

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
SULLE CAUSE DEL DISASTRO DELLA NAVE «MOBY PRINCE»**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

18.

SEDUTA DI MARTEDÌ 29 MARZO 2022

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANDREA ROMANO

INDICE

	PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:	
Romano Andrea, <i>presidente</i>	3
Audizione, in videoconferenza, dell'ingegner Vincenzo Accardo, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale:	
Romano Andrea, <i>presidente</i>	3, 4, 5, 6, 7, 8
Accardo Vincenzo, <i>già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale</i> ..	3, 4, 5, 6, 7, 8

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANDREA ROMANO

La seduta comincia alle 14.45.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. L'audizione di oggi, in videoconferenza, riguarda l'ingegner Vincenzo Accardo, che saluto e ringrazio per essersi collegato con noi. Prima di iniziare l'audizione avverto i colleghi commissari che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche tramite impianto audiovisivo a circuito chiuso nonché attraverso lo *streaming* sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Come convenuto, i deputati componenti della Commissione possono partecipare a questa audizione anche in videoconferenza. Vedo collegati alcuni colleghi commissari.

Audizione, in videoconferenza, dell'ingegner Vincenzo Accardo, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale.

PRESIDENTE. Come dicevo, l'audizione di oggi, in videoconferenza, riguarda l'ingegner Vincenzo Accardo, che ringrazio. L'ingegner Vincenzo Accardo è stato capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale (RINA) dalla fine del 1990, quando succedette in questo incarico all'ingegner Antonio Valentin, fino al 2001.

L'audizione si svolge in forma libera e di essa sarà redatto un resoconto stenografico. Avverto anche che, considerate le modalità di svolgimento della seduta, qualora l'audito dovesse ritenere che taluni argomenti sui quali intende riferire a questa

Commissione richiedano di essere assoggettati a un regime di segretezza, la Commissione valuterà le modalità più opportune per consentirgli di farlo. Quindi, ingegnere, se lei ritenesse che alcune comunicazioni che ci vuole fare debbano essere sottoposte a vincolo di segretezza, me lo fa sapere e noi interrompiamo la trasmissione via *web-tv*.

Io, oltre a ringraziarla, vorrei chiederle: lei è stato a capo dell'ispettorato di Livorno del RINA da quando a quando? Così lo mettiamo a verbale.

VINCENZO ACCARDO, *già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale*. Da dicembre, se ricordo bene, perché non ho trovato la lettera di conferma. Da dicembre fino a gennaio del 2001.

PRESIDENTE. Del 1990?

VINCENZO ACCARDO, *già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale*. Dal dicembre del 1990, più o meno.

PRESIDENTE. Quindi da dicembre del 1990 fino a gennaio del 2001.

VINCENZO ACCARDO, *già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale*. Sì, perfetto. Fino al 2001 o 2002, non ricordo.

PRESIDENTE. Comunque abbondantemente dopo i fatti della *Moby Prince*.

Le farei una prima domanda, ovviamente invitando i colleghi a segnalarmi quando vogliono intervenire. L'ingegner Pierpaolo Drago si trovava, se non sbaglio, alle sue dipendenze.

VINCENZO ACCARDO, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale. Sì.

PRESIDENTE. Nello specifico, la domanda che le farei è questa: l'ingegner Drago si trovava alle sue dipendenze quando fece la visita di riarmo del *Moby Prince* nel marzo del 1991 e si trovava alle sue dipendenze anche quando svolse l'attività di chiusura e sigillatura delle valvole a ottobre del 1991 per conto della capitaneria di porto, questi sono due dati; ma lei era informato e conosceva gli esiti di queste due attività?

VINCENZO ACCARDO, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale. No, adesso non mi viene in mente, ma normalmente chi fa una visita fa un rapporto e nel rapporto scrive quelle che ha fatto. Non è che ero a conoscenza o meno. Quando viene assegnata una visita, si fa su richiesta dell'armatore, normalmente. L'armatore chiede il tipo di visita, si interviene e si fanno le operazioni necessarie previste dai regolamenti; e tutto quello che avviene lo si scrive nel rapporto. Questo è il tipo di visita. Non è che ci sono informazioni prima o dopo da parte da parte mia o da parte di un capo ufficio. La visita viene assegnata a un funzionario, il quale, secondo le norme regolamentari, fa tutte le operazioni necessarie per sopperire a quella richiesta.

PRESIDENTE. Ma lei, ingegnere, al di là delle comunicazioni formali che ricevette, ricorda qualche cosa di particolare di queste attività dell'ingegner Drago come funzionario del RINA? Ci vuole dire se ricorda qualcosa dell'attività dell'ingegner Drago quando si trovava alle sue dipendenze?

VINCENZO ACCARDO, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale. No, l'ingegner Drago è un funzionario normale, che non ha avuto mai osservazioni da parte mia. Era un funzionario che faceva le visite che riceveva. Lo conoscevo perché io dieci anni prima ero stato trasferito a Messina, dove lo incontrai la prima volta; poi l'ingegner Drago fu

trasferito a Livorno. Quindi ebbi modo di incontrarlo provvisoriamente, quando io arrivai, perché poco dopo fu trasferito a Livorno e quindi non abbiamo più avuto contatti tra di noi. Poi sono arrivato a Livorno e l'ho ritrovato, l'ho rivisto come gli altri tecnici e funzionari. Quindi era tutta una continuità; non è che avessi modo in particolare di sapere dell'ingegner Drago qualcosa in più o meno.

PRESIDENTE. Lei, ingegner Accardo, ha avuto personalmente qualche ruolo durante le prime indagini svolte dalla procura sulla tragedia della *Moby Prince* o nelle indagini svolte dalla capitaneria di porto, per esempio l'inchiesta sommaria, oppure anche nell'inchiesta formale del Ministero della marina mercantile? Lei ebbe un ruolo in queste indagini?

VINCENZO ACCARDO, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale. Io fui interpellato la mattina stessa dell'avvenimento. Fui chiamato in capitaneria e diventai una specie di assistente alla capitaneria, che voleva sapere alcune cose e fare alcune domande, oppure dovevo seguirli se andavano a fare qualche accertamento. Questo ricordo, approssimativamente. Sono stato con loro tutto il periodo in cui c'è stata la tragedia. Praticamente stavamo in capitaneria in continuazione. Poi, se serviva che li accompagnassi o volevano andare a bordo e dovevo accompagnarli, sono andato e li ho accompagnati, per osservazioni loro. Se chiedevano qualcosa, rispondevo più o meno a quello che vedevo, visto che la nave ormai non era più una nave ma era un galleggiante: alcune cose erano intere, altre erano tutte roviniate sul ponte, sulla plancia. Quindi, a quello che mi chiedevano, per quello che potevo rispondere, secondo quello che vedevo e capivo, rispondevo. Per il resto non è che ho fatto accertamenti particolari, singoli per verificare qualcosa. Soltanto quando poi sono state o trasferite da un pontile a un altro oppure... Perché c'erano sia il *Moby Prince* sia l'*Agip Abruzzo* in discussione quei giorni. L'*Agip Abruzzo* perché era mezzo bruciato e c'era la possibilità... anzi,

forse è stato buttato del « crudo » a mare, visto che si era aperta una grossa falla. Quindi c'era il problema di verificare i danni che c'erano o meno. Insomma, si lavorava in modo continuo, con le pilotine, ma sempre insieme a ufficiali di capitaneria che accompagnavo dove dovevano vedere e che seguivo. Era un lavoro di assistenza. Ho seguito tutte e due le tragedie in contemporanea: « Andiamo qua, andiamo là ». Immagini che la direzione generale di Genova mandò al posto mio a Livorno un altro capo ufficio, temporaneo, che seguiva l'andamento degli uffici, cioè assegnava le visite, controllava i rapporti e tutto il resto, mentre io stavo praticamente relegato in capitaneria. Questa era un po' la faccenda.

PRESIDENTE. Ingegnere, ho due domande su questo aspetto. La prima: il suo ruolo in questa giornata fu formalizzato in qualche modo? Cioè, fu formalizzata la richiesta?

L'altra domanda è questa: ricorda con chi lei interloquì in quella giornata? Ricorda qualche nome, della capitaneria o non della capitaneria? Con chi si interfacciò lei in quella giornata, se si ricorda?

VINCENZO ACCARDO, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale. Adesso non ricordo i nomi. Non li ricordo proprio, perché erano ufficiali superiori eccetera, i quali si alternavano. Una volta chiamava uno, una volta chiamava un altro. Sono andato con l'uno e con l'altro, adesso non mi ricordo con chi sono andato e con chi no. I nomi non li posso fornire perché non li ricordo esattamente.

PRESIDENTE. E le funzioni le ricorda? Se erano della capitaneria, il comandante, il vicecomandante, ufficiali o altro? Ci può dare qualche dettaglio, anche se non il nome?

VINCENZO ACCARDO, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale. Onestamente non posso dirlo, perché non lo ricordo. Era tutta una zona di confusione, perché la capitaneria era affollata di persone e quindi, quando si usciva,

era una specie di fuga per andare a vedere qualcosa; poi si tornava in capitaneria e si discuteva di quello che si poteva fare. Da parte mia, per la parte tecnica, per quello che riuscivo a consigliare e a proporre, potevo proporre, ma il resto veniva fatto... Perché poi c'era anche il chimico del porto, c'erano tutte le agenzie che provvedevano per l'inquinamento del mare, c'erano i vigili del fuoco. C'era una situazione che dire tragica è poco, insomma. La folla che c'era... Qualche volta per parlare si dovevano chiudere le porte o nella stanza del comandante o in altre stanze di riunione, per chiarire un po' la situazione e come si poteva provvedere. Secondo me, era tutta una situazione di grossa emergenza. Non era come... Lei senz'altro avrà seguito pure l'avvenimento che si è verificato di quella nave all'Isola del Giglio, ma là era tutto programmato. A Livorno era tutto nuovo, era una cosa bruttissima, con le vittime. Una tragedia più grande — e io sono stato trentuno o trentadue anni al Registro — non mi è mai successa.

PRESIDENTE. Scusi se torno sempre su questo aspetto: se ho capito bene, il suo ruolo in questo passaggio successivo alla tragedia durò alcuni giorni, non un giorno solo.

VINCENZO ACCARDO, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale. Sì, durò alcuni giorni.

PRESIDENTE. Più o meno quanti giorni, secondo lei?

VINCENZO ACCARDO, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale. Questo non posso dirlo, non me lo ricordo.

PRESIDENTE. Però durò più di un giorno.

VINCENZO ACCARDO, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale. Sì. Io ero destinato lì; non c'era né richiesta né fonogramma. Il comandante disse: « Lei deve stare qua » e quindi...

PRESIDENTE. Mi perdoni, il comandante della capitaneria di porto?

VINCENZO ACCARDO, *già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale*. Sì, uno dei comandanti. Se un comandante o l'altro ci fanno la richiesta, noi interveniamo. Non so quale sezione era o se era il comandante principale, non so.

PRESIDENTE. Quindi ci fu un incarico solo verbale. Cioè, il comandante della capitaneria le chiese verbalmente di stare lì, dico bene?

VINCENZO ACCARDO, *già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale*. Sì, di stare lì. Non è che si parlava di carte. Perché normalmente, quando noi andavamo in capitaneria per fare una visita a bordo nave, ci arrivava un fonogramma che diceva: «Intervenite a bordo di questa nave per fare questi accertamenti», oppure: «Recarsi in capitaneria per una riunione». Però in quel momento non mi ricordo...

PRESIDENTE. Il fonogramma non ci fu, in questo passaggio?

VINCENZO ACCARDO, *già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale*. Non mi ricordo se fu fatto o meno. Può darsi che l'abbiano fatto e io non mi ricordi. Onestamente, non posso dire né sì né no. Non lo so, non mi ricordo.

PRESIDENTE. Ricorda a cosa portarono questi accertamenti in cui lei fu coinvolto in quei giorni, nel giorno della tragedia e in quelli successivi? La sua memoria degli accertamenti, per quanto la riguarda: quello che lei comprese, quello che lei comunicò evidentemente ai vertici della capitaneria che l'avevano sollecitata a stare lì.

VINCENZO ACCARDO, *già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale*. Più o meno erano degli accertamenti. Quella volta che siamo andati a bordo del *Moby Prince* ho notato i guai che

c'erano, i locali interessati e quelli non interessati. Siamo andati a vedere le zone sottostanti il ponte di coperta per verificare che non ci fossero entrate d'acqua — perché il problema grosso era che fosse entrata dell'acqua — o altre rotture che potevano dar luogo all'affondamento della nave, oppure la distruzione di qualche apparecchiatura eccetera. Solo accertamento visivo generale, perché la nave non era tanto praticabile. Fu un esame generale in cui fu vista più o meno la situazione. A noi interessava, da un punto di vista tecnico, che la nave non avesse danni tali da farla affondare, e capire se poteva subire delle movimentazioni da una banchina a un'altra, magari. Questi erano i problemi: spostarla di qua, spostarla in un'altra banchina, per avere possibilità di intervenire a bordo; questo è tutto. Perché c'erano le operazioni da fare, i vigili del fuoco; c'erano un sacco di operazioni. E fui uno dei primi, io, ad andare a bordo.

PRESIDENTE. Ingegnere, un'altra domanda, probabilmente l'ultima. Lei sa, per caso, se sulla *Moby Prince* fu fatta una visita del RINA prima che il traghetto passasse alla Moby, o meglio alla Nav.Ar.Ma.? Secondo lei, qual era lo stato del traghetto prima del 1990?

VINCENZO ACCARDO, *già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale*. Questo non lo so. Io ero nuovo arrivato, che la *Moby Prince* fosse quella nave non lo sapevo. L'ho conosciuta non dico come relitto — infatti fu demolita — ma in cattivissime condizioni, almeno la parte superiore. Per esempio, il locale macchine era in buone condizioni; qualche altro locale non era stato interessato. C'era ancora la parte sottostante, quella che interessa a noi, più o meno. Il punto di vista del Registro era quello di vedere che la nave fosse galleggiante, questa era la cosa principale; che non avesse rotture sui fianchi. A prora c'era quella deformazione, però le paratie erano ancora intere. La nave poteva galleggiare, quindi si potevano fare tutti gli accertamenti e le cose possibili senza procurare altri danni e altre vittime. Questo

era tutto il nostro modo di studiare ed elaborare.

PRESIDENTE. Grazie, ingegnere. Io ho finito, però devo chiedere ai colleghi commissari che sono collegati con noi se hanno domande o interventi da fare. In questo caso, naturalmente, darei volentieri loro la parola. Mentre i colleghi ci riflettono un attimo, vorrei chiarire ulteriormente un punto, ingegnere: la sua percezione della *Moby Prince* è riferita a dopo il disastro, mentre prima del disastro fondamentalmente, se capisco bene, lei non aveva avuto contatti?

VINCENZO ACCARDO, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale. No, prima non so nemmeno in che condizioni fosse.

PRESIDENTE. Lei non lo ricorda, né ricorda di aver saputo in quali condizioni fosse la *Moby Prince* prima del disastro.

VINCENZO ACCARDO, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale. No, questo no.

PRESIDENTE. Benissimo. Se i colleghi hanno domande, chiarimenti, commenti... Diversamente possiamo certamente liberare l'ingegner Accardo. Vedo collegati alcuni commissari. Ritengo che non vi siano interventi. A questo punto io ringrazio moltissimo l'ingegnere Accardo per il tempo che ci ha dedicato.

VINCENZO ACCARDO, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale. Per carità, mi avete ricordato un momento bruttissimo che mi ha quasi distrutto, perché non avevo mai visto cose del genere. Ho fatto trent'anni a Napoli, a Messina e a Livorno; e appena arrivato a Livorno è successa questa grossa tragedia.

PRESIDENTE. Un'ultimissima domanda, mi perdoni se sono un po' discontinuo: lei ha mai redatto una relazione sull'attività che ha svolto in quei giorni? Successiva-

mente a quei giorni, ha mai fatto una relazione scritta a qualche autorità?

VINCENZO ACCARDO, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale. No, che io ricordi no. Fatte da me, no. Come ho detto, lavoravamo in commissione. A volte siamo andati anche a Roma, per l'*Agip Abruzzo*, però tutto si decideva là, si faceva là, si scriveva, e quello che si decideva si scriveva. Non era niente che richiedesse la mia valutazione, non è stato mai chiesto niente.

PRESIDENTE. Scusi, non ho capito questo passaggio. Lei dice che è andato a Roma per relazionare sull'*Agip Abruzzo*: in che senso?

VINCENZO ACCARDO, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale. Sì, sull'*Agip* siamo andati, là siamo stati.

Almeno per quello che ricordo. Chiaramente, non si voleva che avvenisse un inquinamento, con una nave carica di *crude oil*, e che portasse a danni di questo tipo.

PRESIDENTE. No, intendevo dire questo: lei poco fa ha detto « Siamo stati a Roma per relazionare sull'*Agip Abruzzo* ». Le chiedo se vuole approfondire questo aspetto. A Roma si ricorda dove andò, a chi relazionò sull'*Agip Abruzzo*?

VINCENZO ACCARDO, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale. No, l'unica cosa che ricordo è che c'era l'ammiraglio... adesso non mi ricordo come si chiamava. Era l'ammiraglio capo, nel 1991 non so chi c'era, insomma, ma era l'ammiraglio capo che ci riceveva. C'era un tavolo lunghissimo pieno di persone. Quello che ci aveva convocato doveva essere questo ammiraglio, penso io.

PRESIDENTE. Se posso interpretare, lei veniva evidentemente convocato al Ministero della marina mercantile, non all'Eni.

VINCENZO ACCARDO, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale. All'Eni?

PRESIDENTE. Siccome ha parlato di Agip Abruzzo...

VINCENZO ACCARDO, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale. No, all'Eni no. Al ministero, alla Marina mercantile.

PRESIDENTE. Alla Marina mercantile, ho capito. Quindi, evidentemente, se ho capito bene, si trattò dell'inchiesta formale svolta dal Ministero della marina mercantile successivamente al disastro.

VINCENZO ACCARDO, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale. Sì, per l'Agip Abruzzo.

PRESIDENTE. Perché il Ministero della marina mercantile svolse un'inchiesta formale sul disastro ed evidentemente la convocò a Roma, per l'appunto, no?

VINCENZO ACCARDO, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale. Fummo convocati insieme, cioè io andai con l'autorità marittima di Livorno. Non so se avevano chiamato anche me oppure se la capitaneria mi trasferì là insieme a loro. Non so che relazione c'era. Io ormai ero stato convocato alla capitaneria, il mio obbligo era di stare là e dove dovevamo andare, andavamo. Non è che avessi libertà di scelta... « Mi dica questo,

mi dica quello ». Era una condizione operativa, diciamo.

PRESIDENTE. Ripeto la domanda, a cui però lei ha già risposto in precedenza. Nei giorni dopo il disastro, lei svolse questa attività presso la capitaneria di porto di Livorno, però non si ricorda nello specifico quale fu l'esito della sua...

VINCENZO ACCARDO, già capo dell'ispettorato di Livorno del Registro italiano navale. Infatti, per esempio, con la pilotina siamo andati con degli ufficiali a guardare attorno all'Agip Abruzzo. Sulla nave Moby Prince non è che si andava a bordo, perché non c'era niente. Fu ormeggiata e quindi, se siamo andati, era per vedere la situazione generale dei locali, dei compartimenti e il danno che si vedeva, insomma quello che si poteva vedere in generale; non è che fu toccato niente, perché so che la cosa importante in questi casi è che non bisogna mai fare operazioni. Era tutta una faccenda di controllo per vedere che cosa c'era, che cosa si poteva rompere, che cosa era pericoloso.

PRESIDENTE. Bene, ingegnere. Se non ci sono altri interventi, io la ringrazio davvero molto per il suo tempo e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.10.

Licenziato per la stampa
il 31 maggio 2022

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



18STC0181710