



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 17

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

AUDIZIONE DEL SIGNOR ROMEO RICCI, DIPENDENTE  
DELL'AVVISATORE MARITTIMO DEL PORTO DI LIVORNO  
ALL'EPOCA DEI FATTI, E DEL COMANDANTE DELLA  
PETROLIERA AGIP NAPOLI, VITO CANNAVINA

19<sup>a</sup> seduta: martedì 19 aprile 2016

Presidenza del Presidente LAI

## I N D I C E

## SUL DANNEGGIAMENTO AL MONUMENTO ALLE VITTIME DI LIVORNO

PRESIDENTE .....	Pag. 4	
PAGLINI (M5S) .....	4	

**Audizione del signor Romeo Ricci, dipendente dell'avvisatore  
marittimo del porto di Livorno all'epoca dei fatti**

PRESIDENTE .....	Pag. 5, 6, 8 e <i>passim</i>		RICCI .....	Pag. 5, 6, 8 e <i>passim</i>
BATTISTA (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI- MAIE) .....	18, 19			
CAPPELLETTI (M5S) .....	9, 11, 21			
FILIPPI (PD) .....	20			
GRANAIOLA (PD) .....	12			
MATTEOLI, (FI-PdL XVII) .....	17, 25			
MUSSINI (Misto) .....	19			
PAGLINI (M5S) .....	14, 15, 16 e <i>passim</i>			
URAS (Misto) .....	9, 10, 12			

## SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

GRANAIOLA (PD) .....	Pag. 26	
----------------------	---------	--

## SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI

PRESIDENTE .....	Pag. 26	
------------------	---------	--

---

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

---

**Audizione del Comandante della petroliera Agip Napoli, Vito Cannavina**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 26, 29, 30 e <i>passim</i>	CANNAVINA . . . . .	Pag. 26, 29, 30 e <i>passim</i>
BATTISTA ( <i>Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE</i> ) . . . . .	30, 42		
CAPPELLETTI ( <i>M5S</i> ) . . . . .	32, 41, 43		
COLLINA ( <i>PD</i> ) . . . . .	36, 37		
FILIPPI ( <i>PD</i> ) . . . . .	38, 39, 40		
MUSSINI ( <i>Misto</i> ) . . . . .	30, 41		
PAGLINI ( <i>M5S</i> ) . . . . .	31, 32, 38 e <i>passim</i>		
PEGORER ( <i>PD</i> ) . . . . .	37		
URAS ( <i>Misto</i> ) . . . . .	34, 35, 43 e <i>passim</i>		

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

*Intervengono il signor Romeo Ricci, dipendente dell'avvisatore marittimo del porto di Livorno all'epoca dei fatti e il Comandante dell'Agip Napoli, Vito Cannavina.*

*I lavori hanno inizio alle ore 10,30.*

*SUL DANNEGGIAMENTO AL MONUMENTO ALLE VITTIME DI LIVORNO*

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, intervengo nella nostra audizione per far presente che è successo un fatto gravissimo a Livorno: il monumento che tutti abbiamo avuto modo di vedere nella città di Livorno dedicato alle vittime del Moby Prince ieri è stato preso di mira da vandali, che l'hanno deturpato, riempito di scritte con lo *spray* e reso inguardabile. Ci tengo a denunciare questo atto affinché si faccia luce al più presto sui responsabili, che molto probabilmente non hanno idea di cosa sia la strage del Moby Prince, né magari hanno l'età per ricordare cosa è successo venticinque anni fa.

Probabilmente è proprio un atto di ignoranza e di vandalismo; pertanto propongo che, qualora fossero individuate, le persone responsabili siano messe in condizioni di guardare, come una sorta di insegnamento, il documento che noi abbiamo visto all'inizio dei lavori di questa Commissione, affinché si rendano conto di cosa hanno fatto. La punizione, infatti, non è sufficiente: le persone si devono rendere conto della gravità dell'atto. Non si può punire, bisogna educare.

Purtroppo c'è stato tanto silenzio sul caso del Moby Prince, quindi probabilmente i responsabili sono ignari, non si rendono conto del danno morale che hanno provocato a tutta la città e alla Nazione. Chiedo se sia possibile metterli in condizione di conoscere questa strage.

PRESIDENTE. Voglio ringraziare la senatrice Paglini per la segnalazione di questo fatto gravissimo. Che sia stato deturpato il monumento alle vittime del disastro del Moby Prince è un fatto grave, per noi in maniera particolare. Pertanto, da una parte, esprimo la massima solidarietà a nome della Commissione nei confronti dei parenti delle vittime e, dall'altra, prendo subito l'impegno di scrivere al sindaco affinché ci tenga informati sull'esito delle indagini e, non appena saranno individuati i responsabili, siano informati di cosa hanno deturpato e della gravità del loro gesto, soprattutto per ciò che quel disastro ha rappresentato per quella città e per tutto il Paese. Ringrazio ancora la senatrice per la segnalazione. Come Commissione ci uniamo alla solidarietà e prendiamo l'impegno di scrivere subito al sindaco a tal proposito.

*PROCEDURE INFORMATIVE***Audizione del signor Romeo Ricci, dipendente dell'avvisatore marittimo del porto di Livorno all'epoca dei fatti**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del signor Romeo Ricci, dipendente dell'avvisatore marittimo del porto di Livorno all'epoca dei fatti.

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

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

Ascolteremo oggi in due momenti distinti il signor Romeo Ricci, dipendente dell'avvisatore marittimo del porto di Livorno all'epoca dei fatti, e il comandante dell'Agip Napoli, Vito Cannavina.

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

Ringrazio il signor Ricci per la sua disponibilità. Come abbiamo anticipato nei contatti intercorsi, chiediamo di ricordare insieme a noi gli eventi di quella sera e di darci tutte le informazioni che ritiene utili alla Commissione.

Cedo la parola al signor Ricci, ringraziandolo ancora per la disponibilità.

*RICCI.* Signor Presidente, vorrei far presente che i fatti sono accaduti circa venticinque anni fa. Quindi la memoria dell'evento tende ad essere distorta dal tempo. Comunque, in linea di massima, posso dire che alle ore 20,15 circa ho preso servizio nella stazione di avvistamento del porto. Mentre salivo le scale, vi era una bettolina che stava rientrando a banchina, di cui non ricordo il nome ma che sicuramente è segnalata nei registri dell'avvisatore. Erano circa le 20,15, più o meno all'ora in cui ho preso servizio all'avvisatore, e l'imbarcazione è entrata nel porto mediceo affiancandosi alla Calata Orlando (non ricordo esattamente il nome della nave). Ho effettuato vari controlli nel registro, ho scritto i nomi delle navi e ho fatto lavori preparatori per il giorno successivo. Ho effettuato controlli sommari ed era tutto regolare.

Lo stato della visibilità era abbastanza discreto: si vedevano tutte le navi in rada, senza alcun problema. Vi era ancora un po' di luce del giorno e si vedevano bene tutte le navi. Con l'imbrunire la visibilità è mi-

gliorata, almeno dal punto di vista dell'avvisatore: riuscivamo a vedere tutte le navi in rada, le luci e alcune navi di passaggio. Abbiamo dei punti di riferimento: fanalerie, *shipline*, luminella. Abbiamo anche Montenero e, dal punto di vista della nostra stazione, riuscivamo a vedere tutto.

Il Moby Prince parte intorno alle ore 22 dalla banchina. L'ultimo contatto con loro l'ho avuto un'ora circa prima della partenza, come da prassi: il comandante Chessa era una persona precisa e un'ora prima ci ha confermato l'orario di partenza della nave. Ha mollato gli ormeggi tra le 22 e le 22,05, passando sotto la nostra stazione dieci minuti dopo, intorno alle 22,10. Dopo circa altri quattro o cinque minuti era all'imboccatura. L'orario è nei registri, io purtroppo non ho punti di riferimento, quindi chiedo scusa, ma sugli orari, che dovrebbero essere il mio forte, procedo sulla base del ricordo: non avendo più a disposizione i registri dell'avvisatore, vado a memoria.

Alle 22,13-22,14 il Moby Prince era all'imboccatura, illuminato, si vedeva abbastanza bene, tutto però otticamente.

Vi era poi una nave in arrivo alle ore 22,20 – mi sembra, ma la memoria potrebbe ingannare – una *car express*, un'unità porta macchine, che era in concorrenza con un'altra nave.

La concorrenza sta ad indicare la presenza di due unità destinate allo stesso ormeggio; il primo che arriva entra e vince l'ormeggio.

È stato proprio mio scrupolo verificare che non ci fossero altre unità non identificate nella rada; ho quindi preso il binocolo e ho fatto una scansione ottica abbastanza approfondita della rada. A parte un paio di pescherecci, unità piccole, tipo pescatori o qualcosa del genere, le altre unità erano tutte in posizione regolare alla fonda. Ricordare non è una cosa bella. Per me non è stato un evento bello e quindi mi trovo un pochino...

PRESIDENTE. Faccia con calma, non c'è fretta.

*RICCI.* Ho fatto quindi una scansione ottica con il binocolo e tutte le unità sembravano in posizione regolare, non ho avuto sentore nemmeno di nebbia perché la visibilità mi sembrava regolare, il Moby Prince andava, più o meno con riferimento dalla mia posizione, in direzione Nord Capraia, per dare un'idea, mentre l'Agip Abruzzo veniva visualizzato dalla mia posizione dietro il verde dell'imboccatura Sud. Si sovrapponevano con altre navi alla fonda, con il Cape Breton che era più verso terra, l'Agip Napoli e, a seguire, più a Sud, il Gallant II.

Più a Nord c'erano una nave che si chiama Hesperus o Cape Sirius e poi, via via, altre navi che non ricordo perché erano parecchie, fino a Nord, dove c'era il Cape Flattery.

Riprendo poi l'attività di stazione e comincio a scrivere il nome del Car Express, e sentivo che il Moby Prince era in contatto con Livorno Radio, cercava cioè di mettersi in contatto con Livorno Radio.

Sentivo queste chiamate sul canale 16; erano però chiamate regolari che a volte le navi fanno normalmente dopo la partenza per contattare l'armatore o per contattare qualche passeggero che doveva fare telefonate;

allora non c'erano i cellulari, per cui l'unico modo era quello di mettersi in contatto con la stazione costiera di Livorno radio.

C'erano queste comunicazioni e, tra l'altro, mi sembrava tutto regolare. Il Moby Prince all'imboccatura chiamò la Capitaneria per comunicare i dati di partenza, il numero di passeggeri e l'equipaggio; erano dati che la Capitaneria raccoglieva non so se a fini statistici o, comunque, ad uso di Capitaneria. E questo è quanto fino alle 22.20. Comincio poi a scrivere sul registro, e andiamo a circa 5 o 6 minuti dopo, alle 22.25 o alle 22.27, più o meno, e comincio a sentire prima, non dico un boato, ma come può comprendere chi è stato sull'avvisatore, come la chiusura della stiva di una nave. Quando si chiude la stiva di una nave, noi nell'avvisatore sentiamo una specie di vibrazione, ma non ho collegato tale vibrazione a qualcosa di esterno. Ho pensato fosse strano dato che sulla nave Orlando non mi sembrava stessero lavorando.

Continuai a scrivere. Nel frattempo, sul canale 16 ho cominciato a sentire diverse comunicazioni. Tra l'altro, sentivo qualcuno che chiamava gli elicotteri, dicendo di fare presto o qualcosa del genere. dopo di che: «dai la posizione, imbecille» e tutta una serie di espressioni che sono tipiche a livello marinaro quando ci sono dei contraddittori tra comandanti o tra pescherecci.

Alzo poi gli occhi e vedo dalla posizione che doveva essere più o meno dell'Agip Abruzzo e della Cape Breton, a un paio di miglia, una vampata, come un vulcano in eruzione, una cosa indescrivibile, che penso non dimenticherò mai. Non so nemmeno come descriverlo. Da questo vulcano in eruzione si vedeva come un muro di fumo e pian piano, nel giro di un quarto d'ora, da questo muro che io chiamo di fumo, c'era il mare in fiamme e in un quarto d'ora con il mare in fiamme e questo muro, vedevo come un'onda. Era un'onda che prendeva fuoco dal mare e veniva verso l'imboccatura. Questa onda di fumo nel giro di 10 minuti, un quarto d'ora era all'imboccatura del porto e al di là dell'imboccatura del fanale rosso già non si vedeva nulla.

Tornando indietro, sentendo questi impropri, presi la radio e contattai la Capitaneria, segnalando che c'era un'unità in fiamme a circa 2 miglia dall'imboccatura. Contattai l'operatore sul canale 16 che mi rispose di impeto sul canale 10. Volevo parlare sul canale 16, ma l'operatore era già andato sul canale 10; avevo la radio con due canali. Contattai l'operatore radio, segnalando la presenza di questa nave in fiamme. Presi poi il telefono, lo contattai e gli dissi che era una cosa grave e doveva informare subito l'ufficiale di guardia. Secondo me c'era già gente che stava morendo. Non dissi niente, ma secondo me c'era già in atto qualcosa di grosso.

Mentre ero in questa situazione, chiamai i rimorchiatori sul canale 11 perché per approntare tali rimorchiatori ci vuole parecchio tempo; per uscire fuori rada un rimorchiatore ha bisogno del doppio equipaggio. All'epoca, ed anche ora, le manovre nel porto si fanno con equipaggio ridotto, quindi per uscire fuori ci vuole, per motivi anche di sicurezza dell'equipaggio stesso, un equipaggio armato per ogni evenienza, per quando

si va fuori. Siccome per far questo, ci vuole un po' di tempo, contattai i rimorchiatori dicendo di non aspettare la chiamata della capitaneria per prepararsi, ma di prepararsi per l'uscita perché fuori c'era questa nave in fiamme.

Dopo questo ricevetti un paio di telefonate di gente che chiedeva le prime informazioni sommarie ed io risposi dicendo quello che vedevo.

**PRESIDENTE.** Ricorda che ora era quando ha ricevuto queste telefonate?

**RICCI.** Subito dopo aver parlato con il marconista della Capitaneria. Dopo mi chiamò al telefono l'ufficiale di guardia e mi chiese cosa c'era fuori, ossia la posizione delle unità alla fonda, ed io gli riportai le unità che erano fuori nella zona Sud. Avevo appena fatto in tempo a dire il nome dell'AGIP Abruzzo quando c'è stata la chiamata incrociata tra l'AGIP Abruzzo e la Capitaneria, e l'AGIP Napoli (c'era anche l'AGIP Napoli, se non erro), nella quale si faceva riferimento ad una fantomatica bettolina, che a me, sinceramente, subito non risultava. Però era il comandante di una nave investita che stava fuori, e da terra non potevo permettermi di smentire un comandante, quindi sono stato a quanto ha detto il comandante. Questo è ciò che grosso modo ricordo della parte iniziale di quei momenti.

Dopodiché c'è stato caos nelle comunicazioni, perché non abbiamo una radio con un solo canale e siamo su una cuffia; abbiamo, per motivi di operatività, quattro o cinque canali di ascolto per poter aiutare i vari servizi nelle loro funzioni. In quei momenti cominciavano a parlare un po' tutti.

Quanto all'uscita dei mezzi di soccorso, nei primi quindici minuti so che sono usciti sicuramente un rimorchiatore, i Vigili del fuoco e la prima vedetta della Capitaneria che passava sotto di noi; poi anche gli ormeggiatori; però loro non mi hanno segnalato niente.

Tornando alla questione della visibilità, inizialmente sentivo parlare di nebbia, tanto è vero che pensavo anch'io alla nebbia, anche se il fatto che fosse calata in dieci minuti mi sembrava un po' strano. Di nebbia ne ho vista parecchia, sia la cosiddetta nebbia del pescatore, che normalmente viene da quadranti Nord, sia quella che viene dal mare, dal Sud o da terra. Nelle fasi successive ho aperto le finestre dell'avvisatore e sinceramente non riuscivo a respirare, io che ero a circa tre miglia da dove è successo tutto. Tre miglia significano circa sei chilometri, tanto per dare un'idea approssimativa.

La mia valutazione, al momento ma anche ora, è che quella non fosse nebbia. Poi se cento o duecento metri più in là ci fosse non posso dirlo; io ero sottovento rispetto all'AGIP Abruzzo e probabilmente anche al Moby Prince.

**PRESIDENTE.** Le rivolgo una domanda che penso possa esserci utile. Ricorda la posizione dell'AGIP Abruzzo e la direzione della prua



dell'AGIP Abruzzo? È un elemento importante rispetto all'impatto. In questo contesto, è in grado di disegnare la posizione, provando a ricostruire la posizione delle navi a Sud?

*RICCI.* Non è che io abbia una memoria di ferro, ma per sommi capi posso farlo; posso fare uno schizzo di ciò che ricordo. Per quanto riguarda l'AGIP Abruzzo, la prua era sicuramente a mare. La posizione in gradi non potrei dirla, ma la prua era sicuramente diretta a mare; praticamente mi esponeva il lato di dritta.

PRESIDENTE. Lei vedeva il lato di dritta?

*RICCI.* Esatto, ma l'inclinazione non sono in grado di indicarla. Il Moby era diretto a Nord di Capraia, e per andare addosso all'AGIP doveva sicuramente virare a sinistra, cosa che avrebbe dovuto sicuramente fare per seguire la rotta per la Sardegna: prima o poi avrebbe dovuto virare sulla sinistra.

*CAPPELLETTI (M5S).* Signor Presidente, ringrazio e saluto il nostro audito per la disponibilità. Credo che quella odierna sia un'audizione importante al fine di dirimere una questione che abbiamo dovuto affrontare sin dal primo giorno, e cioè se vi era o meno la nebbia nel momento precedente l'impatto. Dagli atti del processo è emersa infatti una descrizione della situazione che lascia alquanto perplessi.

La sua testimonianza è importantissima, secondo me, perché il suo ruolo era proprio quello di tenere sott'occhio la situazione antistante il porto e la rada. Le sue dichiarazioni sono chiarissime, così come quelle che sono state rilasciate anche allora.

Come mai, secondo lei, la commissione d'inchiesta della Capitaneria nella relazione finale indica che probabilmente lei «non è stato in grado di seguire la rotta del Moby Prince proprio perché la nave, a un certo momento, è scomparsa dalla vista per la nebbia»? Lei ha mai dichiarato qualcosa del genere alla commissione della Capitaneria, che si è occupata di svolgere un'inchiesta su come sono avvenuti i fatti?

Le chiedo inoltre: il *radar* è nella disponibilità dell'avvisatore marittimo? Era in funzione, era funzionante o aveva problemi tecnici di funzionamento?

Ancora: si è parlato prima di elicotteri; ci sono testimonianze che riferiscono della presenza di un elicottero. Dalla sua posizione in concomitanza o prima dell'impatto ha avuto l'impressione che ci fosse un elicottero sulla zona?

*URAS (Misto).* Signor Presidente, ringrazio anch'io il nostro audito. Stiamo cercando di affrontare uno degli argomenti che mi sembrano più dolorosi, quello relativo alla prontezza e alla qualità dei soccorsi messi in campo dopo l'incidente.

A me pare di aver capito che la visibilità a un certo punto è venuta meno per la colonna di fumo, probabilmente sprigionata dall'incendio che si è verificato sia sull'Agip Abruzzo che sul Moby Prince. Lei si è reso conto che la Moby Prince era coinvolta nell'incidente? Quando se n'è reso conto?

Vengo alla seconda questione. Ha detto di aver visto uscire i mezzi di soccorso: un rimorchiatore, una vedetta della capitaneria, una dei Vigili del fuoco, la barchetta degli ormeggiatori.

*RICCI.* So che è uscita, ma non l'ho vista.

*URAS (Misto).* Volevo sapere se ha visto uscire altri mezzi, se ha notizie di operazioni più consistenti e le chiedo se sa quali furono rivolte all'Agip Abruzzo e quali, invece, alla Moby Prince. Sa se altri mezzi sono intervenuti in soccorso, oltre a questi che ci ha indicato (il rimorchiatore, più capitaneria di porto, Vigili del fuoco e ormeggiatori) e, soprattutto, quali e quanti di questi mezzi sono andati verso rispettivamente la Moby Prince e l'Agip Abruzzo?

Le faccio questa domanda per sapere se alcuni sono andati verso la Moby Prince perché è uno dei temi che noi stiamo cercando di capire, ma ogni volta che faccio questa domanda rimane appesa in quasi tutte le audizioni. Non si capisce se c'è qualche mezzo che va a soccorrere la Moby Prince. Non si capisce perché. L'Agip Abruzzo si era già liberata del proprio equipaggio perché era tornato in porto, tanto che il comandante dice di non abbandonare la nave, ma di essersi attivato per mettere in sicurezza l'equipaggio. In ogni caso, tutti vanno via.

L'unica nave che aveva 140 persone a bordo era la Moby Prince. Ci sono mezzi di soccorso aerei o navali o di altro tipo che si sono riversati verso la Moby Prince che aveva 140 persone a bordo tra passeggeri e equipaggio? Lei ha visto, ha sentito o percepito questa cosa?

*RICCI.* Per quanto riguarda il discorso sulla Capitaneria e la nebbia, torno a ripetere che non ho avuto sentore di nebbia. Sentivo parlare di nebbia dalle altre unità e da chi usciva fuori. Per cui, non posso dire se era una nebbia provocata dall'incendio oppure se era naturale. Però, torno a ripetere: per me, fino a cinque minuti prima, anche se adesso non ricordo esattamente, assolutamente non ho avuto sentore di nebbia. In tribunale mi è stato chiesto se, per caso, fosse possibile che si fosse creata una nebbia dello spessore delle dita di una mano tra il Prince e l'Agip Abruzzo. Questo non lo posso escludere.

Per mettere in funzione il *radar* dell'avvisatore ho avuto parecchie difficoltà perché noi lo accendiamo solo in determinati casi. Era un vecchio *radar* della Decca, di quelli a valvola. Non era un *radar* moderno che consente un *plotting* digitale che segue la nave se ci metti il nome. A noi serviva solo per identificare le navi in avvicinamento e per vedere quando una nave arrivava sulla linea delle tre miglia e rilevarne l'orario.

Per la messa a punto di quel *radar* mi ci è voluta almeno una mezz'oretta. Intorno alle ore 23 sono riuscito a metterlo a punto. In quel momento dall'Agip Abruzzo venivano delle richieste di aiuto. Invece, fino a un determinato orario del Moby Prince non si sapeva niente. Si parlava di bettolina, tant'è vero che – l'ho dichiarato prima – cercavamo di identificare una bettolina. Quando ho messo a punto questo *radar* c'erano già diversi mezzi di soccorso ed era impossibile individuare senza disturbare le comunicazioni radio dei soccorsi. Era tutto in mano alla Capitaneria e non potevo andare a disturbare determinate comunicazioni. Cercavo, pertanto, di fare quello che potevo con i mezzi a disposizione.

Per quanto riguarda l'elicottero, ho sentito quella chiamata da parte dell'Agip, come ho detto prima. Però, di elicotteri non ne ho visti. Non posso escludere niente, però, se uno va sul lungomare e sente in lontananza il rumore di vedette oppure di motori, a volte ha l'impressione che possa esserci un elicottero. Non mi sento di confermarlo allo stato attuale.

PRESIDENTE. Quando si è reso conto che poteva essere la Moby ad essere stata coinvolta?

RICCI. La certezza assoluta l'ho avuto quando me l'hanno detto gli ormeggiatori intorno alle ore 23,30.

PRESIDENTE. Quando è nato invece il sospetto?

RICCI. Sospetti ce ne possono essere stati. Qualche minuto prima mi era anche stato dato l'ordine della Capitaneria di chiamare il Moby Prince, però credo fossero forse le ore 23,20 circa, però era già passata più di un'ora. Il silenzio poteva indurre a qualche sospetto, ma siamo nell'arco di cinque minuti. Erano fasi molto concitate e sinceramente, a volte, uno esegue in modo schematico gli ordini che riceve. Ho dovuto eseguire quello che mi veniva richiesto. Per quanto riguarda l'uscita dei mezzi di soccorso, nelle prime fasi si sono concentrati tutti sull'Agip Abruzzo. Non so se avete avuto modo di sentire le comunicazioni radio; da quello che io mi ricordo, ogni volta che si cercava di parlare di qualcosa di diverso dalla bettolina, venivano richiamati i soccorsi dall'Agip Abruzzo («Fate presto! Non scambiate lei per noi!»). C'era una richiesta, da parte dell'Agip Abruzzo, che posso anche capire, perché loro pensavano di rischiare la vita e in questi casi ognuno pensa a salvare la propria; posso anche capirli.

CAPPELLETTI (M5S). Ribadisco in maniera più chiara la mia domanda di prima. Da quanto lei dice, signor Ricci, lei smentisce quanto viene invece affermato nella relazione della commissione di inchiesta della Capitaneria, secondo cui probabilmente lei non è stato in grado di seguire la rotta del Moby Prince, precedentemente all'impatto, proprio perché la nave ad un certo punto è scomparsa alla sua vista per la nebbia.

Questo è quanto dichiarato dalla commissione di inchiesta della Capitaneria.

*RICCI.* Noi non seguiamo le rotte delle navi; non è assolutamente nostro compito. Anche le considerazioni che ho fatto prima erano dettate da una riflessione sull'ultimo avvistamento che ho fatto. Ma noi non abbiamo mai seguito le rotte e non lo facciamo nemmeno ora, perché non spetta a noi. Ora poi c'è il PAC (*Port Approach Control*), che esegue in maniera egregia questo lavoro. Ai tempi non era codificata una cosa del genere. Mi pare strano che abbiamo fatto queste considerazioni, perché la Capitaneria sapeva perfettamente che noi non dovevamo seguire le rotte.

*URAS (Misto).* Le avevo chiesto, signor Ricci, se lei si ricorda che anche altri mezzi, oltre a quelli che ci ha indicato (un rimorchiatore, una motovedetta della Capitaneria, un'imbarcazione dei Vigili del fuoco e la barca degli ormeggiatori), siano usciti per soccorrere e se alcuni di questi mezzi (una parte oppure la totalità) si siano recati verso il Moby Prince. Alle 23,30 si ha la certezza che il Moby Prince è in fiamme, perché gli ormeggiatori comunicano questo fatto in modo ormai inequivocabile. Sono usciti dei mezzi di soccorso destinati al Moby Prince dopo le 23,30?

*RICCI.* Quindi si sta parlando di un momento successivo alle 23,30, perché io ero rimasto indietro nell'arco del tempo. Sinceramente era tutto in mano alla Capitaneria in quel momento. Non sono in grado di dire se ci fossero altri mezzi e come avessero diretto i mezzi di soccorso sul Moby Prince.

*PRESIDENTE.* Dal porto sono usciti ulteriori mezzi dopo le 23,30, in base a quello che lei ricorda?

*RICCI.* C'era un andirivieni di mezzi (vedette, pilotine, rimorchiatori) che andavano e venivano; quindi sicuramente c'era. Però non stavo lì a prendere gli orari di quei mezzi, perché io cercavo di tenere i contatti con gli ormeggiatori, per fare in modo che i soccorsi individuassero dove andare, visto che c'erano problemi di visibilità, e potessero aiutare, se c'era da aiutare qualcuno. Ma, da come ricordo io, purtroppo non c'è stato niente da fare.

*GRANAIOLA (PD).* Signor Presidente, anch'io ringrazio il signor Ricci, soprattutto per lo sforzo che sta facendo di ricordare quegli eventi a distanza di tanti anni. Lei ci ha detto che stava osservando con il binocolo, in maniera anche accurata, perché due navi erano in concorrenza per ormeggiare. Quando è passato il Moby Prince queste due navi erano già entrate nel porto? L'ormeggio era stato conquistato?

Lei si ricorda quali erano queste navi che si è detto lasciarono in fretta la rada e il porto dopo l'accaduto?

Inoltre, i suoi contatti con la Capitaneria di porto furono solo con l'operatore e poi con l'ufficiale che le chiedeva la posizione dell'Agip Abruzzo o ci furono anche altri contatti?

Infine lei ci ha detto che ebbe la percezione di comunicazioni del tipo di quelle che si usano fra i marinai, fra le quali mi ha colpito una frase che lei ci ha riferito: «Dai la posizione, imbecille!». Lei ebbe la percezione e si ricorda da chi veniva quella frase e a chi era diretta?

*RICCI.* Rispondo subito alla domanda sui contatti con la Capitaneria. Io ho avuto molti contatti con la Capitaneria quella notte. Come ho detto poco fa, ho avuto contatti con il comandante Cedro, con l'ufficiale di guardia con il quale ero al telefono quando c'è stata la chiamata, con il marinaio prima ancora. Poi mi sembra di ricordare che in Capitaneria ci fossero il comandante Canacci (ma qui siamo già a notte inoltrata) e il capo Manganiello, che dopo la scoperta del Moby Prince mi disse di parlare con le bettoline. Mi diede proprio quest'ordine e io l'ho dovuto eseguire, parlando di nuovo con le bettoline; siamo comunque dopo mezzanotte.

*PRESIDENTE.* Parlare con le bettoline significa sapere se erano in ordine e se erano tutte quante nel porto?

*RICCI.* Sì, esatto.

*PRESIDENTE.* Quindi c'era ancora l'ipotesi di uno scontro con una bettolina.

*RICCI.* Esatto. C'era un momento di confusione.

Per quanto riguarda la nave in arrivo, cioè la Car Express, la concorrenza è stata vinta intorno alle 22,20. Diedi indicazione alle autorità, proprio per quanto riguarda la nebbia oppure per altre informazioni supplementari, di contattare eventualmente il comandante della Car Express, che era l'unica nave che mi risultava in manovra al momento dell'evento. Essendo quella nave in manovra o destinata all'ancoraggio, era lì e sicuramente avrebbe potuto vedere quello che era successo.

*PRESIDENTE.* Ha visto o ha potuto rilevare le navi che si allontanarono dalla zona?

*RICCI.* Mi sembra che siano nel nostro registro. Quando le navi salpano, ce ne danno comunicazione; noi segniamo i relativi orari, che vengono dati dai comandi delle navi, e li annotiamo nel nostro registro.

*PRESIDENTE.* Quindi nel registro sono annotate tutte le navi che hanno lasciato la rada in quel momento?

*RICCI.* Quelle che sono salpate il 10; quelle che sono salpate l'11 sono messe nel nostro brogliaccio.

*PRESIDENTE.* Penso che la senatrice si stia riferendo a quelle navi che erano alla fonda e che, quando hanno saputo dell'incendio sulla petroliera, hanno salpato per allontanarsi dalla zona pericolosa. Sono state registrate anche quelle nel registro dell'avvisatore, secondo lei?

*RICCI.* Quelle che abbiamo sono tutte segnate. Non mi risultano unità non registrate ufficialmente.

*PAGLINI (M5S).* Signor Presidente, ringrazio veramente il signor Ricci. Se possibile, vorrei procedere per domande e risposte, perché la testimonianza di oggi è fondamentale per noi.

Innanzitutto ci tengo a dirle che, come Commissione, ci siamo trovati pochi giorni fa, il 10 aprile, ad andare nella torre dell'avvisatore, laddove era presente quella notte, e ci siamo resi conto dello scenario. Il caso ha voluto che, più o meno alla stessa ora dell'uscita del Moby Prince quella notte, anche questo 10 aprile sia uscito un traghetto della Moby. Abbiamo quindi avuto la percezione di quello che lei ha vissuto quella notte: ci è passata questa montagna illuminata quasi a fianco della sua torre di avvistamento; è passata talmente vicina che era impossibile non avere la percezione di qualcosa di importante che stava uscendo dal porto.

Chiedo una cortesia al signor Ricci, proprio perché nella audizione precedente, per noi preziosissima, abbiamo avuto la percezione che durante le audizioni nei processi non ci sia mai stata una vera chiarezza sulla posizione delle navi quella notte. Le chiedo se può darci questo aiuto disegnando la situazione del porto. Ho portato un foglio e un pennarello, così abbiamo tutti modo di vedere per renderci conto delle posizioni delle navi.

In base a quello che ha detto poc'anzi, lei ha sentito un boato sordo, ha alzato gli occhi dai suoi documenti e si è trovato davanti una scena. Ci può disegnare cosa ha visto dalla sua postazione, rispetto alla terraferma e rispetto ai punti che lei aveva (come il faro verde del porto che abbiamo visto nel sopralluogo), in modo che anche noi capiamo cosa lei ha visto, compresa la direzione che prima lei ha detto della prua dell'Agip Abruzzo?

*RICCI.* Qui c'è l'imboccatura del porto. Questa è la nostra visuale. Qui vi è il faro verde e qui, grosso modo, vi è la nostra stazione, in linea di massima. Qui, all'incirca, c'era l'Agip Abruzzo e qui c'era la Cape Breton, qui l'Agip Napoli e più sotto, il Gallant II, in linea di massima. Qui avevamo navi in bacino. Qui c'erano altre due navi, non ricordo il nome forse Experus. Il Cape Flattery era qui a Nord, davanti al Tirreno. Questo era il muro di fumo che prendeva tutta questa zona. Questo era lo scenario che mi veniva coperto, in linea di massima.

PRESIDENTE. Passiamo il foglio ai colleghi, affinché ne prendano visione.

Questa è la torre dell'avvisatore; questo è il faro verde e questo è quello rosso; questa è l'imboccatura del porto. Questa è l'Agip Abruzzo, questa è la Cape Breton, questa è l'Agip Napoli e più sotto, in questa direzione, c'era la Gallant II, verso Sud. Verso Nord individua due navi e la più lontana verso Nord è la Cape Flattery. Questa è la sensazione che ha del muro di fumo che copre tutta questa zona, lasciando libera la visuale di queste due navi.

*RICCI.* Stiamo parlando di prima delle ore 23, subito dopo il boato, tra le 22,30 e le 23. Alle 23 il fumo arriva in questa zona ed entra dentro il porto.

*PAGLINI (M5S).* In virtù di quello che lei ha disegnato, lei comunica che in rada ci sono due navi: la Cape Syros e la Cape Flattery. Ne ha segnata una; si ricorda anche la posizione dell'altra? La Capitaneria, in un secondo momento, omette di collocarle sulla piantina dell'inchiesta. Ci può dire, se lo ricorda, quelle due navi in che posizione della rada stanno?

*RICCI.* Erano in quella zona, sempre verso Nord, ma più verso la Meloria. Poi c'era la car *express* che probabilmente era in questa zona, perché è andata alla fonda della zona di Ponente.

*PAGLINI (M5S).* Un'altra domanda importante: lei si girò dopo il boato e dopo pochi minuti vide queste fiamme, questa grande eruzione vulcanica, come l'ha chiamata. Ma ha visto la sagoma dell'Agip Abruzzo? Le fiamme erano verso la sua postazione o verso l'esterno?

*RICCI.* Vedevo le fiamme in alto, come ho spiegato prima: un vulcano in eruzione. C'era un muro di fumo e le fiamme erano tutte in alto. Non so se avete mai avuto occasione di vedere un'eruzione vulcanica: le fiamme si vedevano in alto.

*PAGLINI (M5S).* Quindi non riusciva a distinguere se la collisione era stata fatta su un lato anzi che sull'altro?

*RICCI.* Assolutamente no. Questo non si poteva distinguere.

*PAGLINI (M5S).* Dopo questo momento, dopo mezzora, dieci minuti, un quarto d'ora, lei per caso, dalla sua postazione privilegiata, ha modo di vedere il traghetto Moby Prince girare infiammato oppure no?

*RICCI.* Assolutamente no, non l'ho visto.

PRESIDENTE. Senatrice Paglini, so che lei deve fare molte domande, dobbiamo però tentare di dare voce anche agli altri.

PAGLINI (*M5S*). Vanno bene anche risposte brevi.

PRESIDENTE. Le chiederei di sintetizzare tre ulteriori domande, diamo poi la parola agli altri senatori e, se c'è il tempo, le diamo nuovamente la parola per altre domande.

PAGLINI (*M5S*). La sera dell'impatto la raggiunge qualcuno nella sua postazione dell'avvisatore o rimane solo tutto il tempo?

RICCI. Questa è una delle cose di cui non mi perdonerò mai e per cui ho chiesto scusa anche al mio responsabile. Ricevetti la telefonata da parte del signor Monica, il padre, nei primi minuti, e lui, siccome abitava proprio di fronte, nella zona dei quattro moli, mi telefonò chiedendomi cosa stesse succedendo.

Io gli spiegai della bettolina andata addosso all'Agip Abruzzo, dicendogli che non si sapeva quale fosse questa bettolina. Attaccò e considerai la cosa finita così. Dopo qualche minuto mi richiamò e mi disse: «si sa qual è questa bettolina?». Risposi che ancora non si sapeva e poi non l'ho più sentito.

La cosa che mi è mancata quella notte sicuramente è di telefonare al signor Monica, mio attuale responsabile, perché lui oltretutto era la persona prima di me, quindi era al corrente di tutto il traffico che c'era stato prima di me e doveva montare dopo, quindi non lo chiamai non dico per eccesso di zelo ma dovendo montare lui l'indomani mattina; invece avrei dovuto farlo.

Per quanto riguarda altre persone, nella torre dell'avvisatore ne sono salite diverse; è venuto il signor Stefanini dell'Agenzia Cosulich, che al momento non so se era responsabile di tale agenzia, e l'agenzia Panessa perché quando è accaduto il sinistro dell'Agip, chiamai il signor Grosso di tale Agenzia.

Quindi sono venuti, ma sono stati pochi minuti sull'avvisatore perché, nel frattempo, rientrava il mezzo della capitaneria con a bordo l'equipaggio dell'Agip e, quindi, sono andati a dare assistenza all'equipaggio dell'Agip e sono andati via.

Poi sono arrivati due finanzieri ed un ormeggiatore di supporto di colleghi nel caso ci fosse stato bisogno di assistenza. Queste sono le persone che sono venute sull'avvisatore.

PAGLINI (*M5S*). Lei, durante una prima audizione, dice di aver visto un'imbarcazione vicino all'Agip Abruzzo prima dell'impatto. Queste sono le dichiarazioni che lei fa. Sono passati 25 anni e le chiedo uno sforzo enorme, ma vorrei sapere se questa imbarcazione la ricorda ferma, in movimento, che tipo di imbarcazione fosse, una bettolina o un peschereccio.

RICCI. Probabilmente mi riferivo ad un peschereccio. Sicuramente era un peschereccio, perché poi intorno alle undici, ho sentito rientrare



uno o due pescherecci che si incrociavano con i rimorchiatori che uscivano dall'imboccatura.

A mia memoria, di unità esterne qualche pescatore; però ci si riferisce sempre all'avvistamento delle 22.20, 22.15, quando ho visto la Car Express in arrivo e non ci si riferisce a dopo l'incidente. Stiamo parlando dei minuti precedenti.

PAGLINI (*M5S*). Quindi rientrarono alle undici?

RICCI. Uno o due pescherecci sicuramente, perché li ho sentiti rientrare in porto; si trattava di piccoli pescherecci.

MATTEOLI, (*FI-PdL XVII*). Vorrei anzitutto ringraziare il signor Ricci della sua presenza e della sua disponibilità addirittura a disegnare. Le cose che lei ci ha detto questa mattina le ha dette anche al magistrato quando è stato ascoltato?

Dalle decine di persone che noi abbiamo audito è sempre venuto fuori il problema «nebbia sì, nebbia no». Lei, se non ho capito male, ha detto che quando ha preso servizio la visibilità era ottima e, a suo avviso, non si è trattato di nebbia, ma da una visione ottica, il fuoco ha determinato la nebbia.

La cosa più importante che, a mio avviso, lei ci ha detto questa mattina è che, ad un certo punto, si è accorto – sue testuali parole – che qualcosa di grave stava accadendo, addirittura c'erano già dei morti. Questo è quanto lei ha detto. Lei dall'avvisatore ha avuto questa sensazione che, poi, purtroppo, si è rivelata vera; ha avuto anche la sensazione che i soccorsi erano partiti, oppure no? Non voglio fare dei commenti, mi limito alla domanda.

RICCI. Premetto che la visibilità non era ottima, perché per visibilità ottima vuol dire che si vedono le isole e non posso dire questo. Era una visibilità discreta, nel senso che intorno alle tre o quattro miglia si riuscivano a vedere le navi. Come precisato prima, successivamente, con il calar del sole, la visibilità è andata anche migliorando, stimata intorno alle cinque, sei miglia, con l'eccezione della zona del disastro. Tanto per farci un'idea, intorno riuscivo a vedere; ma è una valutazione personale.

Queste valutazioni le ho fatte sia al magistrato che poi. Non so poi dei verbali. Ricordo però che ho dichiarato tutte queste cose. Successivamente sulla torre dell'avvisatore è venuto per verificare anche l'ispettore Grosselle della polizia scientifica, al quale ho rilasciato delle dichiarazioni. Lui è venuto ed ha verificato come credo avete fatto voi tutto.

L'ultima considerazione riguarda i soccorsi. Nel momento in cui la Capitaneria viene avvertita, passo tutto in mano a loro, e sono questi ultimi che dirigono; c'è un piano di soccorso, e in base ad esso viene sfruttato il meglio di ogni unità. Sono loro che danno disposizioni: se mi fossero state date disposizioni riguardo alla bettolina, avrei dovuto eseguirle per forza. Però, ripeto, il mio era soltanto ed esclusivamente un controllo

notarile: non avevo mezzi per andare fuori anche se mi sarebbe tanto piaciuto farlo.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Signor Presidente, ringrazio anch'io il signor Ricci per lo sforzo di memoria che sta facendo, ed immagino non sia facile ripercorrere quei momenti a distanza di così tanto tempo. Ho partecipato al sopralluogo il 10 aprile scorso presso l'avvisatore marittimo e ho visto che c'erano delle navi in rada, delle petroliere, ed era una giornata serena. Da quanto ci è stato detto, non era una distanza paragonabile a quella del punto di ancoraggio dell'AGIP Abruzzo di allora.

A proposito di un dato riportato da più fonti, le chiedo: l'illuminazione dell'AGIP Abruzzo era superiore al normale? A quanto ci risulta, era illuminata come un campo di calcio (forse all'epoca non ci si conteneva da questo punto di vista). Era maggiormente visibile rispetto all'illuminazione delle petroliere attuali? Le chiedo se può fornirmi questo termine di paragone.

Successivamente l'autorità giudiziaria ha preso visione dei vostri registri, dove voi riportate le condizioni meteo? Questi registri li avete ancora? Mi sembra di no.

*RICCI*. Confermo.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Perché vi sono stati sequestrati? Le chiedo un piccolo sforzo di un approfondimento. Lei dice di aver contattato – mi corregga se sbaglio – sul canale 16 la Capitaneria e l'operatore le ha detto di passare sul canale 10. Non ho capito il motivo di questa richiesta da parte della Capitaneria e perché lei poi telefona direttamente in Capitaneria: o perché la comunicazione era a intermittenza, o perché via telefono era possibile una conversazione migliore.

Infine, immagino che lei sia stato in ascolto sul canale 16: ricorda in particolare una comunicazione un po' allertata di tutte le comunicazioni che si sono susseguite tra le operazioni di soccorso e di coordinamento?

*RICCI*. Per quanto riguarda l'illuminazione dell'AGIP Abruzzo, a me sembrava tutto completamente regolare: non vedevo uscire nebbia, nebbiolina o qualcosa del genere; mi sembrava tutto a posto.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Io però le ho fatto una domanda diversa. Le ho chiesto: l'illuminazione dell'AGIP Abruzzo era di intensità superiore a quella delle petroliere odierne o era della stessa intensità? Lei ricorda se l'illuminazione dell'AGIP Abruzzo (come dell'AGIP Napoli) era maggiore o uguale rispetto a quelle delle petroliere attuali?

*RICCI*. Le luci dell'AGIP Abruzzo e dell'AGIP Napoli erano quasi uguali. La Napoli era però più vicina, quindi la vedevo un po' più illumi-

nata, mentre l'AGIP Abruzzo era leggermente meno illuminata, perché era un po' più distante. Però la sagoma della nave riuscivo a vederla tutta. Preciso che sto parlando dei minuti precedenti.

PRESIDENTE. Quando con il binocolo ha fatto...

*RICCI.* Quando ho fatto una scansione di qualche minuto. A me è sembrato tutto regolare. Cercavo di individuare se ci fossero altre unità, altre navi. Più di tanto non posso dire.

*BATTISTA (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE).* Quando siete stati sentiti e c'è stato un sopralluogo dell'autorità giudiziaria, hanno preso visione dei vostri registri e documenti in cui annotavate anche le condizioni meteorologiche?

*RICCI.* Sì, confermo. Sono venuti e ricordo che nei giorni successivi venne un brigadiere del tribunale che voleva acquisire i registri dell'avvisatore. Ma quei registri non eravamo in grado di darli perché è la fonte del nostro lavoro. Abbiamo però fornito delle fotocopie fatte in sua presenza. Ricordo che ero di guardia nei due giorni successivi, quindi parlò con me. Successivamente venne l'ispettore Grosselle per verificare le mie dichiarazioni.

Quanto al passaggio dal canale 16 al canale 10, era d'uso per noi chiamare la Capitaneria sul canale 16, quando avevamo qualche comunicazione da fare. A volte erano comunicazioni ordinarie. Il marinaio per abitudine ha cambiato subito sul canale 10; almeno io ho sentito un ritorno sul canale 10 da parte del marinaio, per cui ho detto di andare sul canale 10 a continuare la comunicazione.

*MUSSINI (Misto).* Signor Presidente, mi associo ai ringraziamenti davvero sinceri da parte di tutti noi al signor Ricci, che conferma quindi che le navi erano perfettamente illuminate; quindi di fatto l'AGIP Abruzzo e la Moby Prince erano illuminate. Lei, signor Ricci, ha potuto vedere quindi, nei minuti prima dell'impatto, sia la posizione delle navi ferme alla fonda sia, essendo anche la Moby Prince illuminata, la rotta con una certa sicurezza: lei ci ha detto che la rotta era in direzione Nord, Capraia.

Date la visibilità e l'evidenza della nave, lei era il soggetto che poteva aver verificato otticamente con maggior attendibilità la rotta del Moby Prince. Le chiedo una conferma precisa di quello che ci ha anticipato e di aggiungere dei dettagli se ritiene. Dalla posizione e dalla rotta del Moby Prince lei non ha avuto nessuna percezione di una possibilità di collisione. Considerata la rotta e il fatto che le navi fossero ferme nella loro posizione, lei serenamente si è messo a scrivere perché non vedeva nulla di preoccupante. Ce lo conferma? La scansione con il binocolo, che ha fatto prima dell'impatto, le ha permesso di vedere anche delle bettoline.

Quello che ha colpito tutti fin dall'inizio è il fatto che lei veda un evento grave e dica che è successo qualcosa di grave. Immediatamente dopo però c'è stata una sottovalutazione.

In tutto quello che è seguito c'è stata una sottovalutazione di quello che accadeva in relazione non tanto all'Agip Abruzzo quanto piuttosto al Moby Prince.

Allora, le faccio una domanda, ma lei ci può pensare e rispondere con calma. Vorrei sollecitarle una riflessione e un ricordo su quali sono gli elementi, visto che lei sentiva le comunicazioni.

*RICCI.* Riguardo alla sottovalutazione sul Moby Prince, c'era una serie di comunicazioni da parte dell'Agip che hanno fuorviato tutti. Queste comunicazioni erano altamente drammatiche e in quel momento sembravano attendibili a tutti, per quello che posso ricordare.

Per il resto, mi ricordo tante comunicazioni. Come dicevo prima, non ho solo una radio, il canale 16; ho il canale 10, 11 dei rimorchiatori e 12. Ero pieno di comunicazioni: qualcuna entrava e qualcuna usciva. Purtroppo ho due orecchie. Ero più giovane allora e riuscivo ad apprendere meglio, ma le comunicazioni si accavallavano e si riusciva a prendere il meglio da ogni situazione. A volte ci si trova a lavorare come un *robot* e in modo automatico. Siamo abituati a lavorare in questo modo, però spero non si ripeta più una cosa del genere. Sinceramente ogni volta che rimonto di servizio qualche preghiera la faccio. Non credo che possa succedere qualcosa con le stesse dinamiche di allora, almeno per quanto concerne la bettolina. Con i mezzi che ci sono ora, le navi sono seguite e sicuramente non si ripeterebbe, però a livello di salvataggio di persone non lo so. Non so se facendo convergere i soccorsi subito sul Prince si sarebbe salvato qualcuno. Probabilmente no.

Lo dico valutando quello che ho respirato tutta la notte. Dalle ore 23,15 in poi praticamente, anche se c'erano le finestre chiuse, non riuscivo a respirare. Mentre i finanziari, il personale dell'agenzia Panessa e l'ormeggiatore sono andati via, io sono rimasto sino alle ore 5,30 di mattina. Quando sono rientrato a casa aveva la gola in fiamme e non riuscivo nemmeno a parlare con mia moglie, anche perché piangevo per l'accaduto.

*FILIPPI (PD).* Mi unisco anche io ai ringraziamenti e pongo tre rapidissime questioni che provo a esporre nella maniera più semplice possibile.

Innanzitutto non ho capito se esiste tuttora una copia dei vostri brogliacci perché ha detto che nell'immediato era stata fornita una fotocopia dei registri. L'originale esiste sempre? Dov'è possibile avere la fotocopia e il registro effettivo? In secondo luogo, se ho capito bene – mi piacerebbe lo ripetesse – lei dall'avvistamento ha visto la prua dell'Agip Abruzzo verso il mare e non verso Sud, ma verso Nord Ovest.

Infine, lei ha detto che il Moby Prince, per collidere con l'Agip Abruzzo, in base al suo ultimo sguardo sul Moby Prince, avrebbe dovuto

virare a sinistra, cosa che poi avrebbe comunque dovuto fare, secondo lei, per rimettersi in rotta. Ho compreso bene?

*RICCI.* Per quanto riguarda i registri dell'avvisatore, sono stati sequestrati dai carabinieri, anche se adesso non mi ricordo esattamente la data. Sono venuti i carabinieri per ordine della procura di Livorno e hanno registrato tutto l'anno 1991. Non siamo in grado di dare risposte. La fotocopia l'abbiamo fornita noi alla procura di Livorno. L'abbiamo fatta noi. Il brigadiere si chiamava Darecca.

Facevo anche io delle fotocopie e le portavo in procura quando sono stato interrogato nei giorni successivi. Ogni volta portavo una copia del nostro registro.

Per quanto riguarda la prua dell'Agip Abruzzo, confermo che era diretta verso il mare. Non posso dire se era Nord Ovest o Ovest, ma era prua a mare.

PAGLINI (*M5S*). Escludiamo che era a Nord?

*RICCI.* Se fosse stata diretta a Nord, avrei dovuto vedere una sagoma diversa. Era più a mare, tra la Gorgona e la Meloria.

Sulla rotta feci sul momento una valutazione, che dichiarai subito al magistrato la prima volta che ci siamo visti. Prima o poi, per andare in Sardegna, avrebbe dovuto prendere una rotta più verso Sud. Questo è quello che ricordo. Però io do una valutazione anche a distanza di 25 anni

C'è stata poi una confusione di trasmissioni.

CAPPELLETTI (*M5S*). Nel registro era riportata anche la posizione delle navi in rada, in particolar modo dell'Agip Abruzzo, indicando la longitudine e la latitudine? Se è così, come viene determinato il punto che viene riportato nel registro?

*RICCI.* A quei tempi non era previsto che l'avvisatore marittimo prendesse i punti di fonda delle navi. Quando ci veniva dato dal comandante, prendevamo l'orario di ancoraggio, che veniva annotato nel nostro registro. Per quanto riguarda la posizione, invece, questa funzione ci è stata attribuita successivamente al disastro del Moby Prince; abbiamo pertanto istituito un'agenda a parte, nella quale annotavamo gli orari e le posizioni di ancoraggio rispetto al fanale del porto o al verde dell'imboccatura Sud. Si trattava quindi della distanza e del rilevamento da questi due punti di riferimento, che sono quelli che si indicano di solito. Quando uno va fuori, dà subito distanza e rilevamento, mette la bussola e dà direttamente la posizione. Tuttavia a quei tempi questo non era assolutamente previsto (non avevamo quelle funzioni) e l'orario di ancoraggio veniva preso solo ed esclusivamente a fini commerciali. L'orario di arrivo di una nave veniva preso o alle 3 miglia o direttamente in base all'orario di ancoraggio; questo era previsto dalle ordinanze della Capitaneria.

PAGLINI (*M5S*). In una delle scorse audizioni il comandante Sgherri, pilota del porto di Livorno, ci ha detto che il punto nave dell'ancoraggio di qualsiasi imbarcazione veniva riferito ai piloti. Una volta che il comando della nave dava un punto, loro lo segnavano su una lavagna; quindi ricevevano queste coordinate, che rimanevano comunque non registrate, se non nella loro sede. Lei ha mai ricevuto delle coordinate in questo caso? Ci ha appena detto di no.

Però, in un'intervista effettuata pochissime ore dopo l'avvenimento, abbiamo visto che lei segnava i punti nave sui vetri dell'avvisatore. Cioè lei faceva dei disegni che immagino fossero usuali per lei, perché forse le navi facevano le stesse tratte e gli stessi tipi di ancoraggio. Lei si ricorda se segnò anche il punto nave dell'Agip Abruzzo? In base alla sua esperienza, attraverso questo punto che lei segnava sui vetri si poteva rilevare il punto nave dell'Agip Abruzzo?

RICCI. Per quanto riguarda la posizione dell'Agip Abruzzo, credo che sia in uno dei verbali che ho fornito alla Capitaneria di porto. Tale posizione è costituita però esclusivamente da un punto *radar*, cioè rilevato dal nostro *radar*, successivamente alla collisione e non prima della collisione stessa.

Per quanto riguarda quei numerini che qualcuno ha visto, io non so adesso a cosa vi riferite; sinceramente evito di guardare la televisione quando si parla del Moby Prince, perché l'ho vissuta quella notte. Si trattava probabilmente dei numerini che erano presenti sui vetri dell'avvisatore marittimo e che adesso non ci sono più, se non sbaglio; è rimasta forse un'indicazione del Sud, a 180 gradi, tanto per dare un'idea del Sud. Quella gradazione sui vetri serviva a noi per dare otticamente alcune indicazioni (per 25 gradi c'è questo, per 30 gradi c'è quest'altro); però non è che mettevamo punti nave o avevamo delle situazioni come quelle che sta dicendo lei, senatrice Paglini. Tutt'al più potevamo avere una piantina, come quella che ho disegnato prima, che ci serviva per aiutare i servizi dei battellieri. A volte può succedere che, con la nave all'ancoraggio fuori, alcuni servizi portuali abbiano bisogno di uscire per poter dare assistenza alla nave, per fornire un rifornimento di viveri o per portare documentazione da parte dell'agenzia. Queste sono le funzioni che avevamo. Non si trattava di piantine per dirigere i soccorsi o per fare i punti nave; quelle che avevamo erano queste.

PAGLINI (*M5S*). Prima lei ha detto una cosa precisa, ha detto cioè che dalla Capitaneria la invitano ad andare sul canale 10. Poi lei ha detto di spostarsi e c'è un po' di confusione. Lei era al corrente del fatto che in quei giorni il canale 16 era registrato in forma sperimentale?

RICCI. No.

PAGLINI (*M5S*). Io ho capito che quella notte, oltre alle comunicazioni che avvenivano attraverso i vari canali radio, ci furono anche molte

telefonate. Rifacendomi alle audizioni precedenti, sembra che, in base alle voci circolanti nel porto, molte persone avessero già avuto una percezione, al punto tale da avvisare amici e colleghi. Prima che si sapesse ufficialmente che la nave in collisione era il Moby Prince, già si diceva che la nave era il Moby Prince. Se non ricordo male, il comandante Sgherri dice che presso la sede dei piloti, prima che si sapesse che si trattava del Moby Prince, arrivarono alcuni tecnici della Navarma (tra cui il signor D'Orsi) e che addirittura telefonarono ai loro colleghi, facendoli arrivare in porto, molto prima – ripeto – che si sapesse che la nave in collisione era il Moby Prince. Quindi c'era una voce nel porto, più persone ce l'hanno detto. Il traghetto esce e pochi minuti dopo c'è questo boato; è quasi impossibile far credere che nessuno sapesse che era coinvolto il Moby Prince fino al momento della comunicazione ufficiale.

Chiedo ora al Presidente, insieme al collega Cappelletti, se è possibile secretare le ulteriori domande che mi accingo a rivolgere al signor Ricci e le successive risposte.

PRESIDENTE. Consentiamo prima al signor Ricci di rispondere alle domande che lei ha già formulato in forma pubblica, senatrice Paglini.

*RICCI.* Ribadisco e confermo che non sapevo che il canale 16 fosse registrato. Per quanto riguarda le voci di porto, possono anche arrivare voci di questo tipo, però, se non io ho la conferma che si tratta del Moby Prince, non posso divulgare la notizia e dare l'allarme. Bisogna che ci siano delle certezze.

PRESIDENTE. La senatrice Paglini e il senatore Cappelletti hanno avanzato la richiesta di proseguire i lavori in seduta segreta. Poiché non vi sono osservazioni, procediamo in tal senso.

*(I lavori della Commissione proseguono in seduta segreta dalle ore 12,20 alle ore 12,30).*

*PAGLINI (M5S).* Signor Ricci, molta gente la contattò quella sera perché lei era in una posizione privilegiata: da lassù si vede tutto. Molte persone arrivarono addirittura alla torretta e immagino che molti l'abbiano chiamata al telefono e qualcuno si sia relazionato con lei in più modi. Nelle sue prime dichiarazioni, quelle a caldo, lei diede una versione dei fatti che, poi, durante i procedimenti processuali, fu non dico ritrattata, ma molto contenuta, come se lei avesse tirato un freno a mano.

Visto che siamo in seduta segreta – e lo sarà per anni – chiediamo il suo aiuto veramente.

Dopo venticinque anni, le chiedo se quella sera qualcuno della Capitaneria la contattò, se addirittura lo stesso comandante Albanese oppure qualche suo vice ebbe modo di parlare con lei e se qualcuno le fece pressioni (anche in un secondo momento), affinché le sue dichiarazioni (quelle

che lei fece in un secondo tempo) e la sua testimonianza fossero di comodo per qualcuno.

*RICCI.* Capisco perfettamente, ma pressioni dirette non ce ne sono state. Qualche cosa a livello indiretto l'ho avuta, devo essere sincero, però «non dire questo o non dire quest'altro» no, posso escluderlo.

*PRESIDENTE.* Posso chiederle di esplicitare meglio il livello indiretto?

*RICCI.* Quando uno si trova la macchina aperta – e sicuramente l'ha chiusa – due, tre, quattro volte di seguito.

Per spiegare posso dire una cosa. Mio padre ha lavorato nel porto una vita e io con lui; faceva il fornitore navale. Racconto un episodio avvenuto non nel porto di Livorno, tanto per dire quello che può succedere. Ero bambino, mio padre mi porta in macchina (avevamo la Cinquecento all'epoca), l'apre e ci trova tre stecche di sigarette. Mio padre le guarda, si chiede cosa siano, dice che lui non ce le ha messe e le butta a mare, nonostante fosse un grande fumatore. Usciamo e – guarda caso – troviamo il finanziere che fa il *check* alla macchina, dalla testa ai piedi, quasi smontandola. Capitano queste cose.

Ogni volta che si parlava del Moby Prince in determinati momenti c'era una bomba di qua o di là; il giorno dopo a Genova c'è stato l'Haven. Un po' di pensiero ti viene, però pressioni dirette non ne abbiamo avute. Questa è una valutazione. Direttamente qualcuno che venisse sulla torre o mi telefonasse dicendo: «Avvisatore, non dire questo» non ne ho avute. Quelle dichiarazioni le ho rilasciate in tutta onestà, dicendo quello che mi ricordavo e anche ora sto parlando allo stesso modo, in base a quello che mi ricordo.

*PAGLINI (M5S).* Lei ha raccontato un episodio di quando era piccolo, quando era con suo padre. Ma quali sono state le pressioni?

*PRESIDENTE.* La macchina aperta.

*RICCI.* Successivamente – però non posso collegarlo a una cosa del genere – nell'anno 2001, mentre ero in ferie, mi hanno rubato e incendiato la macchina. Però sto parlando di dieci anni dopo, per cui non ho collegato assolutamente, anche perché mi pare che il processo fosse già finito. Sono cose strane che mi sono successe e io dico quello che mi è successo. Hanno anche provato a entrare in casa mia, però non ho denunciato alla polizia.

*PAGLINI (M5S).* Quando?

*RICCI.* Io ero sempre in ferie, quando ci fu la partita dell'Italia a Livorno, non ricordo esattamente la data, e c'era mia figlia in casa; prova-



rono ad entrare con il piede di porco o qualcosa del genere; lei fortunatamente era insieme a un'amica e si misero a urlare. Io ero in Puglia con mia moglie e non potevo far niente, ma il tentativo vi è stato. Ma, ripeto, non sono episodi collegati, a mio avviso. Sono cose strane che mi sono accadute.

MATTEOLI (*FI-PdL VII*). Il furto non è più una cosa strana.

RICCI. Ho saputo dopo, ma nel paese di mia moglie c'era un giro di queste cose (rubare la macchina, chiedere il riscatto), perciò...

PAGLINI (*M5S*). Perché lei collega queste cose al Moby Prince?

RICCI. Non le collego.

PAGLINI (*M5S*). Dalla sua espressione ho notato che nella sua testa sono passate miliardi di cose e ho visto la sua faccia cambiare. Le chiedo veramente di dire tutto perché qualsiasi cosa può aiutarci a fare un briciolo di luce su una tragedia immane. Vorrei sapere se c'è stato qualcosa, non dopo dieci anni, ma in quei giorni.

PRESIDENTE. Senatrice, tutto quello che il signor Ricci poteva dire, secondo me, l'ha detto. Ha qualcos'altro da dire?

RICCI. Se non avete altro, io ho detto tutto.

PRESIDENTE. La ringraziamo davvero. Deve perdonarci: lei è davvero un testimone importante per noi e la Commissione ce la sta mettendo tutta per trovare elementi che non siano stati considerati sufficientemente o nuovi elementi che non siano stati presi in considerazione. Pertanto deve inquadrare la nostra fame di sapere dentro questo aspetto. Le chiedo solo di scusarci se le siamo sembrati eccessivamente pressanti in questo momento: è solo questo quello che ci muove, la voglia di raggiungere la completezza su quello che è successo. Qualunque cosa le possa venire in mente, anche dopo, anche se è doloroso ricordare, sappia che siamo qui, può riferirla quando vuole; ci può chiamare, in qualunque forma lei pensi sia utile riferircela. Nelle prossime settimane e nei prossimi mesi saremo ancora alla ricerca di tutti gli elementi. In qualunque modo lei ritenga utile, riferisca alla Commissione, nelle modalità che lei ritiene più opportune.

RICCI. Guardo le interviste alle televisioni, ma veramente non mi va di partecipare a queste cose. L'ultima volta sono stato contattato nel 2013 da qualcuno dei familiari, che però, sinceramente, scambiai per giornalista; vorrei scusarmi per quell'episodio, ma in quel periodo era morto da poco mio padre: aveva avuto una lunga malattia e l'ho dovuto seguire per diversi anni; è deceduto a fine agosto 2013 e venni contattato un

mese dopo per fare un film, ma sinceramente non me la sono sentita. Solo questa è l'ultima considerazione che volevo fare.

PRESIDENTE. Contiamo su di lei, qualunque cosa le possa venire in mente, in qualunque forma lei ritenga.

#### *SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE*

GRANAIOLA (PD). Signor Presidente, confermo la necessità che la Commissione si attenga ad un attento equilibrio nello svolgere le audizioni programmate.

#### *SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI*

PRESIDENTE. Avverto che della seduta odierna verrà redatto il resoconto sommario e stenografico.

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

Ricordo al comandante Vito Cannavina e ai commissari che, qualora vogliano riferire alla Commissione fatti o circostanze che non debbano essere divulgati, avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e la segretazione dell'audizione o parte di essa.

A norma dell'articolo 13 del Regolamento interno, preciso che è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

#### **Audizione del Comandante dell'Agip Napoli, Vito Cannavina**

PRESIDENTE. Ringrazio il comandante Vito Cannavina, comandante dell'Agip Napoli presente quella sera nella rada del porto di Livorno. Egli comandava una petroliera simile all'Agip Abruzzo. Anche a lui, quando l'abbiamo invitato a questa libera audizione, abbiamo chiesto di aiutarci a fare memoria di quella giornata. Quindi lavoreremo anche con lui, dandogli la parola in modo che ci aiuti con i suoi ricordi liberamente. Poi daremo la parola ai commissari per delle domande di approfondimento, qualora ci fossero.

Cedo quindi la parola al comandante Cannavina per esporre ciò che egli ricorda di quella terribile notte.

CANNAVINA. Ricordo di essere arrivato nella rada di Livorno nel pomeriggio, in una bellissima giornata di inizio primavera. Prima di recarmi all'ancoraggio, scambiai qualche battuta con il comandante Superina perché era uso tra di noi; avremmo dovuto ormeggiare lo stesso giorno a po-

chissima distanza l'uno dall'altro. Lui mi aveva già invitato a cena presso la sua nave. Dopo questo scambio di battute, mi stavo ancorando più o meno nella sua zona. L'agenzia mi chiama e mi conferma che nella mattina successiva avrei dovuto fare rifornimento di *fuel oil*. Ho optato allora per un ancoraggio molto più vicino a terra per avvantaggiare l'eventuale uscita della bettolina che avrebbe dovuto rifornirmi. Mi sono ancorato circa un miglio a Sud dall'imboccatura e lì siamo rimasti tutta la serata.

La nave, che è molto più piccola dell'Agip Abruzzo, perché è una nave da 20.000 tonnellate, era destinata al cabotaggio nazionale, quindi al traffico tra i porti, tra i vari depositi dell'Agip, quindi Civitavecchia, Milazzo, Augusta, Gela, Ravenna e anche Livorno.

Noi avevamo un carico di circa 12.000, 18.000 tonnellate di benzina. Essendo una nave di cabotaggio e quindi di traffico locale, in alcuni periodi un ufficiale copre un turno di guardia. A bordo i turni di guardia si dividono in tre; da mezzanotte alle quattro, dalle quattro alle otto e dalle otto alle dodici. Il pomeriggio dalle dodici alle sedici, dalle sedici alle venti e dalle venti alle ventiquattro.

Io, come comandante, ricoprivo anche in quel momento il mio turno di guardia, dalle otto alle dodici, dalle venti alle ventiquattro. La sera dell'incidente ero di guardia insieme all'allievo e ad un marinaio; era quindi una guardia completa.

La serata era bella, come ho detto, già dal pomeriggio era una bellissima e tranquilla serata di inizio primavera. Scesi un attimo dal ponte. Dal ponte alla mia cabina sono circa dieci scalini, sono andato giù per andare in *toilette* e farmi un caffè nella riposteria, sento squillare il telefono, non rispondo, salgo direttamente su. Sono circa le 22,30, se ricordo bene. L'allievo mi dice: «guardi, comandante, che qui al VHF si sentono strane e concitate chiamate». Alzo il volume e metto anche l'altro VHF. Abbiamo due VHF in plancia, in gergo chiamato *dual watch*, quindi ascoltavo il canale 12 e il canale 16. Ne lascio uno sul 12 e uno sul 16, senza scansioni. Sentivo che l'Agip Abruzzo aveva qualche problema. Istantaneamente mi giro nella direzione dove più o meno sapevo che l'Agip Abruzzo era ancorata, perché ero stato in plancia e, quindi, arrivato, lo avevo già trovato lì.

Avevo un *radar* in moto molto più a terra, perché stavo istruendo un allievo, e quindi avevo un *radar* acceso, un tre centimetri. Ricordo benissimo che facevamo addestramento a terra e guardai istintivamente nel *radar*. Guardai poi otticamente e, durante la guardia, vedevo tutto illuminato e vedevo le due navi vicino a me; una molto più vicina, una un po' più lontana e anche l'Agip Abruzzo che, essendo grossa, con l'illuminazione è facile da individuare anche perché quel tipo di nave vede grandi luci di poppa via mentre verso prora ci sono cappelloni molto più distanziati. Tutto il resto quindi era coperto e alquanto sgombro: ci sono solo bighe di carico e attrezzature varie. Non c'è questa preoccupazione di illuminarla, secondo i regolamenti.

Guardai in quella direzione. Io l'Agip Abruzzo non l'ho mai più vista illuminata nel senso che, in effetti, non l'ho mai più vista. Quello che

scorgevo era un bagliore molto al di sopra di quella che era la mia linea immaginaria di orizzonte. Guardai ancora a terra e, lì per lì, non realizzavo, perché Superina parlava di fumo; rilanciai la chiamata di soccorso sul canale 16 in cabina di porto perché mi pare che non avessero capito quello che stava succedendo. Quindi di fatto rilanciai la chiamata sul 16; dopo di che, pensando che quello che mi impedisse di vedere l'Agip Abruzzo fosse il fumo, chiamai il primo ufficiale, chiamai in macchina, dissi di chiamare anche il nostromo a prora perché era mia intenzione salpare.

Detto questo, ero fuori l'aletta che continuavo a seguire anche con la radiolina quello che succedeva il VHF con il volume al massimo e quindi riuscivo a seguire quello che succedeva.

Ogni tanto guardavo di là e difatti non vedevo: tutto d'un tratto, scompare una nave (di cui non ricordo esattamente il nome) di quelle militarizzate americane che avevo visto nel pomeriggio e so che a quell'epoca che sbarcavano armamenti: ne avevo infatti due, una più vicina e l'altra più lontana.

Quella lontana, tutto d'un tratto, mentre cominciavo già a salpare, mi è scomparsa dalla vista e allora ho detto al primo: «Mario, fai chiudere tutte le porte comunicanti con l'esterno e passiamo l'aspirazione dall'interno perché questo è fumo che ci arriva».

Detto questo, sull'aletta continuavo a eseguire operazioni di disancoraggio per mettermi in moto e lasciare l'area di Livorno.

Ho chiamato i piloti, li ho avvisati della mia intenzione di lasciare la rada e ho detto che li avrei chiamati appena salpati. Una volta che ho salpato, mi sono trattenuto un minuto sull'aletta mentre arrivava il fumo e ho detto al primo ufficiale «Mario, Mario, andiamo dentro» e sono rimasto perplesso perché dal cappellone di sinistra, dall'aletta, vedevo che non era fumo, ma ho realizzato che era nebbia. Allora ho realizzato e ho detto «Mario, questa è nebbia, non è fumo». Di fatti, siamo rimasti fuori, anche noi avvolti dal banco di nebbia.

Ho scambiato qualche parola con il VHF con la nave che stava andando via prima di me, mi sono accodato a lei, ho avvisato i piloti che stavo andando via e mi sono portato pian piano con rotta Sud per andare verso Castiglioncello a dare fondo in posizione più tranquilla, in quanto non potevo rimanere in una rada dove avevo il timore che le fiamme, che sembravano anche sulla superficie dell'acqua, potessero «scarrocciare», come si dice nel nostro gergo, e quindi essere portate dalla corrente o dal leggero vento che c'era dall'esterno verso di noi. D'altronde ripeto che avevo un carico di benzina a bordo.

Mi sono avviato con velocità ridotta, accendendo anche l'altro *radar*, perché, come già detto prima, avevo acceso il tre centimetri perché esso come *radar* dà un'alta definizione dei profili di costa, però per discriminare i bersagli in navigazione non è adatto, è meno adatto del dieci. Quindi, siccome mi muovevo in nebbia, al primo ufficiale avevo dato ordine di accendere anche il dieci centimetri.

Io mi sono messo al *radar* da tre centimetri e il primo ufficiale al *radar* da dieci centimetri. Quando mi sono girato con rotta verso Sud per andar via, siamo passati – adesso non ricordo bene – sotto il miglio, come minima distanza dall'AGIP Abruzzo sia io che il Gallant. Io l'AGIP Abruzzo non l'ho mai vista, ma vedevo sempre al di sopra dell'orizzonte un bagliore di fiamme.

Il primo ufficiale mi chiamò al dieci centimetri e mi disse: «Vito, Vito, vieni qui a guardare»; e lì per la prima volta notai ciò che non avevo mai visto sul mio *radar* tre centimetri, ossia che di poppavia all'AGIP Abruzzo c'era un altro bersaglio che lentamente si muoveva. I nostri *radar* sono fatti in modo che sopra hanno una parte riflettente: qualsiasi bersaglio vi appare, ci si va su con una matita apposita (parlo dei sistemi del 1991), ci si fa un puntino e questo riflette; se il bersaglio sotto è in movimento, si sposta rispetto al puntino evidenziato, quindi appare immediato qualcosa che si muove. Questo era il sistema usato con i vecchi *radar*, mentre i nuovi *radar* hanno tutti il sistema ARPA, abbiamo altri *radar plotting*.

Ci siamo quindi accorti che c'era un bersaglio che si muoveva e scarrocciava dalla direzione – come noi diciamo – a poppavia del traverso nave dritto dell'Abruzzo.

PRESIDENTE. In direzione oraria.

CANNAVINA. Le rappresento la posizione con un disegno. Ricordo bene che quella sera la nostra prora è sempre stata orientata tra 280-320 gradi; grosso modo, era anche quella del Gallant II e dell'altra nave vicina. Quella sera eravamo tutti con la stessa prora, perché generalmente in quel tratto, se non c'è vento, la corrente da Nord-Ovest si muove verso Sud-Est.

Ripeto, non c'era affatto vento, era una giornata di primavera. Quindi l'abbiamo seguito per un po' e faceva una specie di giro di questo tipo. Dopodiché non l'abbiamo più seguito perché c'era nebbia, quindi sono passato a 180; ero impegnato nel controllare altro traffico in arrivo a Livorno, quindi siamo andati via.

Cosa altro posso ricordare? Qualche telefonata prima di salpare l'ho fatta. All'ENI (allora SNAM Trasporti marittimi) dopo l'orario d'ufficio c'era una persona reperibile h24, che ha attivato il servizio di emergenza. Avevamo anche una radiolina con un canale quarzato privato (come tutte le navi SNAM), quindi sentivo il comandante Superina che dava ordini, impartiva direzione ai cannoncini, parlava dell'ancora con i suoi. Avevo quindi anche quella radiolina accesa per sentire quello che diceva. Poiché vedevo che era molto impegnato, decisi di fare alcune telefonate agli uffici di Milano per attivare il servizio. Mi chiesero altre informazioni su quello che stavo avvenendo. E li chiamai anche in seguito perché avevo sentito dire che l'equipaggio dell'AGIP Abruzzo stava scendendo.

Come ho detto, quella notte era chiara e tranquilla, di primavera; c'era alta pressione. Io addirittura sentivo Trapani radio, Porto Torres ra-

dio, a tratti sentivo addirittura i piloti di Ravenna (aveva una VHF sul canale 12 e tutti i piloti in Italia lavorano sul canale 12, assegnato di ufficio).

Io non ho udito nessuna chiamata di soccorso da parte di alcuna nave. Infatti, quando sono andato al Ministero della marina mercantile a Roma e mi hanno fatto ascoltare il nastro (era un nastro pulito da tutti i rumori di fondo), è stata la prima volta che l'ho sentita. Io ho sentito parlare di Moby Prince quando qualcuno è riuscito ad andare sotto la nave (forse gli ormeggiatori) ed hanno tratto in salvo qualcuno. Quanto all'ora, credo che sia stato dopo le 23; fino a quel momento non ho mai sentito parlare di Moby Prince. E neanche ci siamo accorti di quanto stava accadendo perché eravamo impegnati in altre attività.

PRESIDENTE. Lei è un testimone molto importante per noi, quindi le rivolgeremo delle domande.

MUSSINI (*Misto*). Signor Presidente, innanzitutto ringrazio il comandante Cannavina, a cui chiedo: a che ora lei ha realizzato che vi era un incidente che aveva coinvolto l'AGIP Abruzzo, che stava andando a fuoco?

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Se non sbaglio, alle 22,31 è stata avvisata la Capitaneria dicendo che avevate visto delle fiamme e che probabilmente c'era una collisione. Lei sostiene che la Capitaneria non stava capendo quanto stava succedendo perché dopo non ha più sentito comunicazioni? Oppure perché, essendo lei un ufficiale comandante di una petroliera con una certa esperienza, ha avvertito che qualcosa non stava andando come avrebbe dovuto in relazione a quanto accaduto alla Moby Prince?

Inoltre, lei avrebbe potuto scambiare la Moby Prince con una bettolina? A bordo della sua nave, in caso di collisione, avrebbe potuto confondere una bettolina con la Moby Prince?

CANNAVINA. Inizio con la prima domanda, ossia a che ora ho saputo dell'incidente: come ho detto, intorno alle 22,30; se fossero poi precisamente le 22,20, le 22,25 o le 22,30 non saprei dirlo. Siamo stati richiamati dalla concitatezza delle comunicazioni che avvenivano su VHF (quindi l'orario lo determino con quanto ho ascoltato su VHF). Quando ho capito che si trattava della voce del comandante Superina dell'AGIP Abruzzo, ho guardato istintivamente in quella posizione. Quindi l'orario era circa quello che ho detto: 22,25-22,30.

Ho rilanciato la chiamata di soccorso alla Compamare Livorno perché vedevo che chi rispondeva al VHF tergirsava: loro sicuramente avevano una specie di *vademecum*: chi chiama, chi effettua la chiamata, a che ora è successo, se ci sono feriti, se ci sono perdite. Non avevano capito che la situazione era molto più grave di quella che appariva. Sentivo che Superina si sforzava di far capire che aveva un incendio a bordo, e

che qualcuno gli era andato addosso. La bettolina l'ha nominata il comandante Superina, ma nel nostro gergo «bettolina» è una qualsiasi nave molto piccola, perché rispetto all'AGIP Abruzzo (una nave di 280 metri), qualsiasi nave di 80, 100, 140 metri, nel nostro gergo è chiamata bettolina. Tenga presente che nel Golfo Persico ci sono bettoline che fanno *bunkerraggi*, quindi rifornite di *fuel*, da 30.000 tonnellate. Nel nostro gergo la parola bettolina racchiude una vasta gamma.

Non credo si possa confondere una nave da 60 metri con una nave da 150 metri; neanche di notte potremmo confonderle, altrimenti avremmo sbagliato lavoro e *mission*.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, in primo luogo ringrazio il comandante Cannavina. Lei, comandante, prima ci ha detto che stava trasportando benzina. Era solo benzina? Le chiedo di precisare il carico della sua petroliera. Lei ha visto o no, intorno alle 22,30-22,45, il Moby Prince nella rada?

Qualcuno di voi ha avuto modo di vedere non solo sul *radar* questa nave in fiamme che si aggirava lì vicino, a poche miglia. Il suo primo ufficiale Melis dice che intorno alle ore 23 vede un natante molto grande. Come mai questa cosa non fu segnalata alla Capitaneria immediatamente anche perché vi eravate già resi conto che c'era stata una collisione tra due natanti, anche se magari non aveva a mente che l'altro potesse essere un traghetto? Come mai questa comunicazione non fu fatta?

Come dicevo anche al signor Ricci precedentemente, abbiamo avuto modo di comprendere durante le scorse audizioni che durante i procedimenti sono mancate le descrizioni visive della rada di quella sera. Ho portato dei fogli e un pennarello. Ci può disegnare, grosso modo, quello che in quella notte c'era? Ci può far capire la posizione della sua nave, dell'Agip Abruzzo e le navi vicine? Sarebbe importante per noi conservare queste informazioni nella nostra archiviazione. Più persone ci hanno detto che in quel tratto di mare era quasi usuale che avvenissero traffici illeciti di carburante tra petroliere e bettoline. Siccome più persone ci hanno detto e confermato questa cosa, che ormai era quasi scontata, lei ha avuto modo nella sua carriera, anche intorno alla rada di Livorno, di assistere o di venire a conoscenza di questi traffici di petrolio?

CANNAVINA. La mia nave era destinata al servizio tra i vari depositi costieri Agip. Portava prodotti raffinati e quella sera avevo un carico di benzina. Adesso non ricordo esattamente il tonnellaggio, ma la nave era di 20.000 tonnellate. Quindi, avevo tra le 12.000 e 15.000 tonnellate di benzina che doveva scaricare per la Toscopetrol. Gli ormeggi della Toscopetrol sono appena si entra in Darsena Petroli, dove andava anche l'Abruzzo. Io sarò andato un ormeggio di poppa in più via dall'Abruzzo. Nella stessa darsena, quando sono entrato il pomeriggio dopo, avevano già ormeggiato il Moby Prince.

Le dicevo dei quantitativi di benzina e non mi sarei mai sognato di rimanere in rada; perciò ho deciso autonomamente di salpare e andare

via. Ho avvisato i piloti di quello che facevo. Li ho avvisati quando aveva già completamente l'ancora a riva ed ero libero dal fondo e quando mi sono avviato, come da procedura.

Io il Moby Prince non l'ho mai visto fisicamente. Non ricordo di averlo visto uscire. La difficoltà di quella notte era questa: dopo le ore 22,30, dal porto di Livorno – io ero in prima posizione, vicino all'imboccatura – sono usciti una sequenza di mezzi. Quindi, in quella direzione si muovevano in parecchi. Ecco perché non mi sono preoccupato. Nei giorni successivi, con il senno di poi, ho capito che poteva esserci un altro bersaglio, ma lì per lì questo non l'ho dedotto. Sono passati Vigili del fuoco, che ho visto chiaramente; poi ho visto uscire i rimorchiatori. Quando si è messa in moto la macchina dei soccorsi sono usciti in tanti: Capitaneria di porto, Vigili del fuoco, rimorchiatori e anche gli ormeggiatori. Quando mi sono girato e sono andato via non ho più prestato attenzione a quello che succedeva verso l'imboccatura in direzione dell'Abruzzo perché ero impegnato a guardare, siccome ero in nebbia, dove mettevo la mia prora prima di uscire dalla rada di Livorno perché i mezzi in movimento erano parecchi. Pertanto, non abbiamo fatto caso a questo.

Sul traffico non sono a conoscenza di pratiche illecite e non ho mai fatto pratiche del genere. Sono in ENI da 42 anni. Non sono a conoscenza per quella notte di pratiche illegali in rada che riguardavano la nostra flotta. Per quella notte la mia risposta è sicuramente no.

PAGLINI (M5S). Vorrei una precisazione sulle risposte che il comandante ha dato.

Lei prima avevo detto che sul *radar* vedeva un bersaglio che scarrocciava. Lo scarrocciare per mare è una nave che va alla deriva. Si scarroccia quando si va a seppie. Quindi, il Moby Prince, per quello che noi sappiamo, aveva un movimento che non era di scarrocciamento. Quando lei vede il suo primo ufficiale alle ore 23,00, mezz'ora dopo l'impatto, i mezzi di soccorso erano stati avvisati e stavano attrezzandosi. Dalle varie audizioni abbiamo capito che non è che dopo tre minuti erano già tutti lì per poter riempire la rada. Questo segnale delle ore 23, che il suo primo ufficiale Melis rileva, di questo mezzo che lei vede scarrocciare perché non è stato comunicato visto che lei aveva visto questo enorme incendio al punto che lei si era preoccupato e stava salpando?

CAPPELLETTI (M5S). Deduco da quanto già ci ha dichiarato poc'anzi che il *radar* funzionava bene. Quando è stata attirata la sua attenzione dal suo ufficiale sul fatto che il Moby Prince sfilava a poppa, nel *radar* risultavano altri bersagli nelle immediate vicinanze dell'Agip Abruzzo?

Nella fase precedente al disastro eravate ancorati sostanzialmente vicini, quindi vi vedevate. Com'era orientata la prua dell'Agip Abruzzo? Immagino che fosse orientata come la prua dell'Agip Napoli, in conseguenza del vento e delle correnti, ma vorrei avere conferma di questo.



Vorrei sapere infine, poiché fate parte dello stesso gruppo ed eravate ancorati nelle vicinanze, se lei era a conoscenza del porto di partenza dell'Agip Abruzzo. Da dove proveniva? Dalle registrazioni ufficiali, sembra che il porto di provenienza non fosse compatibile con i tempi e con la velocità di crociera per arrivare in rada a Livorno.

CANNAVINA. Per quanto riguarda lo scarrocciamento, io non ho parlato di scarrocciamento, ma ho detto che «scadeva». Per me un bersaglio «scade» quando mi passa di poppa; se invece «guadagna», nel nostro gergo, significa che passa di prora. Quindi «scadere» o «scarrocciare» in quel caso significava che scadeva di poppa dall'altra nave.

Detto questo, quella notte, oltre al fatto che c'erano tanti bersagli in moto, il *radar* aveva parecchi disturbi. Ho premesso che era una notte di alta pressione; con le alte pressioni i *radar* subiscono un sacco di influenze dovute ai fenomeni atmosferici di rifrazione, così come il VHF. Il VHF è un apparecchio radio che teoricamente dovrebbe essere a portata di antenna, cioè, se le due antenne non si vedono, non si può parlare. Si tenga presente però che io sentivo Trapani Radio, che dista più o meno 700 chilometri da Livorno. Tecnicamente questo non sarebbe possibile; però, con questi strani fenomeni di rifrazione dovuti all'alta pressione, noi sentivamo Trapani Radio e Porto Cervo e addirittura sentivamo i piloti di Ravenna, sul 12, dall'altra parte sull'Adriatico (che è una cosa inverosimile). Anche i *radar* erano influenzati da tutti questi disturbi. Per questo motivo all'inizio abbiamo avuto molte difficoltà a capire cosa si stesse muovendo in rada. Ci sono dei filtri da applicare al *radar*; ma, se si applicano dei filtri, è come se si facesse una stratificazione di immagine e si lasciassero attenuare anche i bersagli. Evidentemente all'inizio il signor Melis, che era al *radar* da 10 centimetri, ha messo parecchio filtro, quindi non abbiamo visto questo bersaglio. L'abbiamo visto alle 23, quando ero già salpato ed ero già con la prua a Sud; ho visto i mezzi che uscivano e, per non intralciare le normali comunicazioni di soccorso, non ho ritenuto di intervenire. È chiaro che, con il senno di poi, se dovessi riavvolgere il film, avrei detto che c'era un bersaglio che si muoveva. Comunque c'è qualcuno che registra l'orario di uscita dei mezzi dal porto di Livorno, c'è un servizio apposito.

Per quanto riguarda la mia distanza dall'Agip Abruzzo, ricordo che più o meno erano un paio di miglia, perché la nave più vicina era a mezzo miglio da me (era una delle navi militarizzate americane, della quale non ricordo il nome). Poi c'era un'altra nave tra me e l'Agip Abruzzo, il *Gallant II*, con il cui comandante ho parlato, nel momento in cui anch'egli stava salpando per andarsene; l'ultima nave era infine l'Agip Abruzzo, che era la più esterna nella rada di Livorno.

Da quanto ricordo, l'Agip Abruzzo aveva un carico di *iranian heavy*, un carico iraniano. Queste navi non possono passare Suez, perché non hanno pescaggio sufficiente. Esisteva a quei tempi ed esiste ancora oggi il Sumed, un oleodotto gestito da una società egiziana, che collega Ain Sukhna nel Mar Rosso, prima della rada di Suez, con Sidi Kerir nel Me-

diterraneo. La nave arriva ad Ain Sukhna e scarica il suo prodotto, che viene pompato a Sidi Kerir, nel Mediterraneo; la nave quindi attraversa scarica il canale di Suez, va al terminale di Sidi Kerir, riprende il suo carico e prosegue il viaggio. Quindi l'Agip Abruzzo proveniva da Sidi Kerir.

Per coprire la tratta Sidi Kerir-Livorno, con l'Eco Africa, che era una nave molto veloce, impiegavo mediamente circa tre giorni e 22-23 ore, a seconda delle condizioni meteo-marine; quindi quasi quattro giorni di navigazione. Noi non passiamo da Messina, ma facciamo il Periplo della Sicilia; passando da Messina, si risparmierebbero parecchie ore.

Per quanto riguarda la mia prora, io sono arrivato dando fondo all'ancora di sinistra, quindi già mi sono messo con la prora all'imboccatura.

Durante tutta la serata, siamo sempre stati tra i 270 e i 320-330. Più o meno tutte le navi erano allineate. La mia era la nave più vicina a terra, rispetto all'imboccatura; vedevo l'imboccatura, la nave vicina, quella tra me e l'Agip Abruzzo ed ho visto l'Agip Abruzzo illuminato ad una certa ora. Vedevo davanti a me le secche della Meloria, perché c'è un fanale che le segnala; vedevo tutta la città e il lungomare Pancaldi illuminati. La mia prora è sempre stata intorno ai 320 (quando ho sentito la chiamata dell'Agip Abruzzo, ho controllato la mia prora); anche le altre erano a 320, più o meno rivolte verso la stessa direzione.

URAS (*Misto*). Noi abbiamo appena svolto un'audizione con un altro testimone oculare. Rispetto alla vicenda della nebbia ci sono diverse rappresentazioni: alcuni dicono di aver avuto la sensazione che ci fosse visibilità e che, ad un certo punto, la nebbia sia stata l'effetto della collisione, successivamente alla collisione, più il fumo, che dal mare va verso terra.

Vorremmo pertanto capire se questa nebbia c'era o non c'era, perché una delle cose più nebbiose è capire come sia stato possibile che una nave con 140 passeggeri a bordo, attrezzata e con un comandante di tutto rispetto, sia finita addosso ad un'altra nave di 300 metri, tutta illuminata, in uno spazio che usualmente è trafficato in quel modo e dove non c'è una situazione particolare.

In secondo luogo, vorrei chiederle se lei ha avuto la sensazione che in quei momenti e in quelle ore, prima della collisione, ci fosse un certo tipo di attività in rada, che in qualche misura possa aver influenzato ad esempio il tragitto del traghetto.

Una delle vittime che viene ripescata ha purtroppo della nafta in corpo: ha ingerito nafta ed è imbevuta di nafta (così risulterebbe agli atti). È possibile che, insieme ad un carico di *iranian light*, ci fosse anche un carico di nafta oppure che ci sia stato un altro evento che ha preceduto la stessa collisione e che ha determinato comunque una fuoriuscita di nafta?

CANNAVINA. Torniamo sulla nebbia. Se ben ricordo, come ho dichiarato più volte, l'ultima nave nella rada di Livorno era l'Agip Abruzzo. Le posso dire, per quel po' di esperienza che ho maturato in ventitre anni di comando e in quarant'anni passati in mare, che di notte ci si accorge

della nebbia solo quando ci si è dentro, perché si è in mare aperto e non si ha nessuna possibilità di avere un raffronto. Se ci sono delle luci di terra o se c'è una nave davanti che a un certo punto sparisce, si realizza prima che c'è la nebbia. Ma, se si è in mare aperto, finché non ci si è dentro, non lo si realizza. A meno che non si navighi in aree particolarmente soggette a nebbia, dove si fa un grafico con la previsione di nebbia; in questo caso si sa, con un sufficiente grado di premonizione, che in determinati orari si potrebbe trovare nebbia a banchi.

Detto questo, ho detto che quando ho sentito l'Agip Abruzzo che chiamava soccorso, ho realizzato cosa fosse successo, ho guardato e non ho visto la petroliera, ma ho visto le luci di terra come le avevo viste alle 20, alle 21 e alle 21,30. Vedevo la Meloria e le altre navi affianco a me, ma non vedevo l'Agip Abruzzo. Sono rimasto fuori l'aletta.

Ho realizzato che quello che pensavo fosse fumo era nebbia quando, dal cappellone della mia aletta di sinistra, ho visto che era una caligine bianca e ho detto: «Mario, ma questa è nebbia. Quale fumo?». E siamo rimasti ancora a conversare due o tre minuti tranquillamente sull'aletta. Ecco perché ho affermato, in ogni circostanza, in tutte le Commissioni in cui sono stato ascoltato, che quella notte, dopo le ore 23, io sono stato immerso nella nebbia e fino alle prime luci dell'alba, quando ero a Castiglioncello, sono stato in nebbia.

Per quanto riguarda l'olio combustibile, a poppa della nave Agip Abruzzo, oltre alle cisterne di carico, c'è una zona destinata a depositi di *fuel* e gasolio; pertanto il traghetto, impattando, avrà fatto collassare anche altre casse.

Tenga presente che l'*Iranian light* è un tipo di olio crudo che – se ricordo bene – è particolarmente leggero e volatile; difatti è uno di quei carichi che noi non usiamo trasportare, perché genera molto gas e durante la navigazione in acque calde saremmo continuamente costretti a regolare la pressione e a emettere gas in atmosfera per abbassare la pressione in cisterna. In cisterna possiamo mantenere fino a un certo valore di pressione, altrimenti subiremmo danni alle strutture e quello è un carico particolarmente gassoso, che in acque calde sviluppa gas. È un carico molto leggero, quindi con contenuti abbastanza elevati di benzine; difatti si lavora velocemente nel *cracking* di raffinazione.

URAS (*Misto-SI-SEL*). Le ricordo la domanda. Avevo anche chiesto se ha avuto contezza di traffici, di movimenti particolari.

CANNAVINA. Nel pomeriggio? No. Da quando arrivai all'ancoraggio l'unica cosa che notai furono delle chiatte che andavano e tornavano sotto le due navi militarizzate americane e capii che stavano sbarcando munizionamento per Camp Darby. Ma queste operazioni cessarono al primo imbrunire.

COLLINA (*PD*). In una delle precedenti audizioni è stata fatta un'ipotesi, che peraltro è stata riscontrata all'interno delle carte processuali e

delle perizie che sono state effettuate e allegate agli atti del processo. In base a tale ipotesi, che sembra verosimile, potrebbe esserci stata un'avaria all'impianto di produzione di vapore all'interno dell'Agip Abruzzo, che avrebbe determinato una fuoriuscita considerevole di vapore. Questa è un'eventualità che presupporrebbe operazioni in corso sull'Agip Abruzzo che abbiano avuto dei problemi e determinato incidenti e consentendo agli impianti di produrre questa situazione.

Il considerevole volume di vapore che si ipotizza sia fuoriuscito potrebbe spiegare la nebbia. Non si sarebbe trattato di nebbia, secondo questa ipotesi, ma di una fuoriuscita importante di vapore, che a questo punto avrebbe trovato le condizioni climatiche per essere persistente nella zona e creare questo tipo di situazione.

Le pongo una domanda in base alla sua esperienza dell'impiantistica, assolutamente complessa e articolata, presente in una petroliera e di tutto l'insieme di aspetti legati alla necessità di garantire a bordo le dotazioni energetiche o di altro tipo per tutte le operazioni che una nave deve svolgere per la sua autonomia (perché quando si è in mezzo al mare bisogna avere questo tipo di autonomia). Questo tipo di incidente, se fosse accaduto, avrebbe potuto trarla in inganno rispetto alla sua sensazione di essere in presenza di nebbia?

CANNAVINA. L'Agip Abruzzo è una motonave, quindi, per la propulsione, adopera un motore a combustione interna, un *diesel*. Nel *diesel* viene opportunamente iniettato ad alta pressione un *fuel*, un OCD molto denso, opportunamente riscaldato ad elevate pressioni. L'Agip Abruzzo (ho lavorato su quel tipo di navi, quindi ho una discreta esperienza) era dotata di due caldaie che producono vapore. Le caldaie che producono vapore, per questo tipo di navi, devono soddisfare un turboalternatore, che garantisce una regolazione di corrente a bordo, che, durante le fasi della scarica, garantisce l'alimento a due turbopompe che servono per svuotare i serbatoi nave (questi quindi vengono alimentati a vapore) e che garantisce il riscaldamento delle casse nafta (ho poc'anzi detto che i combustibili devono essere portati a circa 125-130 gradi prima di essere iniettati nel motore *diesel*).

L'Agip Abruzzo ha un motore di circa 40.000 cavalli. Queste due caldaie, per il poco di esperienza che ho, assolutamente non sarebbero in grado di provocare una nebbia di quelle immani proporzioni.

Tenete presente che una caldaia del genere è a bassa pressione, quindi raggiunge 10-12 chili. Io vengo da turbonavi, attualmente metaniere, in cui vi sono due caldaie che sviluppano una potenza di 12.500 kilowatt con 62 chili di pressione. Parliamo quindi di navi completamente diverse dalla motonave che è alimentata a vapore; anche in quel caso, una fuoriuscita di vapore saturo a 300-380 gradi, a contatto con l'aria, evapora e va immediatamente in atmosfera, a razzo.

COLLINA (PD). Quindi non esiste tale possibilità, neanche rispetto ad altri impianti che potessero essere andati in avaria? Ipotizziamo che

vi siano stati incidenti a bordo che abbiano creato superfici incandescenti: non esistono altri impianti che incidentalmente potessero determinare una produzione di vapore?

CANNAVINA. Le ho appena detto a cosa servono le caldaie in quel tipo di nave, non hanno assolutamente nessun altro scopo: riscaldamento al carico, vapore per alimentare un turboalternatore e turbopompe o per riscaldare casse di nafta. Altro uso del vapore, quel tipo di nave, con le due caldaie a 12 chili, non ne fa.

PRESIDENTE. Quindi neanche in caso di rottura di una tubazione si può produrre una quantità di vapore così?

CANNAVINA. Assolutamente no. È una domanda a cui trovo difficile rispondere; però le posso garantire che, con la differenza di temperatura, un vapore caldo a 380 gradi (che è un vapore e non ha umidità) appena tocca l'aria prende la salita a una velocità inverosimile, quindi non può rimanere sulla superficie del mare. Assolutamente non ci credo. È una cosa impossibile.

COLLINA (PD). In quel momento erano in funzione le caldaie, secondo lei?

CANNAVINA. Credo di sì, perché fino a quel momento nessuno aveva lamentato niente. Il comandante Superina fino a quel momento era tranquillo. Ho sentito la sua voce solo quando ha segnalato che aveva avuto questo tipo di incidente e che c'era stata la collisione.

PEGORER (PD). Signor Presidente, vorrei fare due brevi domande. La prima è la seguente: comandante Cannavina, la sua nave tra le 22,15 e le 22,30 aveva il radar acceso oppure no? In caso affermativo, vengono tenute delle registrazioni dell'attività del radar in quei momenti?

Seconda domanda. Lei ha terminato la sua carriera di comandante ed è in pensione, oppure naviga ancora? Ed è ancora un dipendente dell'ENI?

CANNAVINA. Quanto al radar, all'epoca non esisteva nessun registro su cui si scriveva che il radar era in funzione. L'unica cosa che noi facevamo per totalizzare le ore di funzionamento dell'apparato per la sostituzione del magnetron era tenere un quaderno su cui segnavamo che il *radar* era stato in moto dalle ore tot alle ore tot. Ma non c'era nessun adempimento di legge che lo prescriveva. Ricordo che parliamo del 1991.

Quella sera il *radar* era acceso. Normalmente in una serata come quella, si naviga senza *radar*, perché era una serata calma, tranquilla, limpida. Noi siamo avvezzi a navigare guardando la luci, poiché ogni nave è dotato di una sua luce, quindi di un codice, e noi identifichiamo i bersagli a seconda delle luci. In una nottata chiara come quella, con una visibilità di oltre otto o nove miglia, all'epoca si navigava senza *radar*.

Il *radar* era acceso perché avevo di guardia un allievo e lo stavo istruendo. Inoltre, ero molto più vicino a terra, e vicino a noi c'era un'altra nave di cui non ricordo il nome (sempre una di quelle militarizzate americane che faceva operazioni di imbarco e sbarco) intorno al mezzo miglio. Tenevo quindi il *radar* acceso anche per controllare meglio la mia posizione, ma con rilevamenti ottici, essendo a terra, con tutti i fanali che vedevo, la mia posizione era calcolata in maniera abbastanza efficace.

Quanto alla seconda domanda, sono in ENI (prima SNAM Trasporti marittimi) dal 1974; dopodiché, la SNAM Trasporti marittimi è stata scorporata e divisa in due settori nel 2001. Io sono rimasto dal lato delle metaniere, che dal 2003 si chiama LNG Shipping (al cento per cento dell'ENI). Non navigo più dal 2012, ma faccio il comandante di armamento negli uffici armatoriali di San Donato Milanese.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, vorrei capire come funziona la vita a bordo di una petroliera. La notte voi eravate ancorati da parecchie ore.

CANNAVINA. Dal pomeriggio.

PAGLINI (M5S). Eravate arrivati nel pomeriggio. Avevate fatto tutte le vostre operazioni di ancoraggio e quant'altro.

Come si svolge la vita a bordo? Il suo equipaggio cosa stava facendo alle 22,30 di quella sera?

Nelle petroliere sappiamo che esistono dei sistemi antincendio particolari, con dei cannoni, schiumogeni potentissimi. Abbiamo visto fotografie di petroliere che, in caso di incendio o di bisogno, azionano un impianto di spegnimento molto potente, cosa che non avvenne sulla petroliera AGIP Abruzzo né quella sera né nei giorni successivi, durante gli incendi.

Secondo lei, che è un esperto ed ha navigato sulle petroliere per molti anni, come è possibile che non vengano messi in funzione tali strumenti? Oppure ci possono essere stati dei guasti? Lei prima ha detto che in caso di un incendio gigantesco la prima cosa a cui si pensa è di mettere in funzione il sistema di spegnimento.

Le ho chiesto dell'equipaggio perché quella sera era in corso una nota partita di calcio. Non so se nel suo equipaggio c'erano persone appassionate di *sport* o meno; magari vedevano la televisione ed erano in *relax*. Glielo chiedo per sapere come è possibile che a quell'ora, in una petroliera, trenta elementi di equipaggio erano vestiti con abiti da lavoro.

FILIPPI (PD). Molto è stato detto, ma vorrei avere un contributo e un aiuto per comprendere perché, secondo lei, il comandante Superina nell'immediatezza dei soccorsi parlava di prua orientata a Sud. Ha detto: sono in azione gli allarmi, ma voi non ci potete sentire perché la nostra prua è a Sud (quindi orientata all'opposto da dove stavano venendo). Lei come si spiega questa cosa?

CANNAVINA. Sono a conoscenza del fatto che quella sera era in corso una partita di calcio. Io sono un tifoso milanista quindi a me non interessava. Normalmente su una nave ci sono sempre due persone in plancia, due o tre persone in sala macchine; il servizio di guardia per noi è continuativo in mare, in rada, nei porti, nelle operazioni commerciali. Il servizio di guardia su una nave del genere si interrompe solo quando la nave va in bacino. In qualsiasi condizione, il servizio di guardia va mantenuto, anche perché lo dicono regolamenti come il SISAL.

Quella notte probabilmente una parte del mio equipaggio vedeva la partita. Mediamente a bordo sono quasi tutti appassionati di *sport*. Ultimamente abbiamo comprato il pacchetto *sport* su Sky quindi vedo che lo *sport* è molto seguito. Una parte dell'equipaggio è poi adibito a servizi come camere e cucina. Ognuno gestisce le sue ore libere come meglio crede.

Quanto all'abbigliamento dell'equipaggio dell'AGIP Abruzzo, non saprei cosa rispondere. Probabilmente c'era qualcuno, o ingrassatori o gente che magari smontava dalla guardia, che non si era cambiato, ma non le so dare una spiegazione oggettiva del perché erano vestiti così.

PAGLINI (M5S). Quanto allo spegnimento?

CANNAVINA. L'AGIP Abruzzo in coperta è dotata di cannoni anti-incendio alimentati da pompe. Quindi per funzionare è necessario che le pompe antincendio, che sono più di una, siano funzionanti.

Ho premesso che mi sono posizionato con una radiolina da una parte del ponte a sentire il nostro canale privato aziendale che noi della Snam avevamo in dotazione. Sentivo Superina dare disposizioni chiedendo di orientare i cannoni. Non l'ho visto, ma presuppongo che funzionassero dato che li faceva orientare. Se in macchina hanno avuto condizioni diverse dall'inizio per la collisione, l'incendio, l'abbandono dell'impianto e i vari danni subiti, le pompe elettriche non hanno funzionato e, quindi, i cannoni in coperta avranno smesso di funzionare, ma non so dire il perché esattamente. Sono cannoni molto potenti che coprono tutta la larghezza della nave; possono irrorare sia acqua, che acqua mista a schiuma. Ricordo le caratteristiche tecniche. Vengono alimentate a 10 chili. Sono posti a centro nave, che è larga 42 metri, e la gittata va ben al di fuori del fuoribordo. Raggiungono una gittata di oltre 30 metri.

FILIPPI (PD). Nell'immediatezza dei soccorsi nel canale radio si sente Superina che parla di prua orientata a Sud, in ragione anche dei segnali acustici che probabilmente non sono sentiti per la loro esposizione. Come se lo spiega? Che contributo di comprensione ci può dare?

Chiedo un'altra cosa. Come è possibile che l'Agip Abruzzo non si sia resa conto che a urtarla sia stata il traghetto Moby Prince? Al di là del comandante che può essere stato sul ponte, gli altri dell'equipaggio si saranno affacciati alla fiancata. È possibile confondere una bettolina con un traghetto per quanto ci possa essere stata la presenza della nebbia? Che

contributo di comprensione ci può dare, anche se lei non era sull'Agip Abruzzo?

CANNAVINA. Sulla prua a Sud non so che rispondere. Potrei dire che, preso dalla concitazione del momento, si sarà sbagliato. Una nave del genere da una prora di trecento a centottanta in rada impiega minuti prima di girarsi e non istanti.

FILIPPI (PD). Il comandante Superina a questo orientamento associa anche la difficoltà dell'arrivo dei soccorsi. Posso capire anche io che nell'immediatezza ci possa essere un disorientamento; altra cosa è dire: voi non ci potete sentire perché le sirene sono dal nostro punto di vista opposte a quello da dove state venendo. Stiamo parlando di un suo collega comandante di nave con una certa esperienza di bordo.

CANNAVINA. Non capisco come lui abbia potuto fare un'affermazione del genere. Sarebbe da chiedere a lui, ma ormai non c'è più e sarà difficile farlo. Sul fatto che non lo sentissero o vedessero ho già detto all'inizio del mio intervento.

Ho rilanciato la chiamata di soccorso perché avevo capito che nella sala operativa chi rispondeva al VHF in quel momento non avesse ben compreso che cosa stesse succedendo. Un mezzo che esce dal porto di Livorno, se non sa esattamente o non vede otticamente, l'Abruzzo non la raggiungerà mai. Se ha un *radar* in moto, questo sa decifrare la posizione dell'Abruzzo e con una *radar* si riesce a raggiungerla. Dubito che i rimorchiatori portuali, che non sono addestrati a uscire fuori e sono abituati a operare in ambito portuale, avessero queste capacità. Ecco perché lui indirizzava con dei fischi. Io notavo una certa difficoltà nel far capire dov'era. La posizione di ancoraggio della nave si comunica all'arrivo in coordinate oppure in rilevamenti di distanza all'autorità portuale. La Capitaneria di porto sa la posizione di ancoraggio. I piloti sanno della posizione di ancoraggio.

FILIPPI (PD). Com'è che l'equipaggio non si sia reso conto?

CANNAVINA. Bisognerebbe chiedere al terzo di coperta e al marinaio dove guardavano.

Se mi viene addosso qualcuno non ci faccio caso, ma sento il botto e la nave scuotersi. Istantaneamente, quindi, guardo da quel lato, però tenga presente che, per quello che ho appurato nelle varie deposizioni, l'incendio è stato quasi immediato, subito dopo la collisione. Se questa vampata di fuoco era in plancia – la plancia dell'Abruzzo ha un'aletta molto pronunciata che va dai 12 ai 15 metri – si è spaventato e forse si è rintanato dall'altra parte della plancia ed è rimasto abbagliato. Ciò gli ha impedito la visione del lato dritto. Di fatti, la lancia del lato dritto si è incendiata. L'incendio è divampato dal lato dritto al momento della collisione. All'impatto c'era tanta energia cinetica che produceva calore. Saranno en-



trati 400 gradi all'interno della cisterna dove c'era il prodotto *Iranian light*. La cisterna si è aperta; l'ossigeno è entrato; il triangolo si è chiuso e l'incendio è stato immediato.

MUSSINI (*Misto*). Comandante, giustamente prima lei ha detto che noi non potremo più sentire il comandante Superina perché non c'è più e, quindi, dobbiamo rivolgerci a persone che possono aiutarci a capire, avendo un'esperienza simile ed essendo stati lì, alcune dinamiche che non sono affatto chiare. Il comandante Superina – questa è una cosa certa emersa anche nell'audizione precedente – ha dato una serie di informazioni molto fuorvianti rispetto al tema, per noi cruciale in questo momento, dei soccorsi. Di fatto, abbiamo una nave, di cui viene salvato per fortuna l'intero equipaggio, dalla quale però sono arrivate delle informazioni fuorvianti che hanno di fatto impedito che ci fosse il pronto riconoscimento dell'altra nave con cui è stato fatto l'impatto e che, comunque, anche quando riconosciuta, è stata abbandonata a se stessa e, di conseguenza, sono morte 140 persone. Noi non possiamo parlare con Superina, però cerchiamo anche di capire qual potesse essere in quel momento la dinamica che ha eventualmente spinto il comandante Superina a dare tutta una serie di informazioni, che oggi appaiono contraddittorie anche con i dati. Il collega parlava della *vexata quaestio* della regolarità o meno della posizione e dell'ancoraggio dell'Agip Abruzzo. A noi risulta l'una e l'altra versione. Ci risulta anche che tutta una serie di dati acquisiti nel corso delle indagini, delle inchieste ed emersi al momento delle sentenze, tra cui anche la nebbia, fosse controversa. Noi però non ci possiamo accontentare di una nebbia della nebbia e, quindi, le faccio questa domanda: il comandante Superina, con cui forse avrà avuto contatti successivamente, secondo quello che lei può ricordare, in un secondo momento avrebbe fatto esattamente tutte le cose che ha fatto e detto oppure pensava che forse qualcosa avrebbe potuto essere gestito diversamente e che forse sarebbe stato meglio?

CAPPELLETTI (*M5S*). Comandante, lei ha risposto alla domanda che avrei voluto farle: una petroliera arriva in rada e comunica all'autorità portuale la sua posizione. Allora, perché, nel momento in cui scatta il soccorso, non è la capitaneria di porto che indirizza i mezzi di salvataggio nel punto nave che è stato indicato dal comandante Superina?

Quanto ci mette una petroliera come la sua, stante il fatto che ha fatto bene a levare gli ormeggi per precauzione, da motori spenti ad accendere, partire e togliersi dalla zona di pericolo?

CANNAVINA. Sono stato al servizio del comandante Superina e, quindi, lo conosco benissimo. So che era un uomo di provata fiducia nell'arte marinara. Tra me e lui ci sono anni di differenza, nel nostro campo capelli bianchi significano esperienza acquisita.

Detto questo, io non mi sono mai chiesto perché egli avesse accentrato su di sé i soccorsi. La risposta la troviamo dopo, ma quella notte,

dall'altra parte, non c'era nessun tipo di segnale che indicasse la presenza di un'altra entità che avesse bisogno di soccorso. Quindi l'unico interlocutore con la Capitaneria di porto e con i mezzi di soccorso era l'Agip Abruzzo, attraverso il comandante Superina o attraverso chi per lui era in comunicazione con l'autorità. Nessuno ha avuto sentore che ci fosse stata una chiamata, perché altrimenti, se il Moby Prince avesse chiamato su un canale di soccorso e se qualcuno avesse sentito, anche come rumore di sottofondo, che il Moby Prince era in difficoltà, tutti gli italiani presenti in zona si sarebbero resi conto che la collisione era avvenuta tra una petroliera e un traghetto. Questa domanda perché la fate a me? Non la dovette fare a me, ma la dovette rivolgere all'autorità marittima che era a Livorno, chiedendole perché non fosse a conoscenza della posizione dell'Agip Abruzzo. Noi rispettiamo le ordinanze. Per quanto riguarda la zona di divieto di ancoraggio, se andate a vedere le ordinanze emanate indietro nel tempo, noterete che non si trattava di una zona con divieto di accesso o di transito e che il divieto di ancoraggio non era dovuto all'imboccatura. I famosi settori di avvicinamento portuali sono stati istituiti dopo; prima non esisteva nessun settore di avvicinamento. L'unico obbligo che avevamo, arrivati alle tre miglia, era quello di chiamare l'avvisatore marittimo, per comunicare il nostro arrivo. Io precedentemente chiamavo anche l'autorità marittima, perché ho sempre avuto l'abitudine di avvisare in anticipo del mio arrivo; dunque avvisavo i piloti e comunicavo l'arrivo all'avvisatore marittimo, il quale registrava il mio arrivo (si tratta di un servizio pubblico per conto delle agenzie, per garantire una prontezza commerciale). Dopodiché chiamavo Compamare e i piloti e comunicavo l'orario e il punto di ancoraggio della nave.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Possiamo escludere in maniera categorica che, in una fase successiva alla collisione, l'Agip Abruzzo abbia potuto spostarsi?

CANNAVINA. Per effetto dell'impatto?

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Sì, a seguito dell'impatto o delle manovre che avrebbe potuto fare il comandante successivamente alla collisione. Quel punto nave è dato come certo oppure eventualmente il comandante avrebbe potuto ordinare di togliere gli ormeggi e di spostarsi?

Secondo la sua esperienza, in un porto italiano e in presenza di navi straniere, le comunicazioni tra i comandanti delle navi e la Capitaneria, soprattutto dalla Capitaneria verso le navi e soprattutto quando si potrebbe verificare una situazione di emergenza, sono sempre in italiano oppure c'è qualche Capitaneria che, per farsi capire, parla in inglese? Ricorda che c'è qualche istruzione internazionale al riguardo? Altrimenti non si spiega perché abbiano continuato a parlare in italiano a dei comandanti che, in quell'occasione, erano totalmente impossibilitati a capire cosa stesse accadendo.

URAS (*Misto*). Vorrei fare una domanda all'esperienza che ha sicuramente maturato il comandante Cannavina. Ci angoscia particolarmente il dato dei soccorsi. Lasciamo perdere ora la vicenda della collisione e la questione della nebbia; ad un certo punto i soccorsi partono e, alle 23,30, si ha contezza del fatto che uno dei soggetti coinvolti è il Moby Prince. Noi non siamo finora riusciti a capire perché nessuno abbia tentato di portare soccorso al Moby Prince. A questa domanda non è stata data risposta e così sono anche alcune risultanze delle sentenze. Io posso anche capire che ad un certo punto si scopra che non ci sono sopravvissuti dentro il Moby Prince; ma non lo posso sapere prima di tentare di verificarlo. Invece questa risposta viene data nelle ore quasi immediatamente successive all'impatto e quasi immediatamente successive alla prima attivazione della macchina dei soccorsi. Se una petroliera brucia, io vedo che ci vanno i rimorchiatori e tentano lo spegnimento. In gran parte, le petroliere hanno personale a bordo che continua ad operare; sono piene di carburante e sono effettivamente in una condizione... È possibile allora che, mentre si operava sull'Agip Abruzzo, il Moby Prince venisse invece definito come un rogo inaccessibile, dove la gente muore solo ed esclusivamente perché ogni angolo della nave è a temperature altissime? Peraltro poi si è scoperto che così non era, perché un naufrago è rimasto attaccato ad una balaustra e poi si è lasciato andare per essere soccorso. Rispetto all'esperienza che lei ha maturato, come si può spiegare questa vicenda?

CAPPELLETTI (*M5S*). Signor Presidente, vorrei ricordare al comandante Cannavina la mia precedente domanda sui tempi necessari per partire, nel caso di una nave in rada con i motori spenti.

CANNAVINA. In macchina c'è un ufficiale di guardia, insieme ad un'altra persona. Quindi nel caso di una motonave l'operazione è abbastanza semplice, perché il motore è sempre in preriscaldamento e per metterlo in moto bastano dai cinque ai sette minuti. È necessaria la presenza del direttore di macchina perché, ogni volta che utilizziamo una macchina per la manovra, oltre alla normale macchina che produce energia elettrica, per garantirci una situazione di assoluta sicurezza nel caso in cui dovesse mancare una macchina, mettiamo in moto anche gli altri due *diesel*. Generalmente una nave del genere dispone di un turboalternatore e di uno o due generatori *diesel*, per assicurarsi che tutti i servizi necessari per manovrare siano autosufficienti in ogni momento. Io in dieci minuti ero già salpato; i miei verricelli erano dinamici, con delle pompe autonome, e quindi dopo dieci minuti ero già con il personale a prora e mi apprestavo a salpare le mie cinque o sei lunghezze.

Per quanto riguarda le comunicazioni, si tenga presente che quella notte le uniche comunicazioni rivolte a navi (tra me e la Capitaneria di porto o tra l'Agip Abruzzo e Compamare Livorno) erano tra italiani. Oggi i tempi sono cambiati. Se c'è una situazione sulla quale tutti i soggetti presenti in rada devono essere messi al corrente le comunicazioni avvengono nella doppia lingua. Quella notte le mie comunicazioni sono state

fatte in italiano, perché parlavo con l'autorità marittima italiana, la quale a sua volta ha risposto a me e al comandante Superina in italiano. L'unica comunicazione che ho fatto in inglese era rivolta al comandante della nave che è salpata prima di me per andare via dalla rada.

Per quanto riguarda i soccorsi (questa è una mia valutazione), se di notte si sa cosa andare a cercare e si sa dove andare, si va in quella direzione; ma, se non si sa dove andare e cosa cercare, è difficile cercare qualcosa, specie se poi ci si va a scontrare con un problema di visibilità, come è avvenuto quella notte. Detto questo, per quel po' che riuscivo ancora a sentire nelle comunicazioni VHF, quando qualcuno è andato di poppa al Moby Prince e ha salvato una persona, ha comunicato ufficialmente che si trattava del Moby Prince. Mi sembra però che si trattasse della barchetta degli ormeggiatori, cioè di una barca senza *radar* e senza niente, che non era in grado di comunicare agli altri la posizione del Moby Prince. Se lo avesse scorto un rimorchiatore, chiaramente sarebbe stato in grado di dare agli altri la posizione.

URAS (*Misto-SI-SEL*). Vi era, però, la vedetta della Capitaneria che indugiava.

CANNAVINA. Se ben ricordo, nelle varie audizioni che ho sentito e che ho letto, dopo che il ragazzo è stato tratto in salvo dagli ormeggiatori, qualcuno ha cominciato a girare in rada alla ricerca del Moby Prince che – torno a ripetere – si muoveva, non era fermo.

PAGLINI (*M5S*). Grazie, comandante. Scarrocciare un peschereccio è una cosa; scarrocciare una petroliera è un'altra cosa. Le pare verosimile, sempre in base alla sua esperienza, che una petroliera che scarroccia per 4 miglia (quindi, se non ho capito male, si sposta con tutta l'ancora, arando il fondale) non lasci segni evidenti di trazione nella zona in cui vi è la catena dell'ancora?

Prima si è detto che forse il personale dell'Agip Abruzzo non aveva il tempo per azionare alcuni tipi di gettito per spegnere l'incendio; vorrei sapere se per scarrocciare la nave vi sia bisogno di personale.

Vorrei inoltre sapere se, come lei prima ha detto, una petroliera con i motori pronti ma non accesi ha bisogno di un tempo particolare per avviarsi (qualcuno dice anche 20 o 30 minuti, a seconda di come è messa). Queste 4 miglia di aramento, secondo la sua esperienza, stanno nei fatti?

CANNAVINA. Ho premesso all'inizio che, ascoltando le conversazioni del comandante Superina, ho sentito che chiedeva a qualcuno a prora che via facesse l'ancora. Suppongo – ma non ero a bordo, quindi non lo so – che lui stesse tentando di mettere il motore avanti e di portarsi via dalla rada di Livorno. Per istinto di sopravvivenza, avendo una nave con 180.000 tonnellate di carico, probabilmente avrà pensato: salpo e mi porto lontano dagli altri. Effettivamente, il comandante dopo ha tentato qualcosa sull'ancora. Ma le posso dire che una nave che parte da fermo

non riesce a strappare una catena con 12 lunghezze. Se avesse abbrivo sufficiente, tipo (do un numero che varia da nave a nave) di 5, 6 o 7 miglia, questo potrebbe essere sufficiente a strappare qualcosa. Ma per una nave così grossa ferma, prima di muoversi e prendere abbrivo ci vogliono miglia, non metri.

PRESIDENTE. Ringraziamo il comandante Cannavina perché è stato davvero molto disponibile e ha risposto a tutte le domande che gli abbiamo posto. Così come diciamo agli altri, qualunque cosa le possa venire in mente nelle prossime settimane, siamo a sua disposizione. È stato davvero utilissimo.

CANNAVINA. Non posso dimenticare quella nottata. Per me ha sempre rappresentato un cruccio: come è possibile morire a poche centinaia di metri dalla costa? Quella notte erano in 140, ma se il traghetto avesse trasportato 600 persone avremmo avuto ben altri numeri.

PRESIDENTE. Le chiediamo, da ultimo, di disegnare la posizione della rada in quel momento. Ci serve per avere un riscontro. (*Il comandante Cannavina traccia uno schema della rada*).

Dichiaro così conclusa l'audizione, ringraziando ancora il comandante Cannavina.

*I lavori terminano alle ore 14.*





