



Senato della Repubblica

---

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 50

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

AUDIZIONE DEL SIGNOR RAFFAELE SAVARESE, PILOTA  
DI PORTO ALL'EPOCA DEI FATTI

55<sup>a</sup> seduta: mercoledì 10 maggio 2017

Presidenza del Presidente LAI

## I N D I C E

## Audizione del signor Raffaele Savarese, pilota di porto all'epoca dei fatti

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 4, 5 e <i>passim</i>	SAVARESE . . . . .	Pag. 3, 4, 5 e <i>passim</i>
CAPPELLETTI (M5S) . . . . .	7, 8, 14 e <i>passim</i>		
FILIPPI (PD) . . . . .	10, 15		
GRANAIOLA (Art. 1-MDP) . . . . .	7, 12		
MUSSINI (Misto) . . . . .	11		
PAGLINI (M5S) . . . . .	5, 7, 9 e <i>passim</i>		
URAS (Misto) . . . . .	7		

---

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

*Interviene il signor Raffaele Savarese.*

*I lavori hanno inizio alle ore 13.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione del signor Raffaele Savarese, pilota di porto all'epoca dei fatti**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del signor Raffaele Savarese, pilota di porto all'epoca dei fatti.

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

Comunico altresì che, 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.

Do il benvenuto al signor Raffaele Savarese che, come sapete, ha rilasciato anche una breve intervista video pubblicata su un sito *Internet*.

Chiedo all'audito se ritenga che il suo intervento debba essere secreto e la stessa domanda rivolgo ai commissari. In ogni caso, l'audito e i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la secrezione 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, è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

Ringraziando per la disponibilità il signor Savarese, la cui audizione è stata richiesta da alcuni Commissari, gli cedo subito la parola chiedendogli di raccontarci quello che ricorda della sera dell'incidente. Alla fine della sua comunicazione, sarà possibile per i commissari formulare eventuali domande.

Prego, signor Savarese.

SAVARESE. La ringrazio, signor Presidente.

Se possibile, comincerei col fare una piccola premessa.

PRESIDENTE. Sì, certo, può raccontarci quello che vuole.

SAVARESE. La sera dell'incidente non ero in servizio, ma qualche tempo dopo la nave fu messa in bacino e, anche se vietato, io e un collega – che ora non c'è più – per curiosità professionale siamo andati a vedere la deformazione del bulbo. Quello che abbiamo visto ci ha convinto che il Moby Prince, per dirla con il poeta, andò ad impattare «come corpo morto cade». Quello che intendo dire è che, indipendentemente dalla presenza o

meno di un radar acceso o della nebbia, in considerazione della grandezza della falla provocata alla petroliera – uno squarcio enorme – il traghetto è andato a sbattere a tutta velocità contro l'Agip Abruzzo. Questo è il mio modesto parere.

Passando ora al racconto di quello che io ricordo, la sera del disastro, intorno alle 22,45 – purtroppo i minuti dell'orologio non si guardano mai con sufficiente attenzione, ma l'orario è abbastanza preciso – tale professor Palmerini, ex insegnante dell'Istituto tecnico nautico, morto a 92 anni, che stava pure lui dall'altro lato, mi disse: «Lello, hai visto? Avrai sentito: sembra che una bettolina sia andata a impattare con l'Agip Abruzzo e abbia preso fuoco».

A quel punto io e Franco, trovandoci al quarto piano, nella località Ardenza – con la zona di ancoraggio proprio di fronte – salimmo sul tetto e vedemmo del fumo nero, con qualche vampata di fiamme che ogni tanto si intravedeva. Ad un certo punto da questo fumo nero misto a nebbia, perché tutta la cappa del fumo si manteneva bassa, sbucò la sagoma del Moby Prince in fiamme da prua a poppa – a dirlo mi vengono ancora i brividi – ad eccezione della ciminiera, più centrale, che non aveva preso fuoco e che mi sembra non prese proprio fuoco.

A quel punto scesi giù, presi il giacchetto e volai via verso il porto, dove arrivai qualche minuto prima delle 23. Lì incontrai i due ispettori della Navarma, Pasquale D'Orsi e Giuseppe Starace. Scesi allora dalla macchina. I due ispettori stavano con i telefonini in mano: uno cercava di contattare la nave, mentre l'altro cercava di chiamare l'armatore, nella persona del dottor Vincenzo Onorato: nessuno dei due, però, ebbe purtroppo risposta. Dal momento che si stavano pure scaricando i telefonini, dissi ai due ispettori di salire in macchina per andare alla stazione piloti di porto, dove c'era il collega Sgherri che, al radar, aveva individuato la sagoma del Moby Prince che si muoveva ad una velocità di circa due nodi. Non so dire esattamente se si muovesse per la corrente o se le macchine fossero rimaste ancora in funzione, ma si muoveva comunque a quella velocità.

In seguito, verso le 23,30 toccò a me l'ingrato compito di avvertire l'armatore e, visto che il dottor Vincenzo non rispondeva, avvisai il commendatore Onorato: erano le 23,30-23,35, non più tardi. La prima domanda che il vecchio mi fece fu: «Comandà» – lo dico in napoletano – «c'era la nebbia?». Risposi: «Commendatò, non lo so, ma se c'era, era a banchi», anche perché io ero sceso dal tetto di casa e vedevo lungo la costa, a sinistra fino ad Antignano, mentre sulla destra fino al porto. È tutto qui.

**PRESIDENTE.** Signor Savarese, le chiedo di ripetere con precisione gli orari, perché sono abbastanza importanti. Alle 23,30 lei va in Capitaneria?

**SAVARESE.** Alle 22,40 il professor Palmerini mi ha informato e siamo saliti sul tetto.

PRESIDENTE. Dunque alle 22,40 eravate sul tetto?

SAVARESE. Più o meno, minuto più o minuto meno. In stazione piloti siamo arrivati, invece, intorno alle 23.

PRESIDENTE. D'accordo.

Adesso ha appena indicato un altro orario, le 23,30: è il momento in cui lei va via dalla stazione piloti?

SAVARESE. No, è il momento in cui ho telefonato all'armatore per dargli la «bella notizia». È toccato a me, perché i due ispettori dicevano di non avere il coraggio, per cui ho detto: «Guardate, ci parlo io, che sono quello che lo conosce da più vecchia data, così, anche se la notizia è dura, perlomeno gli viene data da una persona che conosce bene».

PAGLINI (M5S). Ringrazio il signor Savarese di essere qui oggi.

Il signor Savarese ci ha detto chiaramente di essere un testimone che vede quasi da subito quello che è successo.

SAVARESE. Come ho detto, intorno alle 22,40 sono salito sul tetto; considerate cinque minuti per aprire la porta del tetto. Diciamo che un po' prima delle 23 ho visto la nave.

PAGLINI (M5S). Quindi lei si rende conto che il traghetto...

PRESIDENTE. Senatrice Paglini, la invito a completare la domanda, dando poi modo al signor Savarese di rispondere.

PAGLINI (M5S). Mi scusi, Presidente, ma se non faccio la premessa non si riesce a capire neanche il senso della domanda.

PRESIDENTE. Va bene anche la premessa, ma la inviterei comunque ad evitare l'interrogatorio.

PAGLINI (M5S). Se ci sono problemi di tempo, propongo sin d'ora di riprendere eventualmente anche in un secondo tempo questa audizione che, secondo me, è fondamentale.

PRESIDENTE. La sua richiesta sarà valutata poi dalla Presidenza.

PAGLINI (M5S). Signor Savarese, nell'intervista rilasciata alla giornalista Emilia Trevisani de «Il Fatto Quotidiano», lei – che è una persona competente, essendo un pilota – ha detto di aver visto il traghetto Moby Prince sfilarsi dall'Agip Abruzzo. Lo ha affermato in modo chiaro e netto perché, come pilota, conosce anche gli orari. Ha detto inoltre di aver visto il camino azzurro del traghetto, per cui ha visto bene il Moby Prince.

Ci ha appena riferito che fu avvisato dal professor Palmerini, il quale le disse di sapere che una bettolina era andata contro l'Agip Abruzzo.

Come faceva il professor Palmerini ad avere questa notizia? Era una persona che accedeva ai canali di soccorso? Era stato avvisato da qualcuno telefonicamente?

Lei ci ha detto, poi, di essere andato verso la stazione piloti di porto e di aver incontrato i tecnici della Navarma D'Orsi e Starace, che stavano telefonando con un cellulare per avvisare l'armatore Onorato, senza riuscire però a contattarlo. Ci ha però anche riferito che, quando alle 23,30 riesce a contattare l'armatore, Onorato le chiede se c'era veramente la nebbia. Stante il suo racconto, devo dare per scontato che, nel momento in cui le fa quella domanda, l'armatore sapeva già, prima della sua telefonata, che c'era un mezzo della Navarma, il Moby Prince, coinvolto in una collisione in mare e qualcuno già gli aveva parlato della nebbia. Mi piacerebbe sapere se lei ha idea di chi possa aver avvisato l'armatore.

Le chiedo, inoltre, se lei è parente del tecnico della Navarma Savarese.

Per adesso mi fermo qui, signor Presidente, riservandomi di formulare eventualmente altre domande.

*SAVARESE.* Nel momento in cui appresi la notizia dell'incidente dal professor Palmerini, lungi da me chiedergli da dove l'avesse attinta, per cui su questo purtroppo non so rispondere. La notizia però mi fu riportata così. Il professor Palmerini disse: «Sembra che una bettolina sia andata a impattare con l'Agip Abruzzo». In ogni caso, il professor Palmerini come me era pratico del porto, per cui potrebbe avergli telefonato qualcuno; non lo so. A me comunque non telefonò nessuno e appresi la notizia da lui.

Per quanto riguarda poi l'armatore, i due tecnici della Navarma provarono a contattare il dottor Vincenzo Onorato, non il padre Achille. Da quel che so, se ad Achille la notizia non fu data da nessuno degli ispettori, credo di essere stato io il primo ad informarlo. Io gli dissi: «La nave è andata lì» e lui, da vecchio lupo di mare qual era, mi chiese subito se ci fosse la nebbia. Era una domanda ovvia.

In ogni caso, ho usato la cautela di non telefonargli direttamente a casa, mandando da lui prima un ragazzo, un suo impiegato che abitava nello stesso grattacielo a Portoferraio, al quale chiesi di avvisare Achille Onorato che era successo qualcosa al Moby Prince.

Solo dopo averlo informato, avrebbe dovuto passarmelo, perché temevo che cadesse per terra e si sentisse male. Non credo che altri gli avessero dato la notizia, perché altrimenti avrebbe chiamato senz'altro uno dei due ispettori o qualche altra persona per avere delucidazioni. Credo di essere stato io il primo ad avvisarlo. Parliamo comunque di un uomo che era abituato a qualsiasi incidente, anche se forse quello del Moby Prince è il più grave che gli sia capitato. In ogni caso, non fece una piega.

Per quanto riguarda invece il mio rapporto con Savarese Giuseppe, siamo omonimi, dello stesso paese, anche se io sono della zona del mare e lui della zona dei monti. Non abbiamo però una relazione di parentela. Siamo amici e conoscenti, anche perché il porto è piccolo e ci

si conosce tutti, oltre al fatto che tanti anni fa io ho lavorato con la Moby Lines, che allora si chiamava Navarma, con cui sono stato per un paio d'anni.

PAGLINI (M5S). Quindi non siete parenti?

SAVARESE. No, assolutamente no.

URAS (Misto). Signor Savarese, poco fa lei ci ha detto che con il professor Palmerini salì sul tetto, da dove vide l'area dell'incidente. Vedeste anche altre navi, altre imbarcazioni che erano nell'area dell'incidente? C'era anche un'altra petroliera? Potrebbe descrivere che cosa vedeste nell'insieme quando saliste sul tetto?

GRANAIOLA (Art. 1-MDP). Signor Savarese, lei ci ha riferito di avere incontrato anche il pilota di porto Sgherri. Si ricorda che cosa vi siete detti?

SAVARESE. Per rispondere al senatore Uras, dal terrazzo si vedeva solo il fumo e qualche vampata di fiamme che usciva.

Non ricordo, invece, di aver visto altre navi in rada, anche perché la visibilità, come ho detto, era molto limitata al sottocosta e lì navi non ce n'erano. Quello che si vedeva, e che ho visto, era quindi solo fumo, nebbia e, ogni tanto, qualche vampata di fiamma. Non si intravedeva neppure la sagoma della petroliera. Ho intravisto, invece, la sagoma del Moby Prince perché rispetto alla petroliera stava più verso terra, quindi tra la petroliera e la terra.

Quanto alla domanda della senatrice Granaiola, con Sgherri ci siamo detti molto poco, anche perché l'ho trovato in uno stato di grande prostrazione. In ogni caso, oramai diciamo che la frittata era fatta, per cui le domande non ci sono state praticamente quasi per niente. Sembrava brutto fare delle domande, visto che era lui ad aver portato fuori la nave. Mi sono astenuto dal chiedergli che cosa avesse o non avesse visto: è un po' come quando si va ad un funerale. Non so se sono stato esauriente.

CAPPELLETTI (M5S). Signor Savarese, credo che sia importante la sua testimonianza, che trovo molto collimante con quanto dichiarato dal marconista dall'Agip Abruzzo, il quale qui in Commissione ci ha riferito quello che vide una ventina di minuti dopo la collisione dal ponte della nave, dove si trovava insieme al comandante dell'Agip, precisando che per poco non rischiarono di collidere nuovamente con una nave incendiata. Presumibilmente deve aver visto la nave nello stesso momento in cui l'ha vista lei, signor Savarese.

Le faccio una domanda secca. D'Orsi e Starace erano già a conoscenza della collisione del Moby Prince o li ha informati lei, quando è giunto al porto? Ci ha detto che poi andaste nella stazione piloti: avete ritenuto di informare anche la Capitaneria o sapevate che la Capitaneria

era informata della collisione? Inoltre, quando andaste alla stazione piloti e affrontaste la questione – penso che saranno state circa le 23, visto che alle 23,30 lei ha avvisato Onorato – la Capitaneria fu informata e investita della cosa?

SAVARESE. D'Orsi e Starace erano sicuramente già a conoscenza della collisione, perché stavano cercando di contattare l'armatore Vincenzo Onorato per dargli la notizia. Non mi chieda da chi lo avessero appreso, però uno contattava l'armatore e l'altro continuava a chiamare la nave, facendo il numero del primo ufficiale, del comandante e altri numeri, senza però avere nessuna risposta. Che lo sapessero, quindi, è pacifico.

Quella sera arrivai in ufficio intorno alle 23. Non so se allora era in funzione a Livorno il sistema Port Approach Control (P.A.C.), ma c'era comunque la Capitaneria di porto che faceva ascolto sul canale 16 di soccorso, l'avvisatore marittimo e – *dulcis in fundo* – il pilota che, quando lavora, trasmette sul canale di servizio, il canale 12. Se lo abbia riferito il collega non so dirlo. In genere chi ne viene a conoscenza per primo è l'avvisatore, che è più verso il mare rispetto alla Capitaneria, per cui in genere è lui ad avvisare tutti. In ogni caso, penso che a quell'epoca Compamare facesse già l'ascolto continuo sul canale 16. Io sono arrivato molto dopo che è successo il fatto, per cui certe domande non le ho fatte a nessuno, per carità.

Ripeto, non so se lo abbia detto il collega, ma penso che prima di lui lo abbia saputo subito Compamare. La chiamata della petroliera arriva infatti sul canale 16 e il collega, se è in stazione, ascolta sul canale 16, mentre se non è stazione non ascolta, a meno che non ci sia il VHF della nave sul 16, per cui sente dall'altro lato.

CAPPELLETTI (M5S). In Capitaneria erano a conoscenza della collisione, ma non sapevano che uno dei due mezzi era il Moby Prince? Era questa la mia domanda. Considerato che lei è andato in porto, che ha incontrato D'Orsi, Starace e Sgherri, durante il contatto che ha avuto con questi soggetti, ha avuto l'impressione che la Capitaneria comunque sapesse che fosse coinvolto il traghetto Moby Prince oppure no?

SAVARESE. Me lo auguro. Se si guarda l'intervista che ho rilasciato a «Il Fatto quotidiano», forse sono sceso un po' sul volgare, ma, quando una bettolina o una nave esce dal porto, l'avvisatore lo scrive e a volte lo scriviamo anche noi, perché poi a fine mese si fanno i conti e qualcosa viene pagata a noi e qualcosa anche a loro. Se ci fosse stata una nave in avvicinamento, l'avvisatore e il collega avrebbero dovuto saperlo. Non siamo a Rotterdam, dove passano 20 navi: a quell'ora forse se ne saranno mosse una o due. Quanto al fatto che nessuno abbia realizzato che la bettolina non era uscita e che era uscito solo il Moby Prince non sta a me giudicare: la mia è sola una constatazione.



PAGLINI (M5S). Si sta parlando oggi di tempistiche e della consapevolezza che poco dopo venti minuti dall'impatto si sapeva che la seconda nave in collisione con l'Agip Abruzzo fosse il Moby Prince; l'ufficialità dalle carte risulta invece alle 23,17, quando gli ormeggiatori sul canale 16 parlano del Bertrand, del naufrago, eccetera. Oggi abbiamo invece saputo che molte persone – e lei è una di queste – erano al corrente dopo venti minuti dall'impatto che la nave in collisione era il Moby Prince e non era altro che quella.

Le rivolgo una semplice domanda: come mai si viene a sapere questa notizia ufficialmente solo oggi, dopo ventisei anni? Abbiamo avuto il senatore perché più persone ci hanno parlato delle famose «voci di porto», che dicevano che si sapeva che era il Moby Prince, lo sapevano molte persone. Lei oggi ci sta dicendo questo; ci sta dicendo che lei l'aveva visto, che il tecnico della Navarma D'Orsi lo sapeva, che il suo collega Starace lo sapeva, che il signor Pacini veniva avvisato dal tecnico D'Orsi, ci dice che l'armatore alle 23,30, quindi ancora prima dell'ufficialità, viene addirittura in contatto con lei e le chiede se la colpa della collisione fosse la nebbia. Vorrei aggiungere una mia considerazione; il signor Onorato sapeva, molto probabilmente, della sua telefonata, altrimenti non ha logica quello che le ha detto.

Lei dice che non sa se è stata avvisata la capitaneria. Io le chiedo se all'interno della sede dei piloti ci fossero uno o più radar; se il comandante Sgherri è seduto e controlla quello che vede nei radar e quindi ha la consapevolezza che la nave in collisione sia il Moby Prince e se segue eventualmente la rotta del traghetto per vedere che tipo di movimento ha, anche per poter eventualmente avvisare chi doveva prestare soccorso; se in quella sede lei vede anche il tecnico Florio Pacini che, avvisato alle 11,15 (se non ricordo male), si precipita nella sede dei piloti e dice di vedere D'Orsi e Starace e – chiedo – se vede anche lei, se gli orari quindi combaciano. Tutti sanno pertanto che si tratta del Moby Prince molto tempo prima dell'ufficialità. Questo è ciò che lei ci ha detto oggi. Cosa fece, eventualmente, il comandante Sgherri in quel momento per poter allertare i soccorsi? Le chiedo di aiutarci a comprendere meglio questi punti.

SAVARESE. Non credo che il collega Sgherri fosse in stazione al momento dell'impatto. Penso che si trovasse fuori al lavoro.

Il radar ce lo avevamo da qualche annetto, però se non c'è presenza in stazione, non siamo tenuti a fare la sorveglianza radar nella zona. Quando sono andato su, lui era però tornato e si era accorto, dalle dimensioni, che la nave che girava nei paraggi della petroliera era il Moby Prince. Se ne era accorto anche lui. Poi chi ha avvisato chi e cosa ha fatto, non posso poi dirlo perché io non c'ero. Purtroppo quella sera andò tutto per traverso. Sarà successo che lui pensava, che io credevo, che lui dicesse e avesse fatto e non ha fatto niente nessuno e questo lo sapete meglio voi che io. Il mio mestiere è fare il pilota e cercare di farlo bene, ma fare il

giudice mi riesce male. Mio padre diceva sempre: chi sta a mare naviga e chi sta a terra giudica. A me non piace giudicare. Giudico per me.

PAGLINI (M5S). Vorrei integrare la mia domanda chiedendole se i tracciati *radar* visti nell'attrezzatura della sede venivano registrati.

SAVARESE. Non credo che si trattasse di un *radar* di generazione tale da poter riesumare un tracciato. Per quello che ne so io, non poteva riesumare un tracciato. Se lo si accendeva tracciava e se stava spento non tracciava. Credo però che da quel modello di *radar* non sarebbe stato possibile estrapolare un tracciato di radar nemmeno se fosse stato acceso.

FILIPPI (PD). Lei ha detto che non fa il giudice, ma a proposito di giudici, lei è stato mai ascoltato dalla magistratura?

SAVARESE. No.

FILIPPI (PD). E perché non ha pensato di avere un'interlocuzione con la magistratura, non ha pensato invece di conferire, visto che c'è stata una richiesta, anche da parte della magistratura, rivolta indistintamente a tutti coloro che avessero elementi affinché li fornissero? La cosa che lei ci sta dicendo è infatti molto importante e singolare rispetto alla ricostruzione che fino ad oggi abbiamo avuto. Lei ci sta dicendo che pochi minuti dopo la collisione, di fatto, era chiaro che la sagoma della nave che aveva urtato l'Agip Abruzzo era la Moby Prince e lei sapeva più di altri, sicuramente, che aveva a bordo dei passeggeri; potevano essere 140 persone, di meno o di più, anzi probabilmente erano di più.

Fra l'altro, se ho capito bene quello che diceva anche la collega Paglini, lei ha affermato che giunto in porto altre persone sapevano che era il Moby Prince. Le ricostruzioni ufficiali che noi abbiamo asseverato durante le audizioni ci dicono esattamente il contrario. Perché non c'è mai stato un contatto con la magistratura visto che questi elementi erano noti da tempo?

SAVARESE. La mia posizione era marginale, senza alcun elemento a parte gli orari e non avrei mai pensato che Compamare, avvisatori e piloti, nessuno ci fosse arrivato. Non la prova fotografica, ma constatando che se non è lui è l'altro. Mettiamo che si sia parlato di bettolina o qualche altra cosa. Più di due o tre navi non si muovevano a quell'ora. Forse si sarà mosso solo il Moby Prince. Non ho però i tabulati dell'avvisatore e di Compamare, con chi è entrato e uscito e a che ora. Ma penso che sia uscito addirittura forse solo il Moby Prince; non so come abbiano fatto a non arrivarci.

Se chiamo la nave due o tre volte, la nave non mi risponde ed è uscita da un quarto d'ora, c'è qualcosa che non va; se chiamo l'altra e mi risponde, si va per esclusione. Purtroppo quella sera è andata male, ma anche se fosse andata bene, purtroppo da quello che vi ho detto con

navi in fiamme da prua a poppa, non se ne sarebbe venuti fuori in nessuna maniera.

FILIPPI (*PD*). Replico la domanda perché probabilmente non sono stato compreso. Vorrei sapere come mai lei non ha pensato di ritenere utile la sua deposizione, che dava una versione assolutamente differente da quella che è stata la ricostruzione ufficiale, che a Livorno sapevamo da subito e, cioè, che le autorità deputate al soccorso si sono rese conto della nave che ha impattato con l'Agip Abruzzo soltanto al momento del ripescaggio del naufrago, quindi esattamente un'ora e mezzo dopo.

Lei ci sta parlando oggi di una circostanza di un'importanza capitale e cioè che lei, dopo pochi minuti, salendo sul terrazzo o sul tetto, ha subito identificato la sagoma del Moby Prince. È andato in porto, ha trovato altre persone che erano consapevoli di questa cosa e in questi 25 anni non ha ritenuto opportuno che quella sua obiettiva osservazione costituisse un elemento importante per il processo? Il processo non è stato tenuto coperto, ma più di una volta la procura e il magistrato, nelle varie indagini, hanno detto: chi ha qualcosa da dire venga a dirlo.

Si tratta di una singolare difformità rispetto agli elementi su cui si è sviluppato il processo e che sono stati considerati, dalla stessa Commissione, elementi oggettivi e obiettivi. Le chiedo allora come mai non abbia ritenuto opportuno andare a testimoniare quello che lei aveva visto e quello che oggettivamente asseverava una situazione difforme a quello che era stato lo sviluppo processuale. Perché ha invece ritenuto opportuno farlo adesso?

SAVARESE. Sono stato convocato adesso, ma allora non pensavo neanche lontanamente che la mia testimonianza potesse servire a qualcosa; proprio non mi è passato per la mente. Anche perché, ieri ero dal mio dentista e, parlando, mi ha detto di aver sentito l'esplosione dalla finestra. Però alla fine non mi riesce di vedere, anche al processo, che vado a dire: io ho visto questa cosa? E quell'altro dice: io l'ho sentita prima l'esplosione, cinque minuti prima di te. Non avrei mai pensato di apportare qualche elemento da far variare i pesi della bilancia onestamente.

MUSSINI (*Misto*). Che esplosione? Ci può descrivere meglio? Il dentista ha sentito un'esplosione? Lei ha sentito un'esplosione? Che esplosione?

SAVARESE. No, io non ho sentito l'esplosione, questo me lo ha riferito ieri il dentista che ad un certo orario ha sentito anche il botto dell'impatto, con la relativa esplosione. Ma questo lo ha detto il dentista. Io ho visto solo la nave in fiamme verso l'orario che vi ho detto prima, poco prima delle 10,45-10,50. Siamo abbastanza precisi pure con gli orari. Il botto non l'ho sentito. Abito al primo piano e quindi non proprio fronte mare, un pochino più arretrato.

GRANAIOLA (*Art.1-MDP*). Vorrei ritornare all'inizio di quello che ci ha detto lei nella sua audizione. Se non ricordo male, lei ci ha detto che ha incontrato il professor Palmerini o il professor Palmerini era il dentista dove lei era? Chi era il professor Palmerini?

SAVARESE. È un mio condomino. Lui stava nel cortile e io sto al primo piano.

GRANAIOLA (*Art.1-MDP*). Lei ci ha detto che ha incontrato il professor Palmerini, che le ha detto che ha visto una bettolina; dopodiché voi siete saliti sul tetto, sul terrazzo e insieme avete visto ciò che ci ha riferito e cioè avete riconosciuto la sagoma del Moby Prince. Nella conversazione – immagino avrete conversato con il professor Palmerini – avete convenuto entrambi che non era una bettolina, ma che era il Moby Prince? Glielo chiedo perché di questa bettolina ne ha parlato anche il comandante Superina. Quindi la bettolina che ritorna negli interventi e nelle dichiarazioni di molti ci lascia molto perplessi. Perché lei ci ha detto anche che era una bettolina o era il Moby Prince, cioè uno dei due e quindi mi interessava conoscere l'interlocuzione fra voi due e se avete puntualizzato che non si trattava di una bettolina.

SAVARESE. Le ripeto: il professore era giù nel cortile del palazzo, io al primo piano e mi ha detto «hai visto, hai sentito che sembrerebbe che una bettolina sia andata ad impattare con l'Agip Abruzzo?». Però «sembrerebbe». Poi chi glielo abbia detto a lui o dove l'abbia sentito, non me lo chiedete.

Poi siamo andati sul tetto e di lì, dopo pochi minuti, siamo stati pure fortunati – si fa per dire – è sbucata la sagoma del Moby in fiamme e da lì l'ho riconosciuto io; è il mio mestiere riconoscere le navi anche dalla sagoma. Poi dalla ciminiera che era rimasta intatta, illuminata dai bagliori delle fiamme, si vedeva chiaramente che era il Moby Prince e quindi lì non c'era dubbio.

PRESIDENTE. Siccome abbiamo delle testimonianze che riferiscono di un movimento retrogrado del Moby Prince, lei ricorda quando il Moby Prince sbuca da questa area di fumo, se a lei era nettamente visibile, che andasse a marcia indietro oppure andasse a marcia avanti. Se lo ricorda?

SAVARESE. Era chiaramente visibile che questa era la petroliera e la nave andava da Nord verso Sud e quindi con il moto in avanti. Si vedeva chiaramente dalla ciminiera com'è fatta la sagoma, la prua, la poppa e andava a marcia avanti verso Sud. Questa è la sagoma della petroliera, che io non vedevo, la vedeva solo lui.

PRESIDENTE. Andava a marcia avanti verso Sud.

*SAVARESE.* Se vuole sapere il mio modesto parere, l'impressione è che a quell'ora la nave avesse già fatto un giro intorno alla petroliera. Questo, a lume di naso, lo prenda con il beneficio di inventario.

*PRESIDENTE.* Quindi dopo venti minuti, perché l'impatto avviene alle 22,25 e voi lo vedete sul tetto intorno alle 22,45, poteva aver fatto secondo lei già un giro?

*SAVARESE.* Secondo me sì.

*PAGLINI (M5S).* Lei che vede la scena e dice che la vede in modo chiaro, si ricorda in che direzione è la prua dell'Agip Abruzzo? Lei vede in modo chiaro e netto le luci della petroliera e del traghetto o vede le due navi in altra condizione?

Lei viene in contatto con il D'Orsi, che chiama con un telefono cellulare? Per caso, sente nei commenti del D'Orsi (che sta cercando di contattare anche il Pacini), che aveva modo di contattare qualcuno all'interno del Moby Prince? Il dubbio è infatti che, avendo un cellulare e magari non avendo altre possibilità, è possibile che abbia contattato direttamente qualcuno all'interno del Moby Prince per avere un'idea, anche perché nel video della giornalista Trevisani, che noi abbiamo ascoltato, la prima domanda che il tecnico Pacini riceve dal D'Orsi, non appena lo contatta telefonicamente, è: «Dove sei?» molto probabilmente – dice lui – pensando che lo stesso Pacini, che doveva essere imbarcato quella notte, potesse essere a sua volta all'interno del traghetto. Quindi lei, essendo a contatto, a vicino contatto con queste persone, sente commenti del fatto che hanno parlato fra traghetto e tecnici? Così avremmo avuto idea di un diretto contatto. Quando lei è uscito dalla sede dei piloti, per caso è andato nel molo o in altre sedi e se ha sentito i discorsi che venivano fatti magari anche da qualcuno della Capitaneria?

*SAVARESE.* Non ho mai visto la nave Agip Abruzzo. Si è visto solo fumo e ogni tanto qualche bagliore di fiamme che qualche volta calava e a volte si alzava e quindi non ho visto la sagoma della nave e le luci.

Non conosco Pacini di persona. Per quello che so, quei due minuti che siamo stati in banchina, mentre sono salite in macchina queste due persone, ho sentito solo che cercavano di contattare la nave e l'altro cercava di contattare l'armatore Onorato. Era lungi da me essere curioso riguardo chi chiamassero se la nave, il comandante, il primo ufficiale o il direttore. Non era proprio il momento. Uno cercava di contattare, con vari numeri telefonici, perché se non risponde il numero della nave c'è quello del primo ufficiale, del direttore e, quindi, non vi fu risposta dalla nave.

*PAGLINI (M5S).* Non facevano commenti sul fatto che avevano parlato con qualcuno del traghetto?

SAVARESE. Per quello che ho potuto vedere, non gli rispondeva nessuno.

PAGLINI (M5S). E le luci del traghetto lei le ha viste?

SAVARESE. No. era una fiamma prua poppa. Era la vernice che bruciava e quando ho guardato, ho visto la fiamma e se non era per la ciminiera, l'avrei riconosciuta ugualmente perché la fiamma mi dava la sagoma della prua e della poppa, più la ciminiera, era la certezza che era lei, ma non si vedeva una luce accesa, non si poteva vedere.

PRESIDENTE. Come spiega che il sopravvissuto Bertrand in questa nave totalmente infuocata riesce a sopravvivere restando a poppa? A suo avviso, come può essere accaduto?

SAVARESE. Si è trattato della «fortuna dei principianti»: probabilmente si trovava in una zona più arieggiata, l'unica, perché da lì partiva la scaletta per un'uscita di emergenza che finiva direttamente sulla poppa. Ora non ricordo se fosse una scaletta verticale o a chiocciola e se sopra vi fosse un portello o una piccola casamatta. Era un'uscita che a volte usava anche lui quando andava di fretta. Probabilmente si è trovato lì.

C'è un'altro aspetto da considerare: a me sembra che anche i portelli per l'imbarco pilota fossero chiusi (due portellini al centro della nave, sui lati destro e sinistro): ciò vuol dire che lì il fumo... Come ho letto su qualche giornale, i medici hanno detto che in assenza di ossigeno il cervello va in *tilt*, perché quei portellini sarebbero stati facilmente apribili. Mi sembra che fossero chiusi entrambi.

CAPPELLETTI (M5S). Siccome l'orario è particolarmente importante, come fa a ricordare con precisione l'ora in cui siete saliti sul tetto, cioè alle 22,40?

SAVARESE. Sono arrivato in porto intorno alle 23,00. Siamo stati lì un pochino a confabulare sulla disgrazia e alle 23,30 ho detto: si sta facendo tardi, bisogna avvisare il commendatore. Quindi, partendo dalle ore 23,30 e rifacendo il percorso a ritroso, potrò sbagliare di cinque minuti, ma se non erano le 22,40, erano le 22,45.

Poi non ricordo se a quell'epoca avessi il cellulare. A parte che non ho chiamato nessuno, ma probabilmente neppure avevo un cellulare.

PRESIDENTE. Il numero del cellulare del signor D'Orsi ce l'aveva?

SAVARESE. No.

PRESIDENTE. Non ce l'aveva?

SAVARESE. Non credo che io avessi nemmeno un cellulare.

PRESIDENTE. Un numero di cellulare può essere chiamato anche dal telefono di casa.

SAVARESE. No.

FILIPPI (PD). Lei conosce o conosceva l'ammiraglio De Falco?

SAVARESE. No, non di persona. Mentre con gli altri ufficiali di capitaneria abbiamo tutti una certa familiarità, con l'ammiraglio De Falco non ci siamo mai presentati, né lo ricordo.

PRESIDENTE. Sul Moby Prince lei è mai stato imbarcato?

SAVARESE. Né da pilota, né da passeggero.

PRESIDENTE. Conosceva il comandante Chessa?

SAVARESE. Certamente.

PRESIDENTE. Era una persona attenta?

SAVARESE. Molto, anche di esperienza. Era una persona di una certa età.

PAGLINI (M5S). Vorrei tornare invece sulla telefonata che lei fa all'armatore: essendo lei un pilota, oltretutto neanche in servizio quella sera, come mai è lei a fare questa chiamata e non la fanno altre persone magari preposte a un certo tipo di contatto?

Le chiedo anche se questa telefonata viene fatta dalla sede dei piloti con un telefono fisso, oppure con quale ausilio, e se può dirci qualcosa di più in proposito, anche perché, se è addirittura lei a chiamarlo, immagino che non sia una telefonata di un secondo. Immagino che le chiederà di più e avrete avuto un colloquio più esaustivo. Se sì, le chiedo di riuscire a focalizzare meglio quella telefonata.

Inoltre, anche secondo quanto emerso in altre audizioni, i telefonini erano già abbastanza diffusi nel 1991, visto che ce l'ha addirittura un tecnico, anzi più tecnici, di una compagnia. Le chiedo di ricordare se soggetti di una certa importanza e che rivestivano un certo ruolo avessero il cellulare, ad esempio il pilota del porto o il comandante della capitaneria, e se le comunicazioni venissero fatte anche attraverso questi strumenti, comunque diffusi al tempo.

Quindi lei non riesce a parlare con Vincenzo, ma parla con Achille Onorato. L'imprenditore le chiede della nebbia. Immagino, se non era stato messo prima al corrente della nebbia, che per lui sarà stato come fare tredici al totocalcio sapere che l'impatto era avvenuto per la nebbia, perché sarebbe potuto accadere per qualsiasi altra motivazione. Non è vero? Le chiedo se può raccontarci meglio quella telefonata.

*SAVARESE.* Ho telefonato io, senatrice Paglini, perché gli altri due presenti, D'Orsi e Starace, non si sono sentiti di chiamarlo, perché stavano usando il loro cellulare per avvisare il figlio. Credo che abbiamo chiamato Achille Onorato con il telefono fisso dalla stazione, perché, a forza di usarli, i cellulari di allora si scaricavano abbastanza velocemente. Allora ho fatto io la telefonata. Essendo stato suo dipendente, pilota e conoscente di vecchia data, ho pensato di farla io. Qualcuno doveva fare la telefonata, ma nessuno voleva dargli la brutta notizia. Allora ho pensato di dargliela io, perché mi conosceva ed ero un amico. Anche gli altri saranno stati amici, ma nessuno si è sentito di dargli la notizia. Qualcuno doveva dirglielo e sono stato io.

Quindi, la prima domanda è stata: c'era nebbia? Perché altrimenti un fatto così, andare a sbattere senza che ci fosse nebbia, è inspiegabile. Il traghetto doveva essere passato talmente vicino e aver avuto un'avaria per andare ad impattare contro la petroliera. La cosa più probabile è che c'era la nebbia ed era a banchi. Io non ho neanche guardato i bollettini del mare se quel giorno davano nebbia oppure nebbia a banchi. Senatrice Paglini, ho perso tanti amici sulla nave, a cominciare dal comandante. Questa era la mia ultima curiosità.

*PAGLINI (M5S).* Lei che è un pilota di porto e quindi conoscitore di eventi meteorologici, a Livorno la nebbia era un fenomeno costante? Era percepito continuamente nel mese di aprile? Era normale che nel porto di Livorno ci fosse nebbia ad aprile, come ci si trovasse in piena Pianura Padana?

*SAVARESE.* Aprile è proprio il mese della nebbia. Non c'è tutti gli anni, ma qualche giornata di nebbia c'è e quasi sempre in quel periodo.

*PAGLINI (M5S).* Sempre in base alla sua competenza, nel porto di Livorno era consueto che entrassero e uscissero bettoline in orari notturni? Era un evento raro? O impossibile? Si verificavano tali episodi? Anche perché abbiamo avuto prova di bolle emesse a natanti di questo tipo, che appunto certificavano le uscite notturne, nonostante ci fosse un divieto. Essendo lei pilota, è a conoscenza di movimenti di questo tipo? Ci può spiegare questo aspetto?

Per quello che riguarda il fattore nebbia, anche rispetto alle audizioni svolte finora, abbiamo sentito dire l'esatto contrario, a partire dal senatore Matteoli, cioè che la nebbia a Livorno non si vedeva proprio. Quello che ci sta dicendo oggi è abbastanza singolare.

*SAVARESE.* Io l'ho vista diverse volte.

Riguardo al divieto di uscita notturna per le bettoline mi giunge nuovo, perché sono sempre entrate e uscite al bisogno e a qualsiasi ora. Basta guardare un registro dei piloti che è scritto a penna, con varie calligrafie: vede gli orari e vede quante ne possono uscire e entrare in un mese o in una settimana, a qualsiasi ora.



PRESIDENTE. Invece sulla nebbia?

SAVARESE. Ve l'ho detto: nei mesi di nebbia, che sono aprile e settembre, alcune giornate nebbiose le abbiamo avute. Ricordo quante volte si entrava con una nave, si pensava di potercela fare, ma arrivati a un certo punto del porto ci si fermava e si affondava l'ancora, perché c'era nebbia e non si vedeva niente. Insomma sono capitate diverse giornate nebbiose nella storia di Livorno. Non è vero che non ci sta mai la nebbia. Poi a volte non c'è in porto, ma fuori sì.

CAPPELLETTI (M5S). Vorrei rivolgerle una domanda conclusiva, se mi è permesso, stavolta lasciando da parte i fatti. Vorrei una sua considerazione, anche vista la sua esperienza da pilota: che opinione si è fatto sui motivi della collisione?

SAVARESE. L'avevo già detto in premessa: purtroppo, come per gli incidenti d'auto, se non succedono per dabbenaggine o distrazione, vi è la presenza del dolo. Qui dolo non ce n'è. Secondo me la nave è andata a sbattere perché la petroliera era coperta dalla nebbia. Sono stati tratti in inganno, perché lungo la costa si vedeva molto bene, ma in quella direzione si vedevano banchi di nebbia. Le ripeto: non so cosa dicessero i bollettini del mare o cosa abbia dichiarato gli altri, magari i marittimi dei traghetti che sono entrati e usciti quella sera, ma probabilmente la nave lì era coperta da un banco di nebbia.

PRESIDENTE. Siccome ci dicono sempre che il Moby aveva il radar acceso in uscita, per cui, al di là della nebbia, un natante era comunque visibile, come spiega il fatto che si possa andare addosso a una cosa così grande, che non è uno scoglio, avendo il radar acceso?

SAVARESE. Io non so chi glielo abbia confermato e se fosse veramente convinto di quanto ha detto. Io qualche dubbio rispetto al radar sempre acceso ce l'avrei.

PRESIDENTE. Secondo lei il traghetto poteva uscire senza radar, navigando a vista, di notte?

SAVARESE. A quell'epoca si faceva. Le faccio una constatazione: la mattina dopo (quel giorno sono andato a letto alle 5 e alle 7 del mattino ero di nuovo fuori), alle 8,30, uscivano i traghetti per la Corsica: ho notato che quella mattina avevano tutti e due i radar accesi.

Quindi diciamo che all'epoca era una certa prassi, nel momento in cui si pensava che vi fosse visibilità, quella di spegnere il radar, perché dava noia o faceva rumore. Probabilmente era spento.

PRESIDENTE. Che il *radar* fosse acceso si desumeva dal fatto che l'antenna stesse girando?

SAVARESE. Non basta, perché l'antenna può girare anche se il *radar* non è inserito. Può essere rimasto in *standby* e l'antenna continuava a girare.

PRESIDENTE. Non è detto quindi che sia utilizzato.

Le faccio un'altra domanda: lei ricorda qualcosa della motonave Aldo che esce dal porto alle 23,30?

SAVARESE. Con il collega pilota a bordo.

PRESIDENTE. Sì, esattamente alle 23,30. Nel momento in cui c'è una petroliera incendiata e, in teoria, si sta cercando una seconda nave, la motonave Aldo esce regolarmente dal porto e passa in mezzo alla zona dell'impatto, come testimoniano i tracciati *radar*.

SAVARESE. L'ho visto quando ho guardato l'intervista che avete fatto al collega.

PRESIDENTE. Lei si ricorda che motonave fosse e cosa facesse?

SAVARESE. Era un altro nostro cliente affezionato e quindi veniva spesso. Era una piccola nave.

PRESIDENTE. Cosa faceva? Trasportava passeggeri? Merci?

SAVARESE. Passeggeri, mezzi gommati, *container*; sa, quelli che vanno sui pianali. Un giorno era traghetto passeggeri, un altro giorno trasportava merci.

PRESIDENTE. Si ricorda chi fosse il comandante o il pilota?

SAVARESE. No. Non ricordo chi fosse il comandante a quell'epoca.

PRESIDENTE. Non si ricorda.

SAVARESE. È probabile che quando sono usciti dal porto si sono accostati, così, per curiosità, un pochino a sud per andare a vedere che cosa c'era di là. Capito?

PRESIDENTE. Anziché uscire verso nord.

SAVARESE. Esatto...siamo tutti italiani.

PRESIDENTE. Magari ha fatto questa rotta strana per andare a vedere che cosa era successo.

SAVARESE. Sapendo che nessuno lo osservava, ha pensato di andare a guardare cosa si vedesse. Questo l'ho dedotto guardando l'intervista che

avete fatto al collega, perché probabilmente ha agito così. Voi potete facilmente sapere chi fosse il comandante, ma io non me lo ricordo.

PRESIDENTE. Va bene. Senatrice Paglini, vuole fare un'ultima domanda?

PAGLINI (M5S). Se abbiamo tempo ne sarei grata.

PRESIDENTE. Faccia quest'ultima domanda.

PAGLINI (M5S). Le chiedo se all'interno della sede dei piloti si ascoltasse il canale 16, perché quando è venuto in audizione il comandante Sgherri ci ha riferito un fatto preciso (cito dal resoconto stenografico di quell'audizione): «In questa situazione, ho scoperto l'esistenza di un bersaglio» – qui probabilmente il comandante Sgherri stava guardando il radar – «che si muoveva in maniera strana, andando un po' avanti e un po' indietro. All'inizio l'ho scambiato per una delle navi che era in rada e salpava, mentre dopo è risultato trattarsi del Moby Prince, come identificato dagli ormeggiatori del porto di Livorno che erano già arrivati con la loro barca». Quindi, voi lo sapete prima dell'orario ufficiale. Viene anche il pilota Sgherri, vi trovate tutti insieme, e lui dice di vedere il tracciato. Nello stesso tempo sentite il canale 16 e capite che nessuno sta cercando il Moby Prince. A quel punto non viene in mente a qualcuno di dire: siamo qui, abbiamo la certezza che sia il Moby, fate qualcosa? Questa è la domanda.

Con riferimento alla nebbia e alla sua ipotesi sulle cause della collisione (perché dobbiamo ancora capire se all'ora dell'impatto, non prima e non dopo, ci fosse nebbia sulla petroliera), il comandante Superina, appena sceso sul molo, rilascia a caldissimo un'intervista televisiva a Tele-Granducato. Vorrei riferire quello che dice, così le sue parole restano agli atti: «eravamo all'ancora quando il terzo ufficiale, il signor Rolla, mi ha avvertito che sul *radar* vedeva chiaramente una nave in avvicinamento. Tutti abbiamo pensato a una bettolina e non ci siamo allarmati più di tanto. Mi sono detto: ci ha sicuramente visti, poi accosterà, e mi sono messo nuovamente tranquillo. Invece abbiamo sentito una grande botto. La mia nave è stata scossa violentemente da cima a fondo, poi per un attimo c'è stato un grande stridore di lamiere e ho capito che la nave che ci era venuto addosso non poteva essere una semplice bettolina.»

In questa dichiarazione del comandante Superina, fatta quella notte appena mette piede sul molo di Livorno, non si sente parlare del fattore nebbia. Lei come legge questa sua dichiarazione a caldo? Se ci fosse stata nebbia, secondo lei, non avrebbe dato una versione diversa?

SAVARESE. Tocca a me fare l'avvocato del diavolo: tra un traghetto e una bettolina c'è la stessa differenza che passa tra una Cinquecento e una Maserati, per capirci. Se non ci fosse stata nebbia l'avrebbe vista a occhio, anche se oggi sulle navi si usa, anche quando c'è buona visibilità

o se la nave cammina lungo costa, di guardare il *radar* e non guardare fuori dal finestrino.

PAGLINI (M5S). Infatti il terzo ufficiale parla di una nave.

PRESIDENTE. Facciamolo finire.

SAVARESE. Ho già risposto.

PAGLINI (M5S). Invece cosa può dirmi rispetto al fatto che in sede piloti tutti ascoltate il canale 16 e sentite che nessuno sta cercando il Moby Prince?

SAVARESE. Non abbiamo guardia fissa in stazione. Quindi, se il pilota è fuori è difficile che ascolti il canale 16, a meno che non è sul ponte di comando della nave, dove c'è più di un VHF e uno è acceso sempre sul canale 16. Ma se è fuori sull'aletta può perdere la battuta. Quindi, in stazione non c'è una guardia continua.

PAGLINI (M5S). Mi sono spiegata male: siccome siete tutti lì, ascoltate il canale 16 e sentite che non si sta parlando di Moby Prince, visto che avete questa consapevolezza, mi chiedo come mai nessuno si senta in coscienza di dire: sappiamo con certezza che è il Moby Prince.

SAVARESE. Fino alle 23 lì non c'ero. Quello che è successo prima non glielo so dire. Quando sono arrivato su, il collega si era reso conto che era il Moby Prince, non so se dal *radar* o da altre circostanze: se non era la bettolina, non era una nave in arrivo e non era un'altra cosa, allora era il Moby Prince. Poi dal *radar* si vedeva anche la sagoma: una bettolina è così, mentre il Moby Prince è giusto il doppio. Fa il doppio dell'eco. Un occhio esperto ne sa riconoscere all'incirca la sagoma, poi se la paragona con quella della petroliera che è di 300 metri si va un po' per esclusione. Oggi ci sono altri sistemi di identificazione: c'è la AIS che permette di conoscere direttamente il nome della nave.

PAGLINI (M5S). Ma nessuno, nonostante non si sappia quale sia la seconda nave, avvisa che è il Moby Prince.

SAVARESE. Questo è capitato. C'è chi è più vispo e chi è meno vispo.

PRESIDENTE. Ringrazio il signor Savarese per la sua disponibilità. Dichiaro conclusa l'audizione.

*I lavori terminano alle ore 14,15.*