immediatezza una concentrazione dei natanti che hanno a disposizione i dispositivi per lo spegnimento dell'incendio. Io le chiedo, comandante, a che ora sono arrivati, a che ora è iniziato lo spegnimento del Moby Prince e il raffreddamento delle lamiere? Quali iniziative ha intrapreso lei perché venisse attivata questa tipologia di soccorsi

nel momento in cui ha avuto la consapevolezza che ad essere incendiato era un traghetto pieno di persone?

Se posso aggiungere una seconda domanda, proprio per inciso, le chiedo se aveva la consapevolezza che all'interno del traghetto ci potessero essere dei compartimenti con porte tagliafuoco e, quindi, ignifughi, all'interno dei quali le persone avrebbero potuto sopravvivere per un certo numero di ore.

FAIELLA. Il coordinamento del soccorso non lo avevo io; tanto per intenderci, non è che io avevo il coordinamento del soccorso. In ogni caso, è venuto fuori improvvisamente perché nessuno sapeva del Moby Prince; ce ne siamo accorti noi quando lo abbiamo visto. Abbiamo cercato di fare subito quello che si poteva fare. Successivamente sono state mandate tante altre unità in zona. Non conosco gli orari; comunque successivamente sono arrivati i mezzi che hanno cominciato a spegnere l'incendio sul Moby. Nel frattempo sono state chiamate tutte le imbarcazioni presenti; questo è stato fatto dalla Capitaneria di porto che aveva attivato tutte le forze presenti. Mi risulta che siano venuti un po' tutti. È chiaro che per spegnere quelle fiamme ci vogliono mezzi adeguati, non ci vogliono certamente le vedette, ma mezzi grossi. Tant'è vero che prima di spegnere il Moby Prince, ci hanno messo parecchio tempo. Credo che anche per raffreddare le lamiere ci hanno messo qualche giorno. Credo di ricordare che quando il Moby Prince fu rimorchiato nella darsena petroli, i Vigili del fuoco per entrare dentro ci hanno messo qualche giorno perché hanno cercato prima di raffreddare le lamiere per poter entrare in sicurezza. L'Agip è bruciato e ricordo che per 15-20 giorni, forse anche di più, hanno cercato di domare le fiamme all'interno dell'Agip. Io so soltanto una cosa: nei giorni successivi ci sono stati dei mezzi che sono venuti da tutte le parti. Credo anche di ricordare che sono venuti i mezzi della Castalia da Genova, anche se questo punto non lo ricordo bene, forse anche da Civitavecchia. Sono venuti dei mezzi potenti che hanno dei getti grossi, ma hanno impiegato giorni a freddare l'uno e, in particolare, a spegnere l'Agip. Io li ho visti perché si faceva la spola in continuazione a portare gente a bordo dell'Agip tra ufficiali, comandanti, chimici, eccetera. Io ho visto quei mezzi che buttavano acqua in continuazione. C'era anche il pericolo di appesantire troppo queste unità. I mezzi sono arrivati, gradualmente, ma sono arrivati; sono arrivati anche mezzi aerei. Tutto è avvenuto nel tempo.

MUSSINI (Misto). Signor, Presidente, farò due domande velocissime. In primo luogo vorrei sapere se lei si ricorda la direzione di marcia del Moby; se era in avanti o indietro.

In secondo luogo le chiedo se nei giorni successivi, diciamo nelle 24-36 ore successive, ci sia stato un vostro momento di incontro e confronto con il comando sul tema e sull'accaduto.

FAIELLA. Il Moby Prince aveva un moto circolare, andava avanti, non indietro, camminava con la prora, non so se mi spiego. Con moto in avanti, in moto adagio, probabilmente qualche nodo, tre quattro nodi, immagino, stimati a una velocità del genere.

PRESIDENTE. Destorso.

FAIELLA. Sì, destorso. Ricordo che l'impressione era che avesse un moto destorso. Quindi moto in avanti, ad una velocità di pochi nodi. E questo per un po' di ore. Mi ricordo questa cosa perché a un certo punto lo comunicai anche alla Capitaneria. Dissi: «guardate che il Moby Prince si è fermato». Immagino sarà stata mezzanotte e mezza, vado orientativamente. Forse di più, forse di meno, penso però che abbia camminato un bel po', tant'è vero che poi, quando ha fermato la sua corsa, lo hanno preso a rimorchio, a bordo c'era tra l'altro del nostro personale, per spegnere l'incendio.

Per quanto riguarda la seconda domanda, quella sera sono uscito alle ventidue e quaranta, quando abbiamo mollato, sono rientrato a casa che erano, non me lo ricordo, ma era già serata inoltrata, forse le sette, le otto, non lo so, indicativamente quell'ora.

Quindi, figuriamoci: non abbiamo fatto altro che uscire in mare e rientrare. Anzi, ricordo sempre che la mattina io stesso presi a bordo l'allora ministro Vizzini, che venne con noi e volle andare a vedere l'Agip Abruzzo. Dunque ricordo che lo portammo in zona a vedere cosa era successo.

Quindi siamo rientrati e abbiamo fatto rifornimento di gasolio, perché dopo tutta la notte in mare chiaramente occorre anche fare rifornimento. Poi abbiamo continuato a uscire in mare, anche per le ricerche in mare di eventuali persone disperse. Nel frattempo c'erano altre unità che ci avevano dato il cambio. Il tutto era coordinato comunque dalla Capitaneria.

PRESIDENTE. Una domanda: lei ha detto che la petroliera aveva il lato destro incendiato, dove c'era la lesione, giusto?

FAIELLA. Dove c'era stato l'impatto con il Moby Prince.

PRESIDENTE. Nel lato sinistro però lei rilevava comunque delle fiamme.

FAIELLA. Sì, sul bagnasciuga, cioè la superficie dell'acqua a contatto con la nave, lungo tutto il bordo della nave.

PRESIDENTE. Come hanno fatto a calare la scialuppa sul lato sinistro, per andare via?

FAIELLA. Io non c'ero. Immagino che l'abbiano fatto in un punto dove non c'erano fiamme. Credo che l'abbiano calata sul lato dritto.

PRESIDENTE. No, sul lato sinistro.

FAIELLA. Io non ho assistito.

PRESIDENTE. Quindi sul lato sinistro il fuoco non era così intenso.

FAIELLA. Non so se poi, con i mezzi che erano lì presenti, hanno spento le fiamme nella zona in cui si sarebbe calata la scialuppa. D'altronde io andai via e quindi non ho assistito.

PRESIDENTE. Le rivolgo una seconda domanda. Lei ha rappresentato la nave Moby Prince come incendiata in maniera davvero molto intensa e complessa, con un incendio piuttosto impegnativo e attivo. Come giudica compatibile questa rappresentazione dell'incendio con il fatto che Bertrand fosse a poppa, in piedi, e rimasto lì per un'ora e mezza. Come si può spiegare che in un incendio così intenso egli sia rimasto lì per un'ora e mezza? Questo punto per noi è importante, perché una cosa è pensare ad un incendio a prua e non a poppa e un'altra è la rappresentazione di una nave incendiata dappertutto.

FAIELLA. Non è che il fuoco avvolgesse completamente la nave. Certo, c'era del fuoco sparso un po' da tutte le parti, però ricordo che quando ho visto Bertrand avvolto in mezzo al fumo, vidi benissimo che era in piedi e che faceva questo gesto con le mani. Evidentemente ha trovato un punto in cui non c'erano fiamme.

PRESIDENTE. Però lei capisce che è molto differente parlare di fiamme o di fumo, perché una cosa è che ci sia del fumo, dovuto al fatto che sta bruciando della vernice, un'altra cosa è che ci siano fiamme.

FAIELLA. Credo che la vernice fosse già tutta bruciata, perché la nave era completamente nera. Tant'è vero che anche il nome si è visto successivamente, quando si è andati a controllare: la vernice era completamente bruciata. Si è vista perché c'era la scritta Moby Prince. I colori della nave non c'erano più: ricordo una nave completamente scura, spettrale, completamente bruciata.

PAGLINI (*M5S*). Desidero rivolgere al nostro audito una domanda riguardante il punto nave che lei riprende di notte dell'Agip Abruzzo.

Questo è un documento ufficiale della Capitaneria, che deve essere preso in considerazione proprio come tale, ovvero come documento ufficiale.

Lei dà dunque un dato certo, che purtroppo non troviamo considerato come tale nei vari procedimenti, tant'è che, per quello che riguarda la posizione dell'Agip Abruzzo, c'è una sorta di *querelle*. Anche se nel processo di primo grado il punto nave viene inserito all'interno del cono di divieto di ancoraggio e lo stesso avviene nel processo d'appello, nel terzo

procedimento i tecnici scelgono di determinare un punto nave, su sedici punti dati così. Quindi lei conferma che quello di cui stiamo parlando è un dato che lei ha rilevato e inserito in un documento ufficiale? Questi sono dati certi che lei ha inserito all'interno del giornale di chiesuola? Lo conferma?

FAIELLA. Si tratta di un dato inserito sul giornale di chiesuola. Evidentemente è stato preso dal personale, col nostro Loran (*Long Range Aid to Navigation*). Tenete presente, però, che il sistema Loran non è preciso: se non sbaglio l'ho già specificato.

PRESIDENTE. C'è un margine d'errore.

FAIELLA. Esattamente. Ricordo che, a seconda delle zone, c'è un certo margine di errore: stiamo parlando del sistema Loran, non del GPS. A parte che il Loran non funziona più ormai da tantissimo tempo: da molti anni le stazioni hanno cominciato a non trasmettere più. Lo ricordo bene perché quando andai in Albania già non funzionava più e si parla dell'inizio degli anni Novanta. Comunque il margine di errore del Loran è maggiore ed è riportato sui documenti nautici. Ricordo che erano proprio indicati gli errori del Loran, a seconda delle zone.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Probabilmente ho preso male gli appunti e chiedo scusa se devo ricorrere a lei, signor Presidente, o ai suoi collaboratori. Nell'audizione svolta in precedenza, mi pare che l'audito, il signor Dessì, avesse riferito che la poppa della nave Agip Abruzzo era rivolta verso terra. Come fa la nave, a distanza di mezz'ora, di tre quarti d'ora o di un'ora, a trovarsi con la poppa rivolta al largo e la prua a terra? Questo davvero non lo capisco. Vorrei sapere se però ci sono degli errori nei miei appunti.

PRESIDENTE. Senatore Floris, i suoi appunti sono corretti, ma questa domanda è già stata fatta. Ci sono due valutazioni differenti tra i due auditi.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). La seconda domanda che rivolgo al nostro audito è la seguente: lei abita a Livorno, presumibilmente vicino alla costa e probabilmente verso il mare, tanto che sua moglie ha visto la nebbia entrare. Dunque non può essere che tutta questa grande nebbia che lei si è trovato davanti non fosse altro il cono del fumo proveniente dall'Agip Abruzzo? Si tratterebbe di un cono piuttosto allargato, perché c'era l'Agip Abruzzo e a quel punto c'era anche il Moby Prince alla deriva. Le chiedo cioè se quello fosse il fronte della nebbia. Noi abbiamo ascoltato audizioni veramente precise, nelle quali tanti soggetti ci hanno detto che non c'era nebbia. Allora è probabile che fosse tutto fumo, ma, alla luce di quel che abbiamo ascoltato nelle altre audizioni, non mi sentirei di poter sostenere

che ci fossero nebbia e fumo. Se invece il nostro audito sostiene che c'era sicuramente nebbia, ne prendo atto.

FAIELLA. Penso di sì, che fosse nebbia. Il problema è che la nebbia era mista a fumo. Però onestamente, quando sono uscito dall'imboccatura, non ho percepito questo odore di fumo o tale da non farmi respirare. Quando sono uscito dall'imboccatura non l'ho sentito, anche perché – ripeto – pensavo di vedere le luci delle navi e la nave in fiamme, invece ho trovato questo muro. Sicuramente per me era nebbia. Probabilmente ci sarà stato anche fumo, ma io non ricordo tutto questo odore di fumo. Un odore acre di fumo onestamente non lo ricordo. Sono uscito tranquillamente e non sentivo un grande odore di fumo. Probabilmente ci sarà stato anche fumo, ma io l'ho percepita come nebbia.

PRESIDENTE. La petroliera era illuminata quando è arrivato?

FAIELLA. Onestamente penso di sì.

PRESIDENTE. Siccome l'illuminazione della petroliera è molto intensa, già quello dovrebbe essere un elemento attraverso il quale individuarla nell'oscurità, perché molti testimoni dicono di averla vista da terra, addirittura dicono «illuminata come un campo di calcio».

FAIELLA. Non lo so. Sicuramente era illuminata, ma ero preso da altre cose, dal momento che la situazione era un po' difficile.

PRESIDENTE. Immagino.

FAIELLA. Devo essere sincero, ero preoccupato.

PRESIDENTE. Senatrice Paglini, siccome le avevo detto che l'ultima domanda sarebbe toccata a lei, le ridò la parola, ma deve essere molto rapida.

PAGLINI (M5S). La ringrazio, Presidente, per la sua disponibilità: sarò velocissima. Chiedo al comandante Faiella se ha mai avuto modo di vedere due filmati: il primo, quello nel quale Bertrand arriva sul molo del porto di Livorno e, in modo molto concitato, comincia a sciaciare e a dire in un napoletano stretto, anche secondo le testimonianze di persone presenti sul posto «andate a salvare i miei amici che sono sul traghetto» (questa è la traduzione). Il secondo filmato, l'unico in cui si vede il Moby Prince ancora con le luci della notte e prima dell'alba, in cui si vede la parte posteriore del fumaiolo azzurra, quindi ancora non incendiata, con il fumo che va nella direzione inversa, come se la traiettoria del traghetto fosse a marcia indietro; come punto di riferimento, a testimoniare ciò, c'è l'Agip Abruzzo nello sfondo con il fumo che va

dritto. Quindi, c'è un filmato del traghetto Moby Prince in cui si vede la parte posteriore del fumaiolo che non è incendiata.

Pertanto le chiedo, rispetto al suo ricordo: se il traghetto fosse andato a marcia avanti, la parte posteriore del fumaiolo, con il fumo e il fuoco che fanno così, sarebbe incendiato o sarebbe rimasto integro? E ha modo di ricordare quello che disse Bertrand una volta arrivato sul molo?

FAIELLA. Quell'evento lo ricordo bene: c'era il Bertrand che parlava, sbraitava, ma onestamente non so cosa diceva. Mi ricordo – ero ai comandi – che rientrammo e c'era un ragazzo accanto al Bertrand che lo tratteneva, perché vedevo che era un po' sconvolto, quasi sotto *shock*. Ho detto a quel ragazzo: tienilo che questo si butta in mare, perché sembrava che volesse lanciarsi in banchina quando ancora non eravamo affiancati. Questo me lo ricordo bene. Ricordo che si dimenava, ma non so quello che diceva e non lo ricordo assolutamente. Quello che disse l'ho letto poi sul giornale, quando fu sentito dal magistrato, e venne fuori sul giornale «Il Tirreno». Lo lessi lì: raccontava come fece a raggiungere l'esterno della nave mentre scappava dall'interno del traghetto. Forse aveva servito il caffè sulla plancia al comandante, mi sembra di ricordare una cosa del genere. Disse che a un certo punto raggiunse la saletta, perché c'era la partita, e poi sentì una specie di terremoto, mi sembra che cadde in terra e poi cercò di raggiungere un'uscita insieme ad altri. Mi ricordo che diceva: vedevo la gente che cadeva in terra svenuta. Un racconto del genere insomma. Alla fine è uscito e chi era con lui a un certo punto non l'ha visto più e da solo è arrivato dove è arrivato. Raccontava che all'interno ha visto gente che fuggiva da una parte e dall'altra, poi è uscito da solo fuori. Almeno così ho letto sul giornale: diceva che aveva raggiunto l'esterno della nave, forse all'inizio lo seguiva un suo parente che poi non ha visto più. Questo me lo ricordo, l'avevo letto sul giornale.

Lui era completamente sconvolto. Quando salì a bordo parlava, ma chiesi a uno di Napoli di ascoltarlo, mi pare si chiamasse Greco ed era un sergente (erano tutti ragazzi giovani); lo assistette, lo coprì perché era bagnato, gli mise un giubbotto di navigazione e lo fece dormire nel lettino che avevamo di sotto. Ci dissero che dovevamo dargli dell'ossigeno, ma ossigeno non ne avevamo, non eravamo attrezzati. Eravamo un'unità che aveva alcune dotazioni, ma nulla di eccezionale: le stesse dotazioni che può avere una barca da diporto, diciamoci la verità.

PRESIDENTE. Rispetto all'altra domanda che le ha posto la senatrice Paglini, cioè il filmato in cui si vede il Moby Prince che segue un moto all'indietro, può dirci qualcosa?

FAIELLA. Ha ragione, questo me lo ricordo: il fumaiolo che era dipinto d'azzurro.

PRESIDENTE. Sì, esatto.

FAIELLA. Sì, questo un pochino lo ricordo. Credo di ricordare anch'io che si vedeva ancora la pittura, ma forse quello era l'unico punto dove c'era la pittura. Onestamente non so, perché, a quanto si è capito, una volta che il Moby Prince ha impattato la nave, si è sfilata e ha preso completamente fuoco. È stata completamente innaffiata dal greggio ed evidentemente ha preso fuoco. Nella parte alta è rimasta la pittura sul fumaiolo. È la parte più alta, ma onestamente non so dire altro. Poi, diciamoci la verità, non è che quel giorno ci fosse un gran vento. Era una brezza leggerissima. Ripeto: io ero già uscito in mare quel pomeriggio per una vigilanza, ma ricordo anche – perché me lo avevano chiesto – che c'era vento di mare da sud-ovest.

PRESIDENTE. Ringrazio il signor Faiella per la sua preziosa testimonianza e dichiaro conclusa l'audizione.

I lavori terminano alle ore 14,40.

