



Senato della Repubblica

---

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 54

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

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

61<sup>a</sup> seduta (notturna): martedì 13 giugno 2017

Presidenza del Presidente LAI

## I N D I C E

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

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 4, 5 e <i>passim</i>	CHECCACCI . . . . .	Pag. 3, 4, 5 e <i>passim</i>
BATTISTA (PD) . . . . .	8		
CAPPELLETTI (M5S) . . . . .	23		
FLORIS (FI-PdL XVII) . . . . .	10, 13		
GRANAIOLO (Art.1-MDP) . . . . .	6, 7, 20		
PAGLINI (M5S) . . . . .	3, 4, 5 e <i>passim</i>		
URAS (Misto-CP-S) . . . . .	18, 19		

**Le parti segretate sono state desecretate nella seduta del 22 dicembre 2017.**

---

*Sigle dei Gruppi parlamentari: ALA-Scelta Civica per la Costituente Liberale e Popolare: ALA-SCCLP; Alternativa Popolare-Centristi per l'Europa-NCD: AP-CpE-NCD; Articolo 1 – Movimento democratico e progressista: Art.1-MDP; Federazione della Libertà (Idea-Popolo e Libertà, PLI): FL (Id-PL, PLI); Forza Italia-II Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Direzione Italia, Grande Sud, M.P.L. – Movimento politico Libertas, Riscossa Italia: GAL (DI, GS, MPL, RI); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Campo Progressista-Sardegna: Misto-CP-S; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Federazione dei Verdi: Misto-FdV; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL; Misto-UDC: Misto-UDC.*

*Interviene il comandante Lorenzo Checcacci, ufficiale della Capitaneria di porto di Livorno all'epoca dei fatti.*

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

*I lavori hanno inizio alle ore 19.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

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

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

Appreziate determinate circostanze, propongo, ai sensi dell'articolo 13 del Regolamento interno, la segretazione dell'intera seduta. Poiché non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

*(I lavori proseguono in seduta segreta dalle ore 19 alle ore 21,15).*

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, alle domande che avevo posto in parte è stato risposto e in parte no; quindi, se posso permettermi, riformulo le domande di cui non ho capito bene la risposta. Riguardo alla valutazione dei mezzi che la Capitaneria aveva a disposizione, vorrei sapere chi valutò l'adeguatezza dei mezzi nell'immediato, se fu organizzata una ricognizione per terra e per cielo e se qualcuno mandò a fare una ricognizione lungo la terrazza Mascagni, visto che l'impatto si era verificato a pochissimi chilometri da terra. Vorrei sapere da chi fu fatta questa operazione, se fu fatta, oppure perché non fu fatta.

CHECCACCI. Ricognizioni via terra non ne sono state fatte. Per quanto riguarda le ricognizioni aeree, c'è stata quella accidentale dell'aereo Roma-Pisa, che ha riferito quello che vedeva. Sin dal primo momento in cui ho avuto notizie e ho ricevuto l'allarme, ho valutato che l'intervento dei mezzi aerei fosse inutile e dannoso, perché i mezzi aerei più vicini stavano nella base della Marina di Sarzana e sarebbero state necessarie due ore di approntamento e cinquanta minuti di volo. Dunque non mi servivano e non sarebbero potuti intervenire utilmente per individuare una o più navi coinvolte in una collisione a sole tre miglia dall'imboccatura del porto. Questa fu una mia valutazione iniziale, che poi successivamente

è stata fatta anche dal comandante in seconda. I mezzi aerei sono intervenuti per una ricerca di eventuali naufraghi a vasto raggio solo alle prime luci dell'alba; infatti li abbiamo fatti preparare dopo, quando è rientrato il comandante, quando è rientrato Canacci e quando la centrale operativa è tornata in assetto normale di emergenza. È stato valutato di far intervenire gli aerei alle prime luci dell'alba; sono intervenuti un 212 della Marina e i 412 della Capitaneria di porto di Sarzana (quella che poi anni dopo sarei andato a comandare) e un HH-3F dell'Aeronautica del SAR di Monte Venda (da qualche parte ci sono i loro rapporti di missione). Questi mezzi sono intervenuti alle prime luci, perché comunque siamo in acque portuali. La rada di un porto all'interno è addirittura prima della linea di base; dalla linea di base cominciano le acque territoriali, ma la rada è all'interno e le sue acque sono considerate acque portuali. Per fare una ricerca in acque portuali un aereo non serve. Non è stato richiesto l'intervento dei mezzi aerei della Polizia di Stato, della Guardia di finanza o dei Vigili del Fuoco, che erano in Toscana, perché hanno un brevetto di ruolo diverso e non sono abilitati al volo operativo notturno. Questi mezzi di notte possono solo fare voli di trasferimento, ma non possono fare voli operativi, in quanto hanno un brevetto di tipo civile e non un brevetto di tipo militare.

Per quanto riguarda la valutazione se i mezzi fossero sufficienti...

PRESIDENTE. Chi fece questa valutazione?

*CHECCACCI.* Questa è una bella domanda. Io ho fatto uscire tutti i mezzi possibili; poi, sempre d'accordo con il comandante Cedro, siamo andati a cercare i rimorchiatori. La società dei rimorchiatori ne tiene tre di guardia ed è obbligata per convenzione a tenerne tre di guardia pronti a muovere. Ma i rimorchiatori che si trovano nel porto sono in tutto 12 e possono essere impiegati tutti. Quindi abbiamo chiesto altri mezzi e una valutazione in questo senso c'è stata. Abbiamo cercato sia mezzi della Finanza, dei Carabinieri e della Polizia, sia altri rimorchiatori. Poi, alla fine, ho chiesto al comandante che era in mare se fosse utile l'intervento del rimorchiatore gigante, oltre al Martellotta. Questo è stato l'ordine delle valutazioni che sono state fatte.

*PAGLINI (M5S).* Sa perché le chiedo questo? Perché non troviamo traccia di chiamate, da parte della Capitaneria, agli enti preposti. Lei ha detto prima che gli elicotteri di Luni avrebbero richiesto un lungo tempo di preparazione per essere pronti a volare. Lei era al corrente del fatto che c'era invece un elicottero che poteva volare in tempi brevissimi, perché era in una situazione di emergenza in SVH (se non ricordo male), così come del fatto che c'era un mezzo nautico nella sede della Marina di La Spezia? Lei dice che non c'era perché lo ha saputo o perché lo intuiva? Se glielo ha detto qualcuno, vuol dire che è partita una segnalazione e che qualcuno le ha dato una risposta. Vorrei sapere se lei ha valutato questa cosa solo in base alla sua esperienza, immaginando che non potesse esserci un mezzo aereo a disposizione. Vorrei sapere inoltre se lei era pre-

sente quando il comandante Superina chiese immediatamente l'uso di un elicottero, perché lo chiese immediatamente sul canale 16, proprio per un fatto di emergenza.

*CHECCACCI.* Prima di fare il concorso per entrare in Capitaneria di porto, ho fatto sei anni di Marina militare. Sono stato imbarcato su varie navi (sulla nave «Andrea Doria» e sui dragamine) e facevo servizio di SVH. Il dragamine di SVH c'era, ma a velocità massima fa 5 nodi, che sono 12 km orari; per arrivare da La Spezia a Livorno ci avrebbe messo tre giorni. Lo so perfettamente che c'è una nave di SVH a La Spezia. Ho fatto uscite di SVH con il dragamine per andare a cercare dei naufraghi nel mar Ligure, parecchi anni prima, ma era un SVH pronti a muovere in due ore, cioè dalla chiamata ci vogliono due ore per uscire in mare. L'elicottero di SVH di Sarzana (Luni) della Marina militare (MARI-STAEI) era un AB-212 o SH3D (perché c'erano due distinti gruppi di volo) e anche quello era pronto a muovere con gli stessi tempi. Se gli equipaggi sono in sede e sono in base possono anche partire prima delle due ore (perché invece di stare a casa preferiscono stare lì); sennò bisogna chiamarli a casa, devono venire, devono approntare l'elicottero e hanno bisogno di due ore di tempo per muoversi. C'era anche l'aereo di SVH della Capitaneria, che però, siccome l'aeroporto di Sarzana è chiuso al traffico di notte, può decollare e atterrare solo dall'alba al tramonto, Questo è stato il primo mezzo aereo che poi è intervenuto alle prime luci dell'alba, impiegando circa 6 minuti e volando a 180 miglia all'ora. Ci ho volato tanto su quegli aeroplani quando facevo il comandante, perché mi piaceva. Questa è la situazione dei mezzi di SVH della Marina.

*PRESIDENTE.* Questo segnalava la senatrice Paglini, relativamente a quest'altro velivolo che era invece approntato nella base militare di Pisa?

*CHECCACCI.* No. Era un elicottero SWH che stazionava nella base di Sarzana.

*PAGLINI (M5S).* In 50 minuti sarebbe stato lì dunque. Gli elicotteri della base di Luni avevano la possibilità di decollare con il volo notturno, così come ci è stato rivelato. L'importante è che ci fosse un pilota che avesse l'abilitazione al volo notturno. Quindi, un elicottero in 50 minuti sarebbe stato lì. Il problema, però, è: questa richiesta fu fatta o no? Infatti, se la richiesta non viene fatta, la questione finisce lì.

Nonostante la richiesta del comandante Superina, nessuno fece una chiamata al Distretto MARIDIPART La Spezia per poter attivare o i mezzi di soccorso o gli elicotteri. Questo è, in sintesi, quello che interessava conoscere.

*PRESIDENTE.* La senatrice Paglini sta chiedendo esplicitamente se era a conoscenza del fatto che nella base di Luni c'era un mezzo aereo con piloti abilitati al volo notturno che sarebbe stato in grado di raggiun-

gere, in teoria, la sede del disastro in poco meno di 50 minuti, appunto perché dotato di piloti abilitati al volo notturno e se questa circostanza sia stata verificata o se sia stata fatta richiesta da qualcuno.

*CHECCACCI.* La valutazione sull'eventualità di richiedere questo mezzo l'ho fatta io. Quando sono entrato in centrale operativa sapendo della cisterna incendiata a tre miglia a sud dell'imboccatura e scoprendo, pochi istanti dopo, che si trattava di una collisione, io non ho ritenuto utile far intervenire questo mezzo, in quanto non sapevo della nebbia e non sapevo della manovra Superina. Per me le due navi erano incastrate l'una nell'altra e c'era una visibilità buona.

Ho fatto io questa valutazione e ho detto: no, i mezzi aerei non servono. Quando è arrivato ne ho parlato con Cedro e gli ho sottoposto la possibilità di chiamare i soccorsi aerei. Nell'immediato, però, io non li ho chiamati perché non mi sembrava il caso. Poi c'è stata una evoluzione delle circostanze, ma comunque non si può fare una ricerca di naufraghi di notte con mezzo aereo.

La ricerca di una bettolina o di una nave incendiata, alla deriva o in movimento incontrollato in giro per il mare, quella sì, sarebbe stata utile. Però, poco dopo che sono arrivati l'hanno trovata. Quindi, non c'era più bisogno di cercarla dopo che i mezzi sono arrivati su Agip Abruzzo e che Faiella l'ha trovata. Certo, cosa poteva succedere se fosse stato lì? Ecco, questa è una di quelle domande che mi faccio spesso.

*PRESIDENTE.* Il comandante Checcacci sta dunque dicendo che, nel momento in cui è stato segnalato, l'evento era costituito dall'impatto tra una nave e una petroliera, che era incendiata. Questo non richiedeva l'ausilio di un velivolo.

Nel momento in cui è stato dato l'ordine al Faiella di andare a cercare la nave, appena si è saputo che non c'era più la nave incastrata, a quel punto la nave è stata trovata subito e, quindi, la richiesta di un velivolo sarebbe stata inutile.

*GRANAIOLA (Art.1-MDP).* Signor Checcacci, lei ci deve scusare ma, in effetti, lei è un testimone molto importante e noi abbiamo assoluto bisogno di fare chiarezza. Ora, siccome dalle ultime audizioni questa chiarezza (anche se qualcuna l'avevamo) mi sembra che si stia intorbidendo, io ho assoluto bisogno di capire bene, fino in fondo. Questa cronologia degli avvenimenti che lei ci ha portato è stata redatta da lei?

*CHECCACCI.* Personalmente.

*GRANAIOLA (Art.1-MDP).* Ecco allora io vado a leggere. Alla terza pagina si legge che la CP232 alle 23.27 comunica di aver avvistato la bettolina in fiamme e che si avvicina. Dopo tre minuti la CP322 comunica che si sta dirigendo sulla bettolina in fiamme. Ora, se uno dichiara di aver avvistato la bettolina in fiamme deve avere visto una bettolina.

Poi, però, lei dice che non chiamò l'intervento aereo perché non sapeva che le navi non erano più incastrate.

Insomma, c'è qualcosa che non mi torna. Cosa cambia se le navi erano incastrate o no rispetto alla necessità di chiamare anche un mezzo aereo che poteva individuare naufraghi e che poteva accelerare i soccorsi? Chiedo, cioè, se su queste due questioni possiamo fare più chiarezza possibile.

*CHECCACCI.* Cercherò di essere il più chiaro possibile. Quando Faiella è venuto qua ha chiarito, gli è stato detto di andare a cercare la bettolina. Lui si è avviato e ha visto qualcosa che sembrava una bettolina, mentre in realtà era una lancia di salvataggio del Moby Prince rovesciata e incendiata.

Per questo io lì parlo di una bettolina: perché tutti dicevamo di cercare la bettolina. Faiella ha visto da lontano questo scafo, questa sagoma piccola, incendiata e rovesciata; poi si è avvicinato e ha visto che non era la bettolina, ma una lancia di salvataggio incendiata staccatasi dal Moby Prince. Pochi istanti dopo, ha visto il traghetto e le cose sono precipitate e cambiate radicalmente.

*GRANAIOLA (Art.1-MDP).* Lei valutò la non opportunità di chiamare questo mezzo aereo. A parte il fatto che mi sembra strano che da Sarzana a Livorno si impieghino 50 minuti, perché lei valutò che non sussistesse questa necessità? Qual è la motivazione vera, che non mi è chiara?

*CHECCACCI.* Senatrice Granaiola, un elicottero non fa 200 nodi come l'aereo. Va molto più adagio. Certo, ci sono elicotteri moderni e veloci ma gli elicotteri dell'epoca, tipo l'AB212, sono fatti per volare piano e basso. L'aereo vola molto più veloce, circa al triplo della velocità, e molto più in alto. Quando io sono venuto a conoscenza del fatto, al momento dell'allarme, o pochi minuti dopo, da quando sono sceso dopo aver parlato con l'avvisatore, erano circa le 23.27. Superina, quando l'ho sentito, non parlava con me, perché non era ancora alla radio. Però ho sentito: mandate gli elicotteri, mandate gli elicotteri.

L'antincendio boschivo è una cosa, cioè l'elicottero che vola con il secchio appeso e butta l'acqua: in realtà poi non si tratta di acqua, ma di una miscela antincendio, che estingue gli incendi e viene buttata nei boschi. Questa è già una cosa molto pericolosa, però alcuni piloti ben addestrati la sanno fare. Non si può però pensare che un elicottero possa intervenire su una petroliera in fiamme in mezzo al mare. Non esiste, è una cosa che non ha mai pensato nessuno – non solo non è stata fatta, ma nemmeno pensata da nessuno – perché sotto c'è una «bomba» e sopra ci sarebbe un elicottero che cerca di vuotare un «ditale» d'acqua. L'AB212 ha infatti una benna per l'acqua che non arriva a 300 litri di capacità e quindi avrebbe vuotato un «cucchiaino d'acqua», rischiando l'osso del collo. Quindi, dell'utilizzo per i fini antincendio non parliamo

proprio: non esiste. Per quel che riguarda i fini di ricerca è stata una mia valutazione, perché siamo in acque portuali, siamo in rada, c'è stata una collisione e sono tutti e due lì (o più meno sono lì): non è che un'imbarcazione sta lì e l'altra se n'è andata. Certo, poteva essere una nave pirata, che ha scontrato e poi è scappata, ma uno non pensa queste cose. Non immaginavo che si fosse provocato il disincaglio e che il traghetto fosse rimasto con le eliche in moto e che quindi se ne fosse andato. Poi ha fatto un giro di tre miglia: ha girato così, intorno alla nave. Ha fatto un giro così: qui c'è l'Agip Abruzzo, si è disincagliato, l'Agip Abruzzo è andata avanti, si è girata, è tornata indietro e poi si è rimessa in linea, perché con il vento e la corrente si è rimessa con la prua a ponente. Nel frattempo l'hanno vista, non hanno detto niente a nessuno, si è fatta un bel giro e poi, quando l'hanno trovata, stava più o meno qua. Non è un cerchio dal raggio di 50 miglia, ma è un cerchio dal raggio di mezzo miglio o di un miglio. Se non ci fossero stati i banchi di nebbia, l'avrebbero vista tutti e subito. Faccio venire un mezzo aereo per fare una ricerca in un bicchier d'acqua o in una vasca da bagno? Onestamente non l'ho valutato utile. Poi questa mia valutazione è stata condivisa dal comandante in seconda, che non so se ne ha parlato al comandante: non lo so. Successivamente – più tardi, prima dell'alba – avendo ancora lo scrupolo che ci potesse essere qualche persona in mare nonostante le ricerche fatte, abbiamo detto: «Facciamo venire i mezzi aerei, vediamo di allargare questa zona e vedere un pochino se, per caso, vedono se c'è ancora qualche naufrago». Li abbiamo fatti intervenire per puro scrupolo.

BATTISTA (PD). Ho due semplici domande. Vorrei sapere in primo luogo se effettuavate operazioni di addestramento, in fase di collisione. C'erano delle procedure normali, che vi davano la possibilità di verificare l'adeguatezza del personale e dei mezzi? Inoltre vorrei sapere se nei giorni successivi alla tragedia del Moby Prince, all'interno della Capitaneria ha mai avuto percezione di qualche commento, che magari non è emerso, o di qualche direttiva da parte dell'ammiraglio Albanese. C'è stata qualche indicazione da parte del comando generale, ad esempio, riguardo all'atteggiamento da tenere con i giornalisti, su cosa dire e cosa non dire. Ho osservato più volte che l'ambiente militare è un ambiente ristretto, dove ci sono molte occasioni di confronto informale, fuori dalla gerarchia militare. C'è mai stata qualche esternazione? Era il periodo della leva e c'erano i militari di leva: non voglio fare un discorso generale, ma c'erano molte persone disciplinate e alcuni indisciplinati. È mai possibile che non sia mai emerso nulla? Sembra che la Capitaneria di Livorno abbia continuato ad essere avvolta dalla nebbia e non è mai trapelato nulla: tutti allineati e coperti nel dire che c'era la nebbia, che hanno agito al meglio e che non era possibile salvare nessuno. Vorrei una sua valutazione dei giorni successivi.

CHECCACCI. Mi rendo conto e capisco. Per ciò che riguarda l'addestramento in Capitaneria: in porto ci sono esercitazioni antincendio seme-



strali, per addestrare il personale della Capitaneria, unitamente ai vigili del fuoco, alle varie ditte concessionarie, ai rimorchiatori Labromare per la parte antinquinamento e ad altre utenze portuali, che sono tenute ad intervenire nelle varie emergenze, che possono verificarsi in porto. Dunque esse vengono eseguite ogni sei mesi. Di giorno di sicuro, di notte non lo so. Penso vengano fatte anche di notte, o almeno lo suppongo. Esse vengono programmate e messe in atto dall'ufficio tecnico, che è quello che all'epoca si occupava delle destinazioni delle navi alle varie banchine. Ricorderete che all'epoca le banchine erano pubbliche e non esistevano banchine in concessione. Il porto era qualcosa di pubblico: arrivava la nave che diceva di dover scaricare *tot* tonnellate di cose alla rinfusa e allora le veniva assegnata una data banchina, con una gru dell'azienda dei mezzi meccanici che faceva il lavoro. Io non mandavo i portuali: per i portuali veniva fatta la chiamata. Come direttore dell'ufficio lavoro portuale controllavo la parte antinfortunistica, la parte normativa e i pensionamenti: il mio incarico era molto amministrativo. Queste esercitazioni venivano svolte regolarmente dal personale dell'ufficio tecnico e dal personale civile interessato, che deve intervenire in caso di esercitazione antincendio e anche antinquinamento: a volte le due erano combinate. Il rimanente personale della Capitaneria, quindi quelli che si occupavano di demanio, di patenti nautiche, di lavoro portuale e di altre cose, non veniva interessato. Se si vuol sapere se, come ufficiale di guardia, ho mai partecipato ad una di queste esercitazioni a Livorno, la risposta è negativa: ad esempio le facevo a Cagliari quando ero ufficiale tecnico. Poi il mio addestramento personale fa parte del mio bagaglio professionale e risale agli anni di imbarco sulle motovedette, ovvero agli anni precedenti. Non ho partecipato e non sono stato interessato dal comando, che dice a Tizio, Caio o a Sempronio di andare a fare una certa esercitazione: personalmente non mi è accaduto. Non so se altri ufficiali, che magari facevano un servizio di ispezione, hanno mai partecipato a queste esercitazioni, che non facevano parte dei loro specifici compiti di ufficio: questo non so dirlo.

Facciamo l'esempio di un ufficiale di guardia, un guardiamarina di prima nomina, che arriva «fresco, fresco» dall'Accademia e viene destinato a Livorno.

Chi lo addestra? Veniva messo di ispezione, come gli altri ufficiali, e lo faceva per uno, due, sei mesi in sottordine con un ufficiale anziano; imparava così a fare le ispezioni e magari se c'erano delle emergenze e dei soccorsi da fare, li affrontava assieme all'altro. Non so se queste persone venivano anche addestrate, se partecipavano alle esercitazioni semestrali antincendio o cose del genere. Ripeto, io stavo sette-otto ore al giorno in ufficio e facevo quello che dovevo fare come il direttore dell'ufficio portuale; avevo del personale che era impegnato in attività di polizia, nuclei operativi portuali dal punto di vista antinfortunistico. All'epoca le ASL ancora non esistevano, e, se esistevano, erano nati da poco i RSPP, a seguito dell'entrata in vigore della legge sulla salute e sicurezza dei lavoratori che recepiva tutte le normative europee. Il mio personale si

occupava di antinfortunistica: andava in giro a controllare i lavoratori portuali mentre lavoravano (se avevano i dispositivi di protezione e cose del genere).

Rispetto all'altro quesito che mi è stato posto, decisamente è stato uno stress: i giorni successivi sono stati molto impegnativi, molto intensi. Non sono mai andato in ufficio praticamente. Facevo turni con il comandante Canacci per seguire la parte antincendio dell'Agip. Poi c'erano altre persone che facevano turni. Insomma, l'emergenza è durata tanto tempo; ci è voluto un bel po' prima che la Capitaneria ritornasse alla normale attività per quanto concerne la parte amministrativa. In quel periodo c'era tanto da fare. Non sono stati fatti mai briefing. So che c'è stata una domanda rispetto a questo: il famoso *debriefing* in Aeronautica. Quando ero a Sarzana si faceva il *briefing* prima di una missione operativa, e poi, quando tornavano i piloti, si faceva il *debriefing*: si parlava, si discuteva di cosa era stato fatto. In quel caso non c'è stato *debriefing* e non sono state date direttive per limitare o per avvertire che non bisognava aprire la bocca. Assolutamente. Però, per quanto riguarda me personalmente, non è venuto nessun giornalista. Solo durante il processo una giornalista è venuta a chiedermi qualcosa: aveva fatto un disegno su un pezzo di carta e io le dissi che era sbagliato: non era come diceva lei. Il giorno dopo uscì un titolo sui quotidiani nazionali: «Checcacci rompe il silenzio», quando invece mi aveva chiesto una cosa tecnica banale, del tipo come si fa ad affondare l'ancora o una cosa del genere. Che io sappia, non sono state rilasciate dichiarazioni ai giornalisti. C'era il comandante che teneva i contatti con la stampa e anche un collega, che conosco bene, che, per *hobby* forse – non lo so – faceva il giornalista e ha scritto tante cose. È venuto anche qui. Forse aveva qualche sassolino nella scarpa da levarsi.

PRESIDENTE. Si ricorda il nome?

CHECCACCI. Sì, il nome è Renato, un collega con cui sono sempre andato d'accordo, a cui ho sempre voluto bene e con cui ho sempre collaborato.

FLORIS (FI-PdL XVII). Comandante Checcacci, francamente sono un po' in imbarazzo, perché, ritornando a quella sera, per quanto è a nostra conoscenza, cercando di ricostruire ciò che è avvenuto, trovo che nei soccorsi ci siano state falle così importanti che non riesco a capacitarmi di cosa sia veramente successo. Apprezzo che lei dica che aveva un incarico prevalentemente amministrativo, ragion per cui gestire un'emergenza di quel genere è stata una cosa particolarmente difficile. Ma se questo è vero, non riesco a capire come il suo comandante Albanese o Canacci, che avevano più esperienza sul campo, non abbiano attuato subito un'azione sostitutiva nei suoi confronti; non dico punitiva, ma sostitutiva. Peraltro, ferma restando la posizione del Superina, che è assolutamente da condannare, mi sembra assurdo che lo stesso Superina, attirando su di

sé i soccorsi, non abbia mai pensato di dirottarli o di cercare – avrebbe potuto farlo lui stesso, e dirò anche il perché a breve – il mezzo che lo aveva investito. Era assolutamente chiaro, infatti, che non poteva essere stato un natante di piccole dimensioni: non avrebbe potuto provocare quei danni. A mio avviso, quindi, Superina avrebbe dovuto rispondere a questo.

Mi chiedo: avviene l'incidente; Superina chiama su di sé i soccorsi dicendo che cosa? Che avrebbe potuto succedere una catastrofe, quindi lei stesso era intimorito da quelle parole o dal pensiero che la nave potesse esplodere? Noi abbiamo testimonianze di personale della nave, probabilmente anche di tecnici, secondo cui quella nave non poteva esplodere. Aveva tutti i regimi di sicurezza e non ha corso il rischio di esplodere veramente. Poi, la paura fa novanta, questo lo sappiamo: Superina ha abbandonato la sua nave, si è messo in sicurezza, non ha messo in sicurezza la nave, e nessuna attenzione, né prima, né durante, né dopo, è stata data al mezzo che aveva provocato l'incendio dell'Agip Abruzzo.

Francamente ho difficoltà a capire cosa sia successo esattamente, ma soprattutto ho difficoltà a giudicare l'azione di chi, sapendo che non poteva essere stato un motoscafo di piccole dimensioni ad andare addosso alla nave, non si è premurato di capire quale mezzo gli fosse andato addosso. Peraltro, abbiamo la testimonianza delle persone che stavano a terra, i due allievi che dicevano di aver visto l'incidente.

È vero che è più facile giudicare *a posteriori* piuttosto che essere sul pezzo e prendere decisioni ma, così come ci è stato riferito, gli allievi hanno comunicato con qualcuno dicendo che c'era stato un incidente grosso a poche miglia dalla terra. L'hanno visto.

Nessuno, poi, mi toglie dalla testa che non ci fosse nebbia, né a banchi, né altro; c'era solamente fumo con dell'umido che probabilmente può aver accecato o ritardato i soccorsi creando scarsa visibilità. Però mi chiedo anche: e il *radar*? I mezzi avevano il *radar*; non riuscivano a trovare neanche la petroliera.

Mi pare davvero di essere su «Scherzi a Parte»: non riesco, cioè, a capacitarmi di come sia stato possibile, anche vent'anni fa – avendo anche io una certa esperienza di mare – avere difficoltà a trovare l'Agip Abruzzo e, successivamente, non riuscire a trovare la nave che l'aveva investita.

Probabilmente non la si è neanche cercata; ed è questo l'aspetto che più mi preoccupa. Che non la si sia trovata, d'accordo, non significa molto; la si è cercata e non la si è trovata. Ma, se non la si è cercata, allora questa è una colpevolezza ben diversa. E io vivo nel dubbio: è stata cercata da subito o non è stata cercata? Le sarei grato se lei riuscisse a chiarirmi questo dubbio che mi è venuto. Io non riesco ancora a capire cosa esattamente sia successo, avendo letto, avendo sentito tante testimonianze ed essendomi fatto una sola idea di base: ci sono state sicuramente delle carenze molto importanti, non so se appurate durante il processo, perché non ho letto tutti gli atti.

*CHECCACCI.* Mi rendo conto di quello che lei dice: i suoi dubbi ogni tanto vengono anche a me. La prima parte della domanda riguarda Canacci, Albanese e la decisione del comandante di lasciare me a fare il capo centrale e di non mettere il comandante Canacci. Gli ordini di servizio preesistenti prevedevano che il comandante Canacci facesse il capo centrale, che il comandante fosse il responsabile delle operazioni (questo in base al codice della navigazione, non per un ordine di servizio) e che l'ufficiale di ispezione rimanesse in centrale a disposizione, per collaborare e per lavorare assieme. Sarebbe stata una bella cosa se si fosse realizzata questa eventualità. Il comandante Albanese ha valutato di lasciare me in centrale e di andare lui in mare con il comandante Canacci.

Secondo la mia interpretazione quella fu una bella mossa, perché in centrale non c'erano mezzi e non c'era il *radar*, ma c'era solo la radio, mentre sulla motovedetta c'era tutto per poter coordinare. Quindi fu una buona idea. Il comandante Albanese, in questa sua valutazione, potrebbe essere stato influenzato dalla conoscenza personale, perché io sono stato a Cagliari alle sue dipendenze. Ero già a Cagliari prima che arrivasse lui e poi ci sono rimasto anche negli anni successivi. Lui è stato due o tre anni, ricoprendo prima l'incarico di comandante in seconda e poi quello di reggente. In quel periodo io ero imbarcato sulla motovedetta di salvataggio d'altura «Dante Novaro»; facevo i soccorsi e le uscite in mare. Poi sono stato ufficiale tecnico, quindi coordinavo e facevo il capo della centrale operativa, anche lì nelle stesse condizioni, in una stanzina con due telefoni e una radio; comunque si facevano i soccorsi. Forse il comandante Albanese ha valutato che era meglio lasciare me e portare il Canacci piuttosto che il contrario. Francamente non so, perché non ne ho mai parlato con il comandante Albanese in quel momento o subito dopo; poi le cose sono andate avanti e non ne ho più parlato.

Per quanto riguarda i soccorsi, io le giuro che l'hanno cercata. È come essere qui e andare in piazza a cercare una persona. Siamo in acque portuali: i mezzi sono usciti molto rapidamente, addirittura in automatico. Sembra che siano usciti da soli, senza che gli abbia detto niente nessuno e senza che la Capitaneria se ne fosse interessata. Sembra, è soltanto un'impressione, perché io ho chiamato, ho parlato e ho detto di andare. L'indicazione che è stata data in quel momento da parte nostra era generica: una cisterna in fiamme a 2,7 miglia a sud della Vegliaia.

In condizioni normali, ci si va con un mezzo che fa 12-15 nodi e ci si impiegano otto o dieci minuti; si esce dall'imboccatura del porto, ci si guarda intorno e la si trova. Se ci hanno messo mezz'ora ad arrivare, non è perché sono partiti mezz'ora dopo o perché sono partiti in ritardo. Sono partiti presto e subito, almeno i tre rimorchiatori, la barca dei Vigili del fuoco e la motovedetta. Però hanno incontrato delle difficoltà. Si è discusso se ci fosse o se non ci fosse la nebbia. Secondo me c'era nebbia, ma io non ero in mare e quindi non lo posso testimoniare. In ogni caso, inizialmente non la vedevano e non la trovavano; hanno detto al comandante Superina di sparare dei razzi e gli hanno fatto fare dei segnali radio, cercando di localizzarla con il radiogoniometro, per trovare il punto della

collisione. Magari, se nel frattempo ci avesse detto che la bettolina era un traghetto e che questo traghetto se n'era andato, perché era rimasto con i motori in moto, ci avrebbe fatto una grossa cortesia, perché sicuramente gli avrei mandato dietro un rimorchiatore o una vedetta, lasciandone di meno sotto l'Agip Abruzzo.

Questo sì, su questo siamo d'accordo e ne sono sicuro. Ma guardi che l'hanno cercata. La visibilità è mancata; fosse nebbia o fosse fumo, la visibilità non c'era. Come ho spiegato stamattina, quando si esce e c'è visibilità prossima allo zero per presenza di sostanze volatili nell'aria, bisogna prima tarare il *radar* e per fare questa operazione si perde un po' di tempo; non molto, ma un pochino di tempo si perde prima di riuscire a vedere qualcosa. Io ho navigato tante volte con la nebbia, quando ero in Sardegna e quando dalla Sardegna mi mandavano qui in continente a fare delle missioni.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Ma non si trattava di trovare un piccolo oggetto.

CHECCACCI. No, si trattava di trovare una montagna. Se c'è visibilità, la si vede. Esistono la visibilità ottica e la visibilità *radar*. Se c'è visibilità *radar*, la si vede. Non c'era nemmeno visibilità *radar* evidentemente. Questo non è successo solo alla motovedetta: è successo ai Vigili del fuoco, a tre rimorchiatori e a una motovedetta.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Lei coordinava i soccorsi, ma aveva un angolo di visione pari a zero, perché era negli uffici. Però c'era l'Agip Abruzzo, che era direttamente interessata, c'era l'altra nave dell'Agip e c'erano altre navi militarizzate nel contesto. Possibile che nessuno abbia visto niente? Se io fossi stato dotato, così come lo era lei, di un'autorità importante per quanto riguarda i soccorsi, avrei fatto un giro di ispezione sulle navi che erano là e avrei chiesto loro cosa vedevano. Se poi mi avessero risposto che nessuno vedeva niente, benissimo, ne avrei preso atto. Però una panoramica avrei provato a farla.

CHECCACCI. Sapessi quante volte ci ho pensato. Pensi che io non sapevo che la torre dei piloti fosse dotata di *radar*. C'era un pilota che stava guardando al *radar*, che è stato tutto il tempo a plottare le navi sul *radar*. È colpa mia che non sapevo della sua presenza, perché forse avrei cominciato a dargli dei compiti. Quanto alle navi in rada ognuno pensava ad allontanarsi. Le abbiamo fatte allontanare per la presenza di carichi pericolosi.

Ma se con le navi in rada è facile interagire in una condizione di comunicazioni normali, in quelle condizioni io facevo fatica a entrare in frequenza. Personalmente, non ci ho pensato. Forse qualcun altro doveva pensarci. Forse il comandante Cedro, al telefono, avrà parlato con i piloti. Non mi ha detto niente, comunque, al riguardo. Per me è stata una sorpresa.

PAGLINI (M5S). Devo, purtroppo, riprendere dal punto in cui ho concluso prima, relativamente a un'interlocuzione che non c'è stata. Riprendo dal punto sulla valutazione dei mezzi in Capitaneria, se erano o non erano adeguati ad affrontare l'evento.

Lei ha detto di aver valutato e di aver messo in campo i mezzi che potevano essere messi in campo. Però, è anche vero che, come ci ha appena detto, nella Capitaneria non avevate il *radar* e che il vostro mezzo più importante, il Gregoretti, era in riparazione da mesi. Quindi avevate soltanto le due pilotine, la 232 e la 250. È anche vero che, come lei stamattina ha riferito, i mezzi radio da voi utilizzati erano mezzi radio veramente inadeguati.

Oltretutto, ci ha detto adesso che, non disponendo di *radar*, non avevate neanche la contezza di quali piloti in zona potessero avere il *radar*. Però c'era l'avvisatore. E io le chiedo: era a conoscenza del fatto che l'avvisatore marittimo aveva il *radar*? E allora, visto che le due navi in collisione avevano a bordo delle persone e che per quella che è la normativa del mare il soccorso alla vita umana ha la priorità rispetto a tutto il resto, conseguentemente al fatto che lei stesso capisce dall'inizio che andava fatto tutto il possibile per attivarsi al meglio e che i mezzi non sono adeguati: lei riferisce all'ammiraglio Albanese che secondo lei i mezzi non sono adeguati? O valuta che sono adeguatissimi per affrontare la situazione? Eventualmente, l'ammiraglio Albanese, quando arriva nel porto, intorno alle 23, prende atto della situazione e a lui va bene così? O si attiva lui stesso per passare in seconda fase operativa e dare il coordinamento dei soccorsi in mano alla Marina militare (così come era giusto fare, da D.M. 78 del 2008, visto che la valutazione rilevava una inadeguatezza dei mezzi)? Lei valuta tale opportunità? La riferisce all'ammiraglio Albanese? Eventualmente l'ammiraglio Albanese che tipo di decisione prende?

Ciò che mi lascia sempre perplessa è la mancanza di queste elementari richieste che potevano essere utili nell'immediato. A lei o a chi per lei (perché all'inizio è lei ad avere quel ruolo, che poi passa a Cedro e poi ancora ad Albanese), a chi doveva manovrare questa catena viene in mente di fare una telefonata, per esempio, agli ultimi natanti usciti dal porto?

L'ultima imbarcazione uscita, ed era l'unica, era il Moby Prince. Al punto tale che il collega della Navarma, che era ancorato in porto, a un certo punto si offre come volontario per la ricerca del secondo mezzo, nonostante non si sapesse ancora che il secondo mezzo fosse un mezzo della Navarma.

Tutte queste cose si fanno perché le fonti di comunicazione, comunque, girano anche in Capitaneria. Lo sappiamo dal nastro Collodi, lo sappiamo dal canale 16: li avete sentiti sentite tutti. Possibile che a nessuno venga in mente, a livello comunicativo, di chiamare le ultime imbarcazioni uscite? E pochi minuti prima era uscito il Moby Prince.

Viene in mente, a chi doveva organizzare e avere un quadro della rada, di chiedere alle navi in rada di fare a loro volta delle spazzate *radar* per chiedere dove fosse la seconda nave, visto che non si trovava? Questa

operazione fu fatta dal responsabile dei soccorsi? E chi era il responsabile dei soccorsi in quel momento? Era lei, era Cedro, era l'ammiraglio Albanese? C'è stato un rimpallo di responsabilità in quest'anni. E noi siamo qui per portare linearità. Chi fu responsabile di queste mancate ricerche, di questo mancato coordinamento?

*CHECCACCI.* Passare in seconda situazione operativa, cioè passare il coordinamento delle operazioni di soccorso a MARIDIPART La Spezia, si fa e si può fare quando è in corso una ricerca di imbarcazioni in mare aperto, fuori dalle acque territoriali. Passare la mano alla Marina militare per un incidente in acque portuali, a me personalmente, non sembra una scelta opportuna.

Essi si sarebbero trovati in difficoltà grossissime perché erano a 100 chilometri di distanza, e perché hanno sistemi di comunicazione completamente diversi da quelli mercantili. Non hanno loro mezzi sul posto, e non so cosa avrebbero potuto fare. Questa è una mia opinione personale.

Sarebbe inoltre stata una vigliaccata dire: «Guardate, noi non ce la facciamo, arrangiatevi, fate voi». Sarebbe stata solo una vigliaccata.

*PRESIDENTE.* Io ricostruisco questo aspetto per come il comandante Checcacci ce lo ha riferito. Il comando operativo, nel momento in cui arriva l'ammiraglio Albanese, viene assunto da Albanese che lo prende da Cedro. Quindi, da quel momento in poi, la responsabilità del comando operativo dei soccorsi è dell'ammiraglio Albanese. Questa cosa l'abbiamo detta più volte oggi e mi sembra che sia un dato confermato. Per cui, chiedere chi aveva la responsabilità di decidere di andare in seconda situazione operativa è, per me, una domanda inutile da fare al comandante Checcacci.

Quello che possiamo chiedere al comandante Checcacci è se lui, in qualità di figura che partecipava al soccorso, ha pensato di suggerire a chi guidava e coordinava i soccorsi di andare in seconda situazione operativa. Altrimenti, egli qui si sta assumendo una responsabilità che non è sua. Quindi, noi possiamo chiedere a lui se ha ritenuto di dover proporre di andare in seconda situazione operativa, oppure perché non ha ritenuto di proporlo. Ma la responsabilità decisionale è diversa tra chi ha la responsabilità di coordinamento dei soccorsi e chi ha invece la possibilità di suggerirlo. Su questo siamo chiari tra di noi.

Quindi, la domanda che possiamo fare al comandante Checcacci è la seguente: perché non ha pensato di suggerire di andare in seconda situazione operativa? Il comandante Checcacci, che mi correggerà se sto sbagliando, su questo punto ci dice che non ha pensato di proporre di andare in seconda situazione operativa, perché trattandosi di acque vicine alle acque portuali, cioè le acque dello spazio di pertinenza della Capitaneria, ha ritenuto che non fossero più utili e che dovessero occuparsene come Capitaneria.

Questo è il «pezzo» per il quale non ha proposto, a chi aveva la possibilità di decidere, di fare l'*upgrade* del soccorso, come si direbbe oggi, e quindi di andare in seconda situazione operativa.

Mi fermo su questo punto, perché tutto il resto rischia di essere costituito da illazioni, che non ci aiutano ad assumere un indirizzo chiaro. Dopodiché possiamo giudicare diversamente da lui il fatto che sarebbe stato utile dare il coordinamento a qualcun altro, perché in quel momento, con gli occhi di oggi, il coordinamento non c'è stato.

Nel rispondere alla senatrice Paglini, che ha posto anche delle altre domande, vorrei sapere se chiariamo e confermiamo che questo aspetto ha una sua conformazione, ovvero che il coordinamento dei soccorsi era stato assunto dall'ammiraglio Albanese, che l'ha preso dalle mani del comandante Cedro.

Quindi il comandante Checcacci era in sala operativa, in una sala operativa inadeguata sotto il profilo tecnico, che semplicemente faceva da connessione tra l'esterno e chi stava in mare, nient'altro. Prendo questo come elemento. Dopodiché ci sono tutte le altre domande della senatrice Paglini, alle quali rispondere.

PAGLINI (M5S). Vorrei specificare che la mia domanda era conseguenza della valutazione dei mezzi a disposizione, che l'auditore dice di aver fatto in un primo momento. Chiedo se tale valutazione è stata riferita al comandante Albanese e, a quel punto, se il comandante Albanese ha ritenuto – oppure se il nostro auditore lo ha suggerito al comandante – di passare in seconda fase operativa, anche perché la prima fase e la seconda fase operativa hanno una specifica ben precisa, che non è quella di valutare se le acque sono ad una certa distanza dalla terraferma. La prima fase operativa si ha quando la Capitaneria di porto provvede alle operazioni di soccorso con i propri mezzi e con quelli che può requisire (vorrei sapere in proposito se quella sera avevate requisito un mezzo) e con il concorso di quelli aeronavali e delle autorità di Stato, che possono intervenire sul mare.

Poi, qualora la Capitaneria ritenga insufficienti i mezzi, a quel punto deve decidere di «passare la palla» in seconda fase e quindi alla marina militare. Quindi era tutto collegato. Non era un'illazione, signor Presidente.

Forse mi sono spiegata male, perché in quel caso c'è una valutazione delle forze da mettere in campo.

Esse sono state valutate come adeguate? Il risultato ci ha detto che, alla fine, forse così adeguate non erano, perché ci sono stati 140 morti e una nave dimenticata in rada a Livorno, a due miglia dalla terraferma. Dunque, questa cosa che viene riferita dal nostro auditore al suo comandante viene valutata o no? Si passa alla seconda fase o si lascia tutto così? Si requisiscono delle imbarcazioni, che possono andare incontro alla seconda nave, con delle persone sopra (la prima nostra responsabilità è infatti quella di salvare le vite umane)? Come è stato gestito tutto que-



sto? Chi lo gestisce e chi ne ha la responsabilità? Cosa è stato fatto e cosa non è stato fatto?

PRESIDENTE. Senatrice Paglini, mi permetto ogni tanto di specificare, perché più occupiamo tempo per domande che a mio avviso sono state già fatte, più perdiamo dei colleghi, che non ne hanno la responsabilità.

PAGLINI (M5S). Ci ha già in parte risposto.

PRESIDENTE. Appunto. Quando il nostro audito coordina i soccorsi, la valutazione la fa lui. Nel momento in cui i soccorsi sono coordinati da Cedro, la fa Cedro e nel momento in cui li coordina Albanese, questa valutazione la fa Albanese e ne ha la responsabilità.

Adesso cedo la parola al nostro audito, così proverà a confermare o a rispondere alle parti mancanti della domanda della senatrice Paglini.

CHECCACCI. Comincio a non essere molto lucido. Quello che ha letto è vero, è giusto ed è il caso generale: il caso più generale che possa esistere. Si tratta di un caso generale, di una norma che può essere buona per tutto. Non so se rendo l'idea.

«Requisizione dei mezzi» vuol dire che non ho mezzi in porto, ho una nave che sta per partire e ci mando quella, che invece di andare per i fatti suoi va a fare il soccorso. «Requisizione dei mezzi» significa che, se ho una nave dispersa fra Montecristo e Scoglio Africa, se con la vedetta dal porto ci impiego quattro ore a raggiungerla e se c'è una nave che sta passando e che non sa nulla, ma per caso so che sta da quelle parti, perché è un traghetto che ci passa tutti i giorni, allora dico a quella nave: «Vai tu!». Questa è la requisizione. Non è stata fatta nessuna requisizione, perché avevamo mezzi portuali dedicati all'antincendio, alla ricerca e al soccorso.

Nella fase iniziale non mi è passato proprio. Dovevo far uscire quei mezzi. Nella fase successiva sono stati fatti uscire altri rimorchiatori, altri mezzi, poi è stato valutato che forse era meglio far venire anche qualcuno da La Spezia e me li hanno messi a disposizione.

Il comandante, tramite l'operatore radio, ha detto: «Si fa intervenire Gigante». Alla fine facciamo venire anche gli aerei, così siamo sicuri: facciamo questa ricerca, se ci fosse ancora qualcuno in mare, alle prime luci e a largo raggio. Abbiamo fatto intervenire anche quelli. Questo è il senso di quella norma generale, che mal si adatta all'incidente, gravissimo e spaventoso, avvenuto in ambito praticamente portuale.

PRESIDENTE. Senatrice Paglini, ci aiuti a ricordare quali risposte mancano?

PAGLINI (*M5S*). Avevo chiesto se è stata fatta una ricerca sulle ultime imbarcazioni del porto e se qualcuno si premura di chiedere chi è uscito.

CHECCACCI. Queste cose sono state fatte dal comandante Cedro, perché, essendo impegnato a capire qualcosa e a seguire le comunicazioni, non sono riuscito a fare tante cose, anzi ne ho fatte pochine. Ho dato proprio una brutta impressione: sono stato completamente assorbito nel riuscire a capire cosa succedeva, nel fare soltanto quello, nel sentire la radio e nel cercare di entrare in frequenza. Sono stato completamente assorbito e non per dieci minuti, ma per tutta la notte, finché non è tornato Canacci. So che il comandante Cedro ha parlato con l'avvisatore, successivamente ha chiesto delle bettoline, ha chiesto delle navi uscite. Bisognerebbe andare a leggere quello che ha dichiarato al processo, quando è stato esaminato. Bisognerebbe avere quel verbale, perché lui purtroppo non c'è più.

URAS (*Misto-CP-S*). Signor Presidente, già stamattina ho cercato di capire alcune cose, che riguardano proprio la presenza, in quello specchio di mare, di più imbarcazioni. Prima sentivo il comandante fare un'osservazione, che anch'io ho fatto più volte nel corso delle audizioni che abbiano tenuto e che riguarda il comportamento di alcune delle imbarcazioni presenti.

Sappiamo qual è stato il comportamento dell'Agip Napoli: avendo un carico decisamente a rischio, poiché trasportava materiale infiammabile, ha deciso di mettersi in sicurezza ed è andata via. Poi lei stesso dice che c'erano navi militarizzate e probabilmente, anzi quasi certamente, avevano materiali a rischio, esplodenti, e cose di questo genere.

Nelle audizioni fatte, relative ai carichi di queste navi, ci è stato spiegato proprio dal comandante italiano della base militare della NATO che non c'era alcun rischio, poiché quei materiali viaggiavano in totale sicurezza e, conseguentemente, non sarebbero stati messi in difficoltà da una situazione come quella che si era verificata. Tuttavia, sta di fatto che quelle navi spariscono, cioè scappano, non vanno a soccorrere. Tutti scappano: quelli che sono lì non vedono niente o perché ci sono le particelle o a causa della nebbia; non funziona un *radar* da nessuna parte, le comunicazioni radio sono tutte intercettate.

Allora, è possibile che la Capitaneria di porto, tutte le autorità preposte al controllo in quello specchio di mare non sapessero nulla di quello che stava succedendo, ovvero non avessero il quadro della situazione? Questa era la normalità? La Capitaneria di porto non aveva mai la cognizione di quello che succedeva in quel tratto di mare?

Ci dicono che non si possono fare trasporti notturni, che il traffico di bettoline non è consentito nel corso della notte. Hanno escluso che ci fossero operazioni con bettoline o chiatte che partivano dalla base NATO. E poi si scopre, invece, che il traffico notturno non era poi così improbabile, anzi; tant'è che c'è un chiacchiericcio proprio attorno alle bettoline che vanno e vengono. Quello che voglio chiederle è: la Capitaneria di porto

aveva o no il controllo dell'area portuale? Lo esercitava o no? Quali disposizioni avevate? Il comandante della Capitaneria di porto, al di là che non ci fosse in quelle ore, aveva dato disposizioni? Controllavate il porto, la rada? C'erano petroliere, c'era traffico? La cosa vi riguardava o non era di vostra competenza?

*CHECCACCI.* Per quanto ne sapevo io all'epoca, le navi militarizzate trasportavano carichi pericolosi.

*URAS (Misto-CP-S).* Io le ho chiesto se avevate una competenza – e se la esercitavate – rispetto al controllo del traffico nell'aera portuale e in rada. Quello che facevano le altre navi quel giorno non mi interessa. Questa funzione la esercitavate tutti i santi giorni, tutte le sante sere? E quali erano le disposizioni che il comandante – in questo caso Albanese – in via ordinaria aveva dato alla Capitaneria?

*CHECCACCI.* In via ordinaria il traffico mercantile in Capitaneria viene regolato, svolto e controllato dall'ufficio tecnico. Il capo dell'ufficio tecnico è anche capo centrale operativa ed è il suo ufficio che controlla, tramite il suo braccio operativo, che è il nostromo, i movimenti delle navi: dove si entra, dove si parcheggia, lo scarico, l'uscita, cosa fa la bettolina, sempre nell'ambito della rada e del porto. Quindi, il comando dà le linee generali, l'ufficio tecnico le linee particolari e il nostromo è il braccio operativo. Quest'ultimo tutti i giorni, due volte al giorno, faceva una lista: in ogni banchina c'era la nave con il suo nome, l'ora di arrivo, cosa doveva fare, quanto ci doveva stare e quando se ne doveva andare. Le banchine erano pubbliche all'epoca. All'inizio c'era solamente l'elenco e poi è stata messa una rappresentazione *radar* su un foglio dove erano indicate le navi da fonda dopo il disastro. Prima c'era solo l'elenco delle navi da fonda. L'ufficio tecnico, oltre al nostromo (braccio operativo), si avvaleva anche delle informazioni che provenivano dall'avvisatore marittimo – ho saputo stasera che aveva il *radar*, lo giuro! – e dal pilota, che era la prima persona che saliva a bordo; faceva entrare una nave o la portava fuori secondo il famoso foglio del nostromo. Questo era il controllo ordinario, normale e giornaliero.

**PRESIDENTE.** Mi ricorda il nome del nostromo?

*CHECCACCI.* Manganiello. L'ufficiale d'ispezione poteva essere un guardiamarina di complemento o un capitano di vascello che non aveva ancora fatto il comando (perché poi i capitani di vascello molto anziani venivano tolti dal servizio di guardia) e tutti i gradi intermedi. Si occupava ordinariamente di patenti nautiche, di demanio, di lavoro portuale, di amministrativa e quindi andava in centrale operativa e, quando c'era l'allarme, doveva attivare la catena di comando: far uscire i primi mezzi di soccorso disponibili e poi rimanere lì a lavorare come assistente, come sottordine.

Quando stavo a Cagliari, senatore, ero tenente di vascello ed ero capo centrale operativa e ufficiale tecnico; l'ufficiale di ispezione era il comandante Lo Russo, capitano di vascello di cinquant'anni. Io mi mettevo alla radio a fare il soccorso, facevo uscire i mezzi, facevo quello che dovevo fare e lui leggeva il giornale e non si muoveva da lì. Io gli dicevo: «Comandante Lo Russo, per cortesia, può mettere giù questo punto?». E lui posava il giornale e metteva giù il punto nave sulla carta, se io non ci riuscivo. Questa era l'organizzazione. Spero di aver risposto esaurientemente alla sua domanda.

GRANAIOLA (*Art.1-MDP*). Comandante Checcacci, sono insistente e noiosa, però ritorno su un punto, abbia pazienza.

Lei ha detto più volte che la stavano cercando; prima avevano detto che era una bettolina, l'avevano avvistata, però non la trovavano. Lei, però, ci ha anche detto che ha ritenuto opportuno non far muovere un mezzo aereo per fare una ricerca «in una vasca da bagno». Noto tante contraddizioni e torno sempre lì.

CHECCACCI. Cercherò di spiegarmi nel miglior modo possibile. La valutazione di non far intervenire il mezzo aereo l'ho fatta io alle 22,37 circa, quando sono sceso in centrale operativa e sapevo di una certa situazione, cioè di una nave in rada incendiata. Dopo due minuti ho saputo della collisione; contestualmente è venuto giù il comandante Cedro, ho riferito e abbiamo appreso della collisione. Poi i mezzi ci hanno messo quello che ci hanno messo ad arrivare sotto la nave. Io ho detto a capo Faiella, della motovedetta, di andare a cercare. Forse non sono stato molto tempestivo, forse avrei potuto dirgli di cercarla prima. Se avessi saputo che si era disincagliata e che quindi non era più lì, avrei mandato due barche a cercare una cosa e altre due a cercarne un'altra. Avrei detto di allargare le ricerche e forse avrei anche fatto un'ulteriore valutazione sul discorso aereo (forse, non lo so). Ma questa è una considerazione a posteriori, non è una contraddizione dovuta al fatto che prima ho valutato una cosa e poi non l'ho fatta cercare. L'ho fatta cercare, ma c'è stata una consequenzialità di fatti e di cose. Forse non sono stato sveltissimo nel dire a Faiella di andare subito a cercarla appena arrivato, magari gli ho fatto fare mezzo giro della nave; ma gliel'ho fatto fare per capire com'era la situazione, perché i rimorchiatori erano impegnati a buttare acqua e non avevo capito molto da loro. Però l'ho mandato a cercare il mezzo; lui prima vede quella lancia rovesciata e poi, poco dopo, vede il traghetto in quelle condizioni. Mi sono spiegato o ha ancora dei dubbi? Non sono stato brillante nelle operazioni, lo giuro, però ci sono stati degli avvenimenti successivi, molto ravvicinati, che hanno cambiato la situazione.

GRANAIOLA (*Art.1-MDP*). Mi conferma che non c'è stata nessuna interlocuzione sull'accaduto con il comandante Albanese, quando è tornato? Diversi colleghi le hanno chiesto se lei ha domandato al comandante

Albanese cosa avesse fatto e lei ci ha detto di no. Neanche il giorno dopo? Non vi siete mai parlati?

*CHECCACCI.* Mi sarebbe piaciuto forse, ma non l'ho fatto. È stato un susseguirsi di eventi, non c'è stato un attimo di calma, un attimo dove ci siamo visti, magari al bar a prendere un caffè. Mi sarebbe anche piaciuto, però non c'è stata la possibilità. È stata una cosa continua che è durata tanto, per giorni e giorni, per settimane. Poi c'era da recuperare il lavoro arretrato, perché tutti avevano mollato i loro uffici, per cui è stato un brutto periodo, anche quello successivo. Mi dispiace.

*PAGLINI (M5S).* Per specificare meglio quelli che sono stati gli ordini impartiti dalla Capitaneria, faccio presente che lei alle 23,29, quindi un'ora e quattro minuti dopo, ha detto al comandante Faiella di andare a dare un'occhiata verso la cosiddetta bettolina. Quindi un'ora dopo viene detto a qualcuno di andare verso quello che era il natante avvistato dal comandante Faiella.

*PRESIDENTE.* Mi aiuti, senatrice Paglini. In quel momento, alle 23,29, dov'era la CP250?

*PAGLINI (M5S).* La CP250 era nei pressi dell'Agip Abruzzo. Infatti il comandante Faiella dice queste testuali parole (anche questa è una cosa su cui devo chiedere specificazioni, perché è rimasto questo grandissimo punto interrogativo). Il comandante Faiella dice: dicevo che noi siamo qui sul lato sinistro della nave, quindi della petroliera, la bettolina mi dicevano che non corrono rischi e pertanto, diciamo, non è il caso di avvicinarsi a loro. A me piacerebbe tanto sapere chi è che dice a Faiella di non avvicinarsi alla bettolina in fiamme.

*CHECCACCI.* Lei mi sta chiedendo una cosa che ha già chiesto a Faiella. Faiella le ha risposto in audizione che si è sbagliato (l'ho visto in televisione): ha detto bettolina, ma voleva dire petroliera, parlava della petroliera. Faiella era sotto la petroliera e ha detto che non gli sembrava il caso di avvicinarsi alla bettolina, ma parlava della petroliera. In quel momento io non l'ho capito, l'ho capito dopo.

*PAGLINI (M5S).* Continuo nella mia riflessione a voce alta: se il comandante Faiella è sotto la petroliera, come fa a dire che laggiù vede una bettolina in fiamme? Questo solamente per specificare. Faiella dice che non era il caso di avvicinarsi a loro, lo dice chiaramente. Questo non è sul canale 16, ma è registrato dal nastro Collodi. Dice chiaramente che lui è sotto la petroliera, che laggiù vede una bettolina e che qualcuno gli sta dicendo di non andarci, perché tanto non corrono rischi. A quel punto un minuto dopo, alle 23,29, lei dice di andare a dare un'occhiata, per vedere se hanno bisogno. Quindi l'indicazione di andare verso la seconda nave, con persone a bordo, arriva dopo un'ora dall'impatto.

A parte questo, vorrei fare due o tre domande piuttosto secche. Un suo collega, il signor Fuggetti (non so che grado avesse e mi scuso), è con lei in Capitaneria durante le prime operazioni di soccorso. Cosa si dicono il signor Fuggetti e il comandante Cannavina dell'Agip Napoli (sul canale 13, di cui non abbiamo traccia nelle registrazioni), rispetto allo scenario che vedono in rada? Abbiamo saputo che il comandante Cannavina e il signor Fuggetti si parlano cinque minuti dopo la collisione e che tra loro si svolge un dialogo. Le ha detto il signor Fuggetti cosa gli ha detto il comandante Cannavina, che vede con i suoi occhi quello che ha davanti?

Un'altra domanda secca. Mi sembra di aver capito che tutti avevano i telefonini; voi in Capitaneria avevate questo strumento in dotazione?

*CHECCACCI.* Fuggetti non mi ha parlato di nulla. Sono io che, quando sono entrato in centrale operativa un po' come una furia, gli ho detto di cominciare a telefonare a Tizio, a Caio e a Sempronio e di farli uscire. Parlavo dell'equipaggio di guardia e di quello del comandante; mi sono messo anche a telefonare. Non so se non ha avuto il tempo, se non ha potuto o se non l'ho lasciato nemmeno parlare; non lo so. Della conversazione con Cannavina ho letto sui *log* dopo, quando è stato trascritto dai periti del tribunale.

*PRESIDENTE.* Se ha parlato sul canale 13, vuol dire che parlava attraverso una radio ufficiale della Capitaneria e quindi parlava dalla stessa radio che stava nella centrale operativa. È così?

*CHECCACCI.* Parlava con l'unico apparato radio che c'era. Non so se abbia chiamato l'Agip Napoli o la Capitaneria ma le cose si svolgono così: la Capitaneria chiama la Agip Napoli sul canale 16. Questa risponde con un «Agip Napoli: avanti». Allora la Capitaneria risponde oppure dice: «Agip Napoli, passiamo su un altro canale così siamo più tranquilli».

*PRESIDENTE.* Ma ciò avviene su quello stesso apparecchio. Quindi, lei era nella stanza della centrale operativa e c'era anche Fuggetti.

*CHECCACCI.* No, non c'era ancora. Era prima che arrivasse in centrale. Quanto al primo telefonico, uno di quelli che costavano poco dopo le otto di sera, per intenderci, io l'ho comprato quando ero a Sarzana per essere reperibile.

*PAGLINI (M5S).* Ce l'aveva solo lei? Il comandante Cedro non lo aveva?

*CHECCACCI.* Non lo aveva nessuno che io sappia. I telefonini al tempo non erano così diffusi. Io qui parlo dei telefonini di servizio. Quelli privati non li avevano in molti.

PRESIDENTE. Noi sappiamo che li aveva la NAVARMA, che li utilizzava anche per comunicare all'interno delle navi.

PAGLINI (M5S). Nella Moby Prince erano presenti 17 telefonini.

CHECCACCI. Ma siamo sicuri che fossero telefoni cellulari o piuttosto apparati radio tipo *walkie-talkie*? Diciassette telefoni cellulari? In Capitaneria proprio no, telefonini di servizio non ce ne erano.

PRESIDENTE. I privati della NAVARMA avevano sicuramente delle dotazioni molto più elevate della Capitaneria e del sistema pubblico.

CAPPELLETTI (M5S). Comandante Checcacci, io questa mattina le avevo fatto una domanda con riferimento al momento in cui in Capitaneria vi è stata la consapevolezza che il Moby Prince era coinvolto nella collisione. Le ho chiesto quale fu la decisione presa rispetto ai mezzi impiegati nel soccorso e lei mi ha risposto che diede indicazioni ad uno dei quattro rimorchiatori presenti di raggiungere il Moby Prince per provare a spegnere l'incendio con l'acqua delle lance.

La mia domanda è proprio questa: lei ha avuto la consapevolezza che operazioni di spegnimento o di raffreddamento delle lamiere del Moby Prince fossero in corso, dopo la sua indicazione ad uno di questi natanti che stavano in quel momento soccorrendo l'Agip Abruzzo; e se ne ha avuto la consapevolezza dalla sede della Capitaneria, che ora era quando queste operazioni di spegnimento sono iniziate?

La seconda domanda è abbastanza semplice. Ad un certo momento il comandante dell'altra Moby che era in porto a Livorno, se non sbaglio la Moby Vincent, chiese alla Capitaneria di uscire per prestare soccorso. Ad un non tecnico, ad un non addetto come me, la cosa sembra comunque importante e significativa, perché prestare soccorso a una nave grande come un traghetto, con quella sponda alta, da una lancia della Capitaneria era molto più difficile che farlo da un rimorchiatore rispetto ad una nave della stessa stazza. Perché fu risposto, invece, al comandante della Moby Vincent di non levare gli ormeggi e di recarsi a prestare soccorso?

CHECCACCI. Io ho mandato Faiella con la motovedetta e gli ho detto, in maniera poco militare, di andare a vedere quella bettolina. Quando Faiella parlava di bettolina, parlava o della cisterna oppure di quella che poi si era rivelata essere una lancia rovesciata che aveva visto in mare. Naturalmente, attività antincendio non se ne potevano fare. Hanno salvato il Bertrand utilizzando la barca degli ormeggiatori che era lì vicino, ed è stata una fortuna perché è stato più agevole.

Io ho detto al Faiella di risalire la scia, poi sono andato da Cedro e gli ho detto che c'era un traghetto incendiato, che i mezzi sotto la cisterna non erano ridondanti ma di toglierne almeno uno. Non ho fatto in tempo a dire di andare sotto e non ho detto a nessun rimorchiatore di andarci. Cedro non ha telefonato a nessuno per dire di ordinare al rimorchiatore di

andare lì. Era presente il capo Manganiello, che era una persona eccezionale e che, quando ha capito (perché stava anche lui sul canale «16»), ha mandato qualcuno (o è andato lui, non ricordo).

Poco dopo il ritrovamento, uno dei rimorchiatori ha cominciato a raffreddare e a buttare acqua sul tragheto nelle zone poppiere. L'orario non glielo so dire perché non me lo ricordo. Indicativamente, immagino che siamo nell'ordine dei minuti immediatamente successivi a quando la vedetta ha recuperato il Bertrand. Della richiesta del Moby Vincent non so niente.

PRESIDENTE. A lei non è arrivata la richiesta mentre era in Capitaneria, quando era nella centrale operativa?

CHECCACCI. No, non ho parlato con il comandante del Moby Vincent, non mi ha chiesto niente e non sapevo nemmeno che ci fosse il Moby Vincent in porto perché la ricerca e il controllo delle navi in porto erano stati fatti dal comandante Cedro. Il comandante Cedro, ad un certo punto, mi ha detto: «ci sono navi con i carichi pericolosi facciamole allontanare» e anche: «io dalla radio non ce la faccio a fare un avviso perché non entro in frequenza. Telefoni all'avvisatore e li faccia allontanare dall'avvisatore». Ma del Moby Vincent non so proprio niente. L'ho appreso in questo momento.

PAGLINI (M5S). Sempre per specificare un passaggio importante riguardo il coordinamento e il fatto che comunque le varie fasi si autogestivano, nel brogliaccio del Tito Neri VII, alle 00.20, leggiamo testuali parole: «Poiché nel frattempo avevamo saputo che l'Agip Abruzzo era stata urtata dalla Moby Prince e che era anch'essa in fiamme, ripartiamo immediatamente alla volta di detta unità».

Quindi i rimorchiatori partono di nuovo, ma vengono dirottati dall'ufficio dell'armatore. Gli ordini al rimorchiatore li dà l'armatore e non la Capitaneria, che nel frattempo coordinava le operazioni di soccorso.

Questa è una delle tante fasi che ci fanno capire come ognuno facesse capo al proprio armatore. Questa, però, è solo una specifica che ci tenevo a fare.

Le mie domande si rifanno alle notizie di cui siamo venuti a conoscenza nelle nostre audizioni. Per esempio, abbiamo audito poco tempo fa il signor D'Orsi, che era un tecnico della NAVARMA, e il signor Savarese, un pilota presente in sede piloti quella notte, il quale vide con i propri occhi che il tragheto Moby Prince era la nave che aveva urtato contro la petroliera. Egli si diresse verso la sede piloti dove trovò appunto il signor D'Orsi. E tutti quanti, prima dell'ufficialità della notizia che la nave fosse il tragheto Moby Prince, cominciarono a telefonare: agli armatori e al tragheto stesso, che aveva i telefonini a bordo in dotazione. Telefonarono addirittura all'armatore a Porto Ferraio prima dell'ufficialità. Quindi, tutti sanno che la seconda nave coinvolta è il tragheto. Soprattutto abbiamo saputo, perché lo abbiamo letto dai verbali, che quasi subito dopo



l'impatto, alle 22.40 – quindi dieci minuti dopo – in mare c'è il comandante Sgherri, che sta facendo uscire la motonave Aldo.

*CHECCACCI.* La Aldo, sì.

*PAGLINI (M5S).* Ha sentito sui canali il soccorso il comandante Superina che dice che ha il presentimento che la seconda nave fosse il Moby Prince. E lo dice ai rimorchiatori stessi.

Con questo filo logico possiamo legare quello che abbiamo udito, perché il signor D'Orsi ci ha detto che è stato avvisato da un ragazzo, che lo sente dire dai rimorchiatori, vicino al Moby Baby. Adesso sappiamo chi è che dice le cose ai rimorchiatori: è lo stesso Sgherri, che è in mare. Il signor D'Orsi ha detto che forse in mare glielo avevano detto gli ormeggiatori: non erano gli ormeggiatori, era il comandante Sgherri, il pilota, che lo dice ai rimorchiatori. I rimorchiatori, a bordo dei loro rimorchiatori, partono in autonomia, verso l'incidente e da lì la voce che la seconda nave è il traghetto, che oggi sappiamo avere 140 persone a bordo, ma da quel che si sapeva all'epoca potevano essere anche 2.000. Il traghetto poteva contenere anche 2.000 persone.

Qui abbiamo un filo logico: tutti sanno che la seconda nave è il Moby Prince, perché la vedono. Il Savarese la vede e nella sede dei piloti la vedono sul *radar*. Tutti sanno che è il Moby Prince, tranne la Capitaneria e chi coordina i soccorsi. Capisce che questo tipo di realtà è difficile da comprendere. Allora lei ci dice che non era al telefono, ma c'era Cedro.

*CHECCACCI.* No, ne avevo tre.

*PAGLINI (M5S).* Telefono fisso?

*CHECCACCI.* Sì, erano tre.

*PAGLINI (M5S).* Allora com'è possibile che dalla sede dei piloti, da un privato, dall'armatore stesso, da un familiare (erano infatti cominciati ad essere stati allertati anche i familiari), da nessuno arrivi un avviso in Capitaneria che dice: «Guardate che lì c'è una nave in collisione con centinaia di persone a bordo. Fate qualcosa e fatelo velocemente?»

Questa cosa non la comprendo: è inspiegabile. Mi aiuta a capirlo meglio? Perché poi non si fa questa chiamata al Moby Prince dalla Capitaneria? Forse perché già si sapeva che era il Moby Prince?

*CHECCACCI.* Provo i suoi stessi sentimenti in questo momento. Non sapevo che così tante persone sapessero. Forse questo fatto è significativo per far capire in quale considerazione, a Livorno, fosse tenuta la Capitaneria. Forse è un sintomo. Lo sapevano in venti. Sgherri lo sospettava: quello l'ho letto e lo ha detto anche al processo.

Io di telefoni ne avevo tre, in grado di comunicare con l'esterno, due tramite centralino e uno diretto, che sta sull'elenco telefonico, come centrale operativa della Capitaneria di porto di Livorno. Da lì a me non ha mai telefonato nessuno. Non so se hanno telefonato al comandante Cedro e qualcuno l'ha detto al comandante Cedro: non lo so. Non ho capito bene quanti minuti prima del ritrovamento del Moby Prince ciò sia accaduto. Non l'ho capito bene, però la risposta è una sola.

Certo la Capitaneria la consideravano. A Livorno era tenuta molto in considerazione, pensavano che fosse molto efficiente, perché si sono premurati di avvisarla subito. Che cosa le devo dire? Questa cosa mi lascia a bocca aperta. Sgherri l'ha dichiarato in tribunale e lo ricordo. Degli altri una cosa così circostanziata non l'ho proprio mai sentita. È sicuramente vera e, se è vera, le posso dire solo questo: accidenti come ci consideravano!

PAGLINI (M5S). Passo ad un'altra fase ancora, ovvero al momento in cui si sa che la nave è il Moby Prince, perché gli ormeggiatori imbarcano l'unico superstite, Bertrand, il quale dice che è un tragheto.

In quel momento che cosa si mette in campo per poter salvare le vite che sono all'interno del tragheto? Chi era in zona? Che ordine viene dato? Lei ne è a conoscenza? Vengono dirottati i mezzi antispegnimento verso questo natante con così tante persone a bordo?

CHECCACCI. Abbiamo già parlato di questo due volte, nel corso della giornata. Posso comunque tornarci sopra. L'effetto della notizia che mi è arrivata e quindi della scoperta che si trattava del Moby Prince è stato quello di provocarmi praticamente un infarto. Sono rimasto costernato. L'effetto immediatamente successivo è stato quello di dire: «Fate una ricerca!» perché se ci stava quello a poppa che si è buttato, si sarà buttata tanta altra gente e ho immaginato una scena di naufraghi lungo la scia. Quindi, ho detto: «Risalite la scia (piano, per non ammazzare) e recuperateli».

Poi sono andato dal comandante Cedro e ho detto: «Togliamo un rimorchiatore?». Lì ho perso tempo, probabilmente, ma Manganiello, che stava là, è andato di sua iniziativa, pover'uomo.

Dunque è stato dirottato un rimorchiatore da una parte all'altra: questo lo avevamo già detto.

PRESIDENTE. Comunque questo è un ordine che ha dato lei, dopo aver parlato con Cedro e non è stato dato un ordine dalla CP-250 in quel momento?

CHECCACCI. Io non ho dato l'ordine per il rimorchiatore.

Ho detto io alla CP-250 di andare sotto il tragheto facendo una ricerca risalendo la scia.

PRESIDENTE. A Faiella?

*CHECCACCI.* A Faiella, esattamente. Il rimorchiatore invece è andato da solo. Non c'è stato bisogno: è stata telepatia.

*PRESIDENTE.* Comunque non c'è stato un ordine nel canale 16 dato da altri.

*CHECCACCI.* No, alla CP-250 no.

*PRESIDENTE.* Vorrei tornare al momento in cui il comandante, l'ammiraglio Albanese, arriva in Capitaneria. Egli ci ha riferito che era reduce da una festa a La Spezia e arriva in Capitaneria. Si può soffermare su quel momento? Che ricordi ha di quel momento? Prende il comando della situazione? Lei lo ragguaglia su quello che sta succedendo? Credo che abbia il radiotelefono in auto: ci corregga se non è un dato corretto. Da quel momento in poi, come si atteggia rispetto a lei, che disposizioni dà e quali sono i passaggi?

*CHECCACCI.* Nella macchina di servizio non ricordo se all'epoca c'erano i VHF in auto. Più recentemente ne sono sicuro, perché al Comando generale c'erano e nelle Capitanerie non lo so. A Sarzana non ce n'era bisogno, perché c'erano già i telefonini. Quella sera non so se avesse avuto il VHF in macchina. Poi non sono mai salito sulle macchine di servizio, né su quelle che usavano gli altri ufficiali, né su quelle che usava lui: mi pare che le macchine di servizio in Capitaneria fossero una, due o tre al massimo. Quando arriva, parla con Cedro e non parla con me. Delle consegne, della situazione, dei mezzi in mare e di cosa è successo gliene parla Cedro, nell'altra stanza: nella stanza di fronte, porta a fianco, corridoio di due metri e mezzo. Si ferma lì, prima trova la stanza di Cedro e si ferma lì; immagino abbiano parlato. Dopo è entrato da me in centrale operativa ma non gli ho detto nulla. È entrato lui per dirmi: «Chiama la motovedetta CP250, digli che accostino perché esco con Cannacci». Poi, è uscito e io non l'ho più visto finché non è rientrato. Non mi ha detto che avrebbe assunto la direzione del coordinamento delle operazioni oppure che sarei stato io responsabile di tutto quello che succedeva; non mi ha detto niente.

Io ho fatto ciò che mi ha ordinato ed è andato via. Cosa ha detto a Cedro non lo so; a me non ha fatto nessun discorso del tipo: «Non ti preoccupare, ora sono in mare, ci penso io» o cose del genere. L'ha detto a Cedro e io l'ho letto nelle testimonianze di Cedro o parlando con lui.

*PRESIDENTE.* Quando è stato incaricato di fare un'indagine amministrativa e si è recato a Napoli a sentire il Bertrand, ha riferito ad Albanese i risultati di questa sua attività?

*CHECCACCI.* Il presidente della Commissione di inchiesta sommaria era il comandante Pollastrini. Ha fatto per tanti anni il comandante in seconda e all'epoca mi pare fosse in accademia, insegnava diritto della na-

vigazione e aveva un doppio incarico in Capitaneria. Era lui il presidente della commissione e delle risultanze dell'inchiesta sommaria non ho mai parlato con nessuno al di fuori di lui e degli altri due membri. Una volta pronta, l'abbiamo stampata e questa è l'inchiesta sommaria. Poi, fu De Robertis, all'inchiesta formale, che disse che non avevamo trattato i soccorsi. La mia risposta fu la seguente: «Lo credo bene, li abbiamo fatti noi e ci mettiamo anche a giudicare quello che abbiamo fatto noi?». A me sembrava una cosa fuori luogo. Non so cosa ne pensasse l'allora comandante Pollastrini, che non c'è più, è morto anni fa. Ad ogni modo, ne parlai solo con lui, non ne ho mai parlato con nessuno.

PAGLINI (M5S). In questa inchiesta sommaria della Capitaneria, se non ricordo male, c'eravate lei, Cedro, Canacci, Ucciardello e l'ammiraglio Pollastrini.

CHECCACCI. Ricordo Pollastrini presidente, Canacci, Ucciardello, ma Cedro francamente non lo ricordo; può darsi.

PAGLINI (M5S). La domanda è: nei verbali che voi redigeste non si parla della fase del soccorso, che, invece, si trova, per esempio, nell'inchiesta ministeriale del 1993. L'inchiesta venne svuotata di tutta la parte relativa ai soccorsi, che era stata comunque proposta ma poi bocciata in commissione e durante il lavoro.

Nella commissione ministeriale del 1993 erano state già dette molte cose riguardo a tutta la macchina dei soccorsi. È anche vero che nel procedimento giudiziario venne tenuta in considerazione soprattutto la vostra relazione, il verbale della Capitaneria, quindi venne svuotata la parte dei soccorsi. Soprattutto, ci è caduto l'occhio sulle dichiarazioni del marinaio Bertrand, che abbiamo anche conosciuto di persona: persona semplice, che parla un italiano molto elementare e che, invece, in questi verbali sembra un laureato della «Bocconi»; quindi, si capisce che qualcuno ha scritto per lui delle cose. Lei ricorda questa fase? Ricorda se qualcuno ebbe a fare delle ingerenze? So che sono passati ventisei anni, ma non è solo in queste dichiarazioni; anche in altre occasioni abbiamo fatto presente questa cosa allo stesso Bertrand: è possibile che qualcuno abbia scritto in forma così forbita dei concetti che lo stesso marinaio non espresse in modo così chiaro? E soprattutto, ricorda nell'insieme ingerenze da parte degli armatori, delle assicurazioni, dello stesso comandante Albanese, o altro in questa fase di costruzione dei primi avvenimenti?

CHECCACCI. L'interrogatorio a Bertrand, ai fini dell'inchiesta sommaria, l'ho fatto io. Sono stato mandato a Napoli; ho preso il treno, sono arrivato in stazione, ho preso il tram e sono andato in Capitaneria dove è venuto il Bertrand con l'avvocato perché non si fidava. Gli dissi che non stavamo facendo il processo ma solo sentendo cosa era successo. Io compilavo e scrivevo tutte le risposte che dava alle domande che gli facevo. Poi, il tutto è stato battuto a macchina; gliel'ho riletto, ha detto che an-

dava bene e ha firmato. Questo è il verbale dell'interrogatorio di Bertrand. Mi sembra che ci siano discorsi semplici, non mi pare che siano discorsi particolarmente complessi, almeno da quello che ricordo.

Bertrand è una persona semplice: parlava un italiano molto partenopeo ed io cercavo di capirlo; ho scritto io le risposte e ho battuto a macchina.

PRESIDENTE. Nel verbale che lei ha fatto c'è anche il nome dell'avvocato di Bertrand? Lei lo registrò?

CHECCACCI. Non lo so, francamente non me lo ricordo, può darsi.

PRESIDENTE. Comunque, il colloquio è avvenuto alla presenza dell'avvocato di Bertrand?

CHECCACCI. Sì, perché ricordo la cosa strana: «Vieni con l'avvocato? Mica ti voglio arrestare!».

Non ricordo di concetti messi in bocca a Bertrand nell'inchiesta sommaria; francamente non me li ricordo. Ad ogni modo, nel redigere questo volume – perché poi è venuto fuori un volume con allegati – ci abbiamo messo parecchi giorni; ci abbiamo lavorato tanto senza orario ed eravamo soltanto noi, che io sappia.

Il Pollastrini era una persona eccezionale: è stato comandante generale delle Capitanerie di porto per un breve periodo, poi è andato in pensione; dopo si è ammalato ed è morto. Era una persona veramente eccezionale, che tra l'altro avevo conosciuto come comandante in seconda in Capitaneria a Livorno – mi pare – verso il 1987-1988 quando ho finito a Porto Santo Stefano e sono stato trasferito a Livorno.

PRESIDENTE. Per concludere, in riferimento alla petroliera, dopo l'evento tragico, la petroliera e il Moby furono attraccate nel molo.

CHECCACCI. No, il Moby fu attraccato.

PRESIDENTE. E la petroliera?

CHECCACCI. In rada.

PRESIDENTE. Mentre sul Moby fu consentito di salire per fare delle verifiche, delle indagini e tutto quello che serviva per recuperare i corpi, sulla petroliera invece non fu consentito ai periti di salire. La decisione risulta presa dalla Capitaneria per questioni di sicurezza. La domanda che le faccio è questa: lei, nelle fasi successive, è stato mai coinvolto nel gestire i permessi e le richieste dei periti di parte e dei periti del tribunale di salire sulla petroliera? Sulla petroliera infatti non è salito nessuno, neanche il pm.

*CHECCACCI.* No, assolutamente no.

*PRESIDENTE.* Non è a conoscenza di questo fatto?

*CHECCACCI.* No, di questa storia non ne so proprio niente.

*PRESIDENTE.* Quindi in questo caso la responsabilità è stata assunta più in alto nell'ambito Capitaneria e non è passata attraverso la sua funzione ispettiva?

*CHECCACCI.* O più in alto o a fianco, a livello di ufficio tecnico o a livello di comando.

*PRESIDENTE.* Va bene.

Vorrei porle rapidamente una seconda domanda: stamattina lei ha detto che la posizione della petroliera, con la prua a ponente e poi a levante, è stata determinata sicuramente dal movimento che è stato dato sulle ancore.

*CHECCACCI.* Dalla messa in moto.

*PRESIDENTE.* Perfetto. Immagino che queste siano delle sue conclusioni. Se lei sapesse invece che dalle deposizioni, comprese quelle che sono state rese qui (in particolare dal responsabile delle macchine della petroliera), è emerso che il tentativo è stato fatto due volte e che, in entrambi i casi, il motore si è spento e la petroliera non si è mossa, cosa direbbe?

*CHECCACCI.* Per spegnersi un motore si deve anche accendere. È stato sicuramente in moto per alcuni minuti.

*PRESIDENTE.* Perché dice sicuramente?

*CHECCACCI.* Perché, se si è spento, vuol dire che si era acceso.

*PRESIDENTE.* Invece a noi Pompilio ha detto che la petroliera non è assolutamente riuscita a muoversi.

*CHECCACCI.* Mi ricordo che al processo si disse che il motore della petroliera era stato messo in moto per alcuni minuti e che poi si era spento. Quindi venne ridato l'ordine con i telegrafi di macchina e il motore venne messo nuovamente in moto. La petroliera ha un'elica sola, dalle dimensioni di 8-10 metri di diametro.

PRESIDENTE. Ricostruiamo questo fatto. La petroliera, con il vento che arrivava da Sud (come registrato dalle previsioni del tempo), avrebbe dovuto avere la prua sostanzialmente verso Sud, anzi verso Levante, giusto?

CHECCACCI. Non era proprio un vento da Sud, perché lungo la costa di Livorno lo scirocco proviene da Sud-Ovest...

PRESIDENTE...Forse intende dire da Sud-Est?

CHECCACCI. Giusto, lo scirocco proviene da Sud-Est, mentre il libeccio proviene da Sud-Ovest. La costa non è parallela. Questi sono i quadranti, quindi primo, secondo, terzo e quarto quadrante: se il vento viene dai quadranti settentrionali la petroliera sta così, se viene invece dai quadranti meridionali sta così o così. Sud-Est sarebbe parallela alla costa, mentre Sud-Ovest sarebbe quasi perpendicolare alla costa; Nord-Est sarebbe parallela alla costa, ma con la prua rivolta dall'altra parte, e Nord-Ovest sarebbe con la prua alla costa. È il classico vento di terra.

PRESIDENTE. Secondo la sua ricostruzione e in base all'idea che lei si è fatto, la petroliera in che direzione era all'inizio, quando c'è stato l'impatto?

CHECCACCI. Le navi erano tutte con la prua verso il largo, in questo settore.

PRESIDENTE. Quindi in questa direzione?

CHECCACCI. Sì, in questa direzione. I mezzi avrebbero dovuto trovarla.

PRESIDENTE. Avrebbero dovuto trovare l'incendio subito.

CHECCACCI. Sì, avrebbero dovuto trovare l'incendio subito.

Invece ha fatto questo lavoro, per effetto di quel gioco; quando sono arrivati lì, hanno dovuto girare per trovare l'incendio dall'altra parte.

PRESIDENTE. Se si fosse mossa...

CHECCACCI. Io non c'ero. È una mia valutazione.

PRESIDENTE. Ma infatti il tema è appunto questo: si tratta di elementi certi oppure di una sua valutazione?

CHECCACCI. È una valutazione che ho fatto seguendo il processo e seguendo tutto il resto.

PRESIDENTE. La ringraziamo, comandante Checcacci, e ringraziamo tutti quelli che hanno avuto la pazienza di approfondire con lei questi elementi.

Dichiaro conclusa l'audizione.

*I lavori terminano alle ore 21,15.*