



Senato della Repubblica

---

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 55

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

AUDIZIONE DEL COMANDANTE ROBERTO CANACCI,  
UFFICIALE DELLA CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO  
ALL'EPOCA DEI FATTI, E DEL DOTTOR LUCA COLLODI,  
GIORNALISTA

62<sup>a</sup> seduta: martedì 27 giugno 2017

Presidenza del Presidente LAI

## I N D I C E

**Audizione del comandante Roberto Canacci, Ufficiale della Capitaneria di porto di Livorno all'epoca dei fatti**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 10, 11 e <i>passim</i>	CANACCI . . . . .	Pag. 3, 6, 8 e <i>passim</i>
BATTISTA (Art.1-MDP) . . . . .	6		
CAPPELLETTI (M5S) . . . . .	11		
FILIPPI (PD) . . . . .	15, 19		
FLORIS (FI-PdL XVII) . . . . .	19, 20, 21 e <i>passim</i>		
GRANAIOLOLA (Art.1-MDP) . . . . .	9, 16		
MATTEOLI (FI-PdL XVII) . . . . .	7		
URAS (Misto-CP-S) . . . . .	12, 13, 14		

**Audizione del dottor Luca Collodi, giornalista**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 22, 25, 29	COLLODI . . . . .	Pag. 23, 25, 26 e <i>passim</i>
BATTISTA (Art.1-MDP) . . . . .	27, 28		
GRANAIOLOLA (Art.1-MDP) . . . . .	27		
MATTEOLI (FI-PdL XVII) . . . . .	26		
MUSSINI (Misto) . . . . .	31		
URAS (Misto-CP-S) . . . . .	25		

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

---

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

*Interviene il comandante Roberto Canacci.*

*È presente alla seduta, ai sensi dell'articolo 23 del Regolamento interno, il dottor Fabio Ignazio Scavone in qualità di collaboratore della Commissione*

*I lavori hanno inizio alle ore 11,30.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione del comandante Roberto Canacci, Ufficiale della Capitaneria di porto di Livorno all'epoca dei fatti**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del comandante Roberto Canacci.

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.

Do la parola al comandante Canacci.

CANACCI. Siamo usciti in mare con la CP 250. Il Comandante mi fece posizionare giù al *radar* per seguire la navigazione della motovedetta. Teniamo conto che eravamo tutti membri del personale, in parte di leva, ma anche raccogliaccio, cioè che non faceva parte dell'equipaggio della motovedetta. Il Comandante stesso non ne faceva parte ed il direttore di macchina era di un'altra motovedetta. Siamo quindi usciti in mare e una volta arrivati all'imboccatura del porto ci siamo trovati addirittura davanti ad una sorta di muro caliginoso. Da questo muro, mentre ci stavamo infilando nell'imboccatura a Sud del porto di Livorno, è uscito fuori il peschereccio. Abbiamo quindi fatto posizionare del personale a prua, per avvisarci. Io, nel frattempo, mi ero già inserito sotto al *radar*, che aveva quelle caratteristiche che ho detto: non aveva niente a che vedere con i *radar* da 10 centimetri di navigazione delle navi mercantili che hanno la polarizzazione orizzontale e verticale per poter discernere i vari bersagli.

*(I lavori, sospesi alle ore 11,45, sono ripresi alle ore 11,50).*

*(Segue CANACCI).* Io, più che inserire l'*anti-clutter*, che è un dispositivo elettronico per poter pulire relativamente lo schermo, non potevo

fare. Appena usciti dal porto, ovviamente, io mi sono trovato davanti a una chiazza bianca, che si estendeva su tutta la rada di Livorno. Indipendentemente dalla presenza o meno di nebbia di cui poi, se volete, parleremo, la composizione fisico-chimica delle acque della zona di Livorno, in quel punto favorevole alla nebbia, aveva fatto sì che il fumo e le particelle carboniose dell'incendio aumentassero a dismisura questa grande nebbia che c'era già in zona.

Le particelle carboniose trasmettevano le onde elettromagnetiche sullo schermo del *radar* e lo illuminavano. È chiaro, quindi, che non era un *check* perfetto: fra le varie luminosità, ogni tanto riuscivo a discernere un bersaglio, ma non con un'estrema facilità. Potevo dare una direzione perché la riga curvilinea e le strutture portuali erano ben visibili, perché eravamo abbastanza vicini e quindi potevo dare dei consigli al mio collega per la navigazione. Quella sera, però, c'era una propagazione di onde elettromagnetiche eccezionale. Si sentivano le comunicazioni dirette e in maniera più che intelligibile di Genova radio, dei piloti del porto di Genova, dei piloti del porto di Amelia, nonché le comunicazioni della stazione radio costiera francese di Cap Sagro, in Corsica, che praticamente zittiva con la sua potenza qualunque altra comunicazione si svolgesse nell'ambito della rada di Livorno. In pratica, quindi, quando cercavamo di parlare dovevamo aspettare che terminasse il segnale portante della stazione radio francese per poterci inserire. Livorno radio aveva già fatto presente questo fatto, ma a Cap Sagro non se ne sono preoccupati più di tanto. Questo, però, è stato un deterrente enorme per il prosieguo dell'azione della Capitaneria di porto.

Abbiamo continuato a navigare e ad un certo punto, dalle comunicazioni, si è sentito che i mezzi di soccorso (motovedette dei Vigili del fuoco e rimorchiatori) non riuscivano a scorgere l'Agip Abruzzo, che era a 2,7 miglia dalla diga della Vegliaia, quindi a quattro chilometri. Non riuscivano a vederla per via del fumo, allora hanno chiesto di suonare e non riuscivano a vederla lo stesso. A quel punto hanno chiesto addirittura di sparare dei razzi, dei segnali luminosi e alla fine, piano piano, qualcuno è riuscito ad avvicinarsi dalla parte non interessata dall'incendio.

Ho portato una cartina nautica in cui sono riportate tutte le navi alla fonda di quella notte, dalla quale si può vedere l'Agip Abruzzo messa in posizione, con riportata anche la lunghezza della nave ed il suo orientamento alle ore 22,25. Quando siamo usciti dall'imboccatura del porto di Livorno, come vedete sulla cartina dove c'è scritto 22,14 (l'altra non è agibile, perché si va in secca) siamo piombati in un grosso nebbione, dovuto ovviamente all'incendio in atto, ma già presente in zona.

Dalle successive inchieste che abbiamo fatto, infatti, è risultato che già diversi Comandanti di navi in ingresso, come la Car Express e la motonave Adige che invece era uscita, hanno riferito di una grossa nebbia praticamente dall'altezza della Meloria fino quasi a tre miglia dal Porto di Savona.

Questo è uno dei tipi di nebbia più infidi che ci possano essere, perché è la classica nebbia di avvezione, che si forma quando la temperatura

del mare è inferiore alla temperatura dell'aria soprastante. Questo tipo di nebbia non rimane fissa ed ancorata sul posto, come tutte le nebbie serie che si rispettino, ma viaggia seguendo il vento del momento e si sposta. Noi abbiamo continuato la nostra navigazione ma ad un certo punto chiedevano lumi a me, ma io non avevo la situazione molto chiara giù dal mio P.P.I (*PLANE POSITION INDICATOR*).

Vedevo alla rada, ogni tanto, anche i punti che segnalavano le navi che erano alla fonda, fra cui il Cape Breton che è la nave militare americanizzata, carica di esplosivi, e quindi abbiamo cominciato a navigare praticamente toccando nave con nave, tanto che aveva già cominciato a suonare la campana, a far suonare il corno da nebbia, a mandare fischi.

Ci hanno illuminato da sopra, quando ci hanno visto arrivare più vicino, ma noi ci siamo portati prima sopra il Gallant II, che è la prima nave, poi siamo scesi in corrispondenza del Cape Breton e poi abbiamo cercato di avvicinarci all'Agip Abruzzo, ma non ci siamo arrivati. Siamo arrivati a vederlo in lontananza, perché poi ovviamente è giunta la notizia che l'altro natante coinvolto nell'incidente non era una bettolina, ma una nave passeggeri e quindi, chiaramente, la situazione si è ribaltata.

In questo caso giuridicamente non si trattava di una collisione, ma di un urto, perché una nave era ferma alla fonda e l'altra le è andata addosso. Si parla di collisione quando entrambi i natanti sono in movimento.

Siamo ufficiali di esperienza nel settore marittimo-mercantile e sappiamo che quando c'è una collisione, le navi si trovano sul posto, ma sono sempre incastrate oppure poco distanti l'una dall'altra, oppure una affondata e l'altra affondata per metà, ma sempre in zona. Non accade mai, come è successo invece con il Moby Prince, che una nave si sfilava e se ne va in giro, con un grosso raggio di evoluzione che addirittura ha portato a farle sfiorare gli scogli dell'Accademia navale, il che vuol dire che si è allontanata dalla zona. Quando abbiamo avuto questa notizia, ci siamo messi controcorrente, seguendo i relitti che si trovavano, perché ci siamo trovati di fronte a dei relitti in fiamme, in quanto gran parte delle zattere di salvataggio esterne del Moby hanno preso fuoco e sono cadute in mare. Abbiamo quindi cominciato a ripercorrere questa traiettoria e ad un certo punto, anche se io dal P.P.I non l'ho potuto vedere, è apparsa dalla nebbia la carcassa del Moby Prince, che viaggiava a velocità di sette o otto nodi, venendo in avanti non solo completamente in fiamme, ma con le paratie color rubino in quanto incandescenti, con le vetrate già completamente sfondate, da cui uscivano lingue di fiamme.

A quel punto, il Comandante ha dato ordini di seguire il Moby Prince e poi di dirigerci per il rientro in porto. Io ero giù in plancia, al piano di sotto, avevo un ripetitore della radio, ma lì erano tali il trambusto e la confusione che non ho seguito esattamente le disposizioni che lui ha dato o quello che ha ricevuto.

A questo punto, abbiamo cominciato a ritornare. Siamo andati contro-bordo al Moby Prince perché, dato che c'era stato un naufrago, volevamo vedere se in mare si trovava qualcun altro ancora vivo o morto. Quindi abbiamo rifatto tutta la rotta che aveva seguito il Moby Prince fino ad al-

lora, trovando pezzi di lancia di salvataggio, zattere in fiamme e relitti vari, tutto immerso nella nafta.

Dopodiché ci siamo diretti verso la banchina dove siamo arrivati dopo un certo periodo di tempo che ora non ricordo. Siamo arrivati in banchina verso le 13,50 – 14 e abbiamo richiesto l'ausilio dei mezzi del soccorso aereo. Vi ho portato, in fotocopia, la relazione delle attività che sono state svolte durante le ore successive. Abbiamo continuato la ricerca dei naufraghi per due o tre giorni. Avevamo suddiviso il luogo ove era avvenuto il sinistro in zone per assegnarle alle varie motovedette e ai vari mezzi che man mano arrivavano perché lo Stato maggiore era stato avvisato fin dall'inizio, quindi, dopo il rimorchiatore Gigante che è arrivato abbastanza presto, sono arrivati anche altri mezzi e altre navi. Per la ricerca, abbiamo impiegato i mezzi navali e i mezzi aerei che avevamo a disposizione. Il Monte Venda (Centro Coordinamento Soccorso aereo) si gestiva da sé. Aveva dichiarato il suo D.S.O., come chiamato gergalmente, in Capitaneria di porto, dirigeva le operazioni di soccorso per conto proprio. Avete copia delle operazioni del soccorso.

BATTISTA (*Art.1-MDP*). Signor Presidente, vorrei un chiarimento sui documenti che ci sono stati consegnati. Prima di tutto vorrei chiedere al nostro ospite se può descrivere le sagome dei profili di queste navi e in secondo luogo vorrei porre una domanda più specifica.

Come lei sa, ci sono stati due ormeggiatori, Valli e Mattei, che hanno recuperato una zattera autogonfiabile indenne dalle fiamme. Lei ha ricordato che quando siete andati a cercare la nave coinvolta – l'Agip Abruzzo – avete visto diverse lance in fiamme. Invece i due ormeggiatori dicono che questa zattera autogonfiabile è stata consegnata alla Capitaneria. Avete fatto degli approfondimenti su questa zattera? Sembra, infatti, anche vedendo le immagini della Moby Prince, che sia andato tutto in fiamme e invece poi è stata ritrovata questa zattera. Non so se lei ricorda questo particolare ma se lo ricorda sa dirmi se siete stati in grado di risalire alla nave dalla quale proveniva la zattera?

CANACCI. Per quanto riguarda il prospetto che vi ho portato, lo avevo elaborato a suo tempo per chiarire come il personale della nave Agip Abruzzo possa aver confuso una nave traghetto con una bettolina. Nel porto di Livorno, infatti, le bettoline non sono dei piccoli mezzi semoventi ma sono delle vere e proprie navi cisterna di discreto tonnello, quindi sono piuttosto grandi.

Come vedete, il Moby Prince è di poco più grande e, nella concitazione del momento, dopo un urto e con un incendio che stava divampando, con 82.000 tonnellate di greggio Iranian Light sotto i piedi, che è considerata la benzina dei greggi e che è altamente esplosivo e infiammabile, è chiaro che, a mio parere, esisteva la possibilità di confondere le due navi. D'altro canto, in genere, quando avvengono queste situazioni, le navi rimangono una di fianco all'altra. È sempre successo così, fin dall'incidente davanti a Capo Linaro, nel 1979, fra la Emmanuelle Delmas e la

Vera Berlingieri. Anche in quel caso, io ero presente: una nave è affondata perché l'altra si è sfilata. In tali casi, cioè in caso di collisione, è prassi mercantile non cercare di sfilarsi dalla nave colpita, perché ciò potrebbe causare danni peggiori a noi e anche all'altra nave, dato che, praticamente, si aprirebbe il tappo e quindi l'acqua penetrerebbe all'interno, eliminando tutte le possibilità di salvezza della nave.

Per quanto riguarda gli ormeggiatori, onestamente non so niente di questa zattera intonsa che è stata recuperata. Posso dire questo, però: quasi immediatamente l'autorità giudiziaria ha cominciato a intraprendere azioni di sequestro di tutto ciò che era stato recuperato della Moby Prince e dell'Agip Abruzzo. Dunque dovrebbero essere stati loro ad acquisire questa zattera e portarla nei loro capannoni. Fra l'altro, io ho partecipato all'inchiesta sommaria e di questa zattera autogonfiabile non ricordo nulla. Comunque, non è stupefacente averla trovata in mare anche non bruciata, perché all'atto dell'impatto il Moby Prince è stato completamente invaso da uno spruzzo di greggio, con istantanea deflagrazione, che ha coperto completamente la parte di coperta e i corridoi laterali ma anche il garage, quindi, chi si trovava all'interno non aveva scampo alcuno perché non poteva uscire da dove si trovava dato che i corridoi, ma anche l'esterno, erano invasi dalle fiamme. Quindi, dato che parte delle zattere, in genere, sono dislocate a poppa, è possibile che si sia bruciato uno dei tiranti di ritenuta e che la zattera sia caduta in mare, oppure che sia caduta nel momento dell'impatto. Comunque, è un dato che non da nessuna indicazione su come possano essersi svolti i fatti tecnicamente.

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, innanzitutto ringrazio il Comandante per il suo contributo. Lei ha dato una spiegazione molto chiara, a mio avviso, del perché non si è salvato nessuno. Praticamente la Moby Prince è stata avvolta dal carburante e nessuno ha potuto venirne fuori. Infatti, una delle domande che ci siamo sempre posti era come fosse possibile che, pur essendo vicinissimi alla riva, nessuno si sia potuto buttare in mare per tentare, almeno, di salvarsi. La sua spiegazione mi sembra convincente.

Vorrei, però, porle alcune domande molto brevi. In primo luogo, lei ha parlato di nebbione e ha aggiunto che era dovuto all'incendio. Quindi non era la nebbia ma il fumo che non consentiva di vedere?

In secondo luogo, quando dice che eravate arrivati in lontananza, che cosa intende dire? La Moby Prince, infatti, era uscita da poco ed era vicinissima al porto. Quindi cosa intende dire con le parole «in lontananza»? Quando voi vi siete avvicinati, la nave non poteva essere molto lontana e lo dico conoscendo la zona, conoscendo il porto e sapendo dove era la Moby Prince. Le chiedo, quindi, di chiarire questo aspetto.

Lei ha detto che il Moby Prince si muoveva a sette, otto nodi; viaggiava secondo la rotta che avrebbe dovuto tracciare se non fosse accaduto nulla o, dopo l'incendio, aveva modificato la sua rotta? Questo aspetto potrebbe farci capire se c'è stata una manovra per cercare di tornare indietro,

comprendere quello che è successo, che ha determinato purtroppo la morte di tutti.

*CANACCI.* Senatore Matteoli, per quanto riguarda il nebbione, io sono stato uno di quelli che ha partecipato alla commissione d'inchiesta sommaria. Abbiamo accertato che quella notte esisteva la possibilità di nebbia. La nebbia è stata trovata come nebbia di avvezione – quindi nebbia, non fumo – al largo della Meloria. Ci è stata segnalata dai pescherecci che erano in zona. Questi pescherecci, fra l'altro, si sono anche avvisati fra di loro per ritornare indietro, spiegando che non era più possibile pescare dato il nebbione che stava arrivando. Dopo la collisione, alla nebbia è subentrato anche il fumo. C'è stata pertanto una commistione. La differenza sta nel fatto che noi, mentre all'imboccatura del porto, non avevamo grossi fastidi alla respirazione, man mano che ci avvicinavamo all'Agip Abruzzo, i fastidi aumentavano, tanto che dovevamo tenere anche dei fazzoletti sulla bocca e sul naso per poter continuare a respirare.

La presenza di nebbia è stata pertanto accertata. Nel corso dell'inchiesta sommaria, il comandante della Car Express, la nave arrivata a Livorno dopo l'incidente, ha dichiarato di essersi infilato in un banco di nebbia tre miglia dopo la partenza da Savona, lasciandola a un miglio davanti alla Meloria. In questa grossa massa di nebbia si sono reinserite altre navi in uscita, la motonave e un'altra nave di cui ora non ricordo il nome, che è uscita dal porto di Livorno e ci si è infilata, lasciandola praticamente davanti a Genova. Il perito che noi abbiamo interpellato per dare delle spiegazioni sulla possibilità della presenza di nebbia, che era il tenente colonnello dell'Accademia navale, che insegnava meteorologia, si è mosso come Ponzio Pilato, ha detto e non detto, ha affermato che vi era tale possibilità, ma non essendoci state delle stazioni meteo professionali etichettate AM, non poteva dire con certezza che ci fosse. Avevamo solo delle indicazioni dovute agli accertamenti delle navi americane presenti in rada, da cui avevamo preso dei dati.

Per quanto riguarda la seconda domanda, relativa alla lontananza dell'Agip Abruzzo, vorrei rilevare che l'Agip Abruzzo era a 2,7 miglia dal porto di Livorno, che corrispondono a circa quattro, cinque chilometri. Quando siamo andati giù per cercare, abbiamo avuto la notizia del Moby Prince, poco prima di arrivare sottobordo. Non siamo arrivati sottobordo, ma nelle immediate vicinanze. Siamo arrivati a 50-80 metri dall'Agip Abruzzo. Ci siamo poi messi controcorrente per cominciare a cercare il Moby Prince, che si è fatto trovare da sé perché è sbucato dalla nebbia.

Rispondo quindi alla terza domanda. Quando l'abbiamo incontrato, il Moby Prince viaggiava in direzione dell'Agip Abruzzo, facendo però delle rotte casuali con grosso angolo di inclinazione, con il timone un po' alla banda. Faceva quindi un grosso angolo, tanto che nella sua evoluzione aveva schivato addirittura gli scogli dell'Accademia navale. Dopo aver condotto l'inchiesta, abbiamo saputo che quando le connessioni fra la plancia e l'agghiaccio timone sono andati in *tilt* per l'incendio, i timoni sono andati alla banda automaticamente.

Il Moby Prince viaggiava a sei, sette nodi. Si è fermato solo all'alba, perché, a mio avviso, aveva finito la riseretta di carburante a cui attingeva il gasolio, oppure perché aveva finito il comburente, l'ossigeno in sala macchine; una delle due concause. Solo allora si è fermato e solo allora, dopo che i Vigili del fuoco, per tutta la notte, gli avevano spruzzato addosso acqua, un marinaio dei rimorchiatori è riuscito a salire a poppa, da dove si era buttato il mozzo, per mettere un cavo alla bitta del Moby Prince e tenerlo sottofermo, evitando che andasse a finire in secca da qualche parte.

GRANAIOLA (*Art.1-MDP*). Per la prima volta stamani ho sentito dire che una bettolina è uguale, grossomodo, a un traghetto. Sinceramente, questa notizia mi sembra piuttosto strana perché da tutti gli auditi è stato detto che era molto difficile scambiare un traghetto per una bettolina. Chiedo quindi al comandante Canacci di chiarire meglio questo punto.

Vorrei poi sapere da chi è arrivata la comunicazione che non si trattava di una bettolina, ma di un traghetto.

Lei ha poi detto che la nebbia è stata vista anche dai pescatori. I pescatori hanno testimoniato e hanno detto tutto questo durante l'inchiesta sommaria? Si ricorda in che occasione lo hanno testimoniato?

CANACCI. Non ho detto che si può confondere una bettolina con un traghetto. Ho detto semplicemente che le dimensioni di una grossa bettolina avrebbero potuto portare, nelle condizioni del momento, il personale dell'Agip Abruzzo, a una prima occhiata, a sbagliarne la dimensione. Ciò a una prima occhiata. Tenga conto che l'Agip Abruzzo trasportava 82.000 tonnellate di greggio Iranian Light, estremamente esplosivo, e che in seguito l'Agip Abruzzo è risultato «incriccato» in chiglia e poteva accadere in qualunque momento che l'incendio potesse evolvere verso le altre taniche e causare un'esplosione molto più massiccia. Non posso parlare per il comandante Superina, ma posso capire come egli possa aver sbagliato, dicendo che poteva essere una bettolina.

Tenga anche conto di una cosa. Quel giorno io ero l'ufficiale tecnico. All'ufficiale tecnico vengono passate sotto l'occhio, la mattina e il pomeriggio stesso, le pratiche di bunkeraggio per tre navi. Una era l'Agip Napoli, che doveva farlo in rada, una era un'altra nave in banchina e una era proprio l'Agip Abruzzo, che doveva fare bunkeraggio in tarda serata. Questo mi ha comportato un pensiero. Al tempo la nostra ordinanza di bunkeraggi prevedeva che si potesse bunkerare in rada anche di notte, però – come si può chiaramente capire – bunkerare una nave in rada può comportare dei grossi rischi (inquinamento o incendi), in modo particolare di notte. Il comandante Albanese si era molto rinzelato per un episodio avvenuto il giorno precedente e infatti modificò l'ordinanza. Il giorno precedente, nel pomeriggio, era stato chiamato perché l'Agip Gela in transito per Genova, davanti alla rada di Livorno, aveva chiesto, in ore notturne, di bunkerare perché era rimasta a corto di carburante. Quindi si era fermata. Il Comandante, dopo molte titubanze e molte riflessioni, autorizzò questo

bunkeraggio. Pensavo che l'Agip Abruzzo avesse continuato nello stesso discorso, avesse preso sotto gamba quello che era successo il giorno prima e avesse spostato alla notte il bunkeraggio. Poi ho saputo, con le inchieste che abbiamo condotto, che l'Agip Abruzzo non aveva bunkerato perché bunkerando non sarebbe stata capace di entrare nel porto di Livorno col pescaggio. Non poteva pertanto bunkerare. Avrebbe dovuto prima scaricare, parzialmente, il prodotto che aveva a bordo. Quindi per me la bettolina poteva esserci: rientrava nel filo logico delle navi possibili.

Mi è stato chiesto da chi ci sia stata data la notizia che si trattava di un traghetto. Ci è stata data dalla CP232, del comandante Faiella, che si è trovato sottobordo al Moby Prince e ha recuperato l'unico sopravvissuto del Moby, il mozzo Bertrand. Deve sapere che il mozzo era stato individuato dalla nostra motovedetta con il proiettore sulla poppa, e il personale gli stava facendo segno di gettarsi in mare; c'era nafta, c'erano fiamme e quindi anche lui aveva delle perplessità. Si è convinto. Quando si è buttato giù, la motobarca degli ormeggiatori era vicinissima alla nostra motovedetta. La motobarca degli ormeggiatori è una barchettina, è una motobarca portuale.

PRESIDENTE. Per «nostra motovedetta? intende la CP232, non la CP250?

CANACCI. Parlavo della CP232, strutturata con il radar e mezzi anti-incendio; la motobarca degli ormeggiatori è uno scafo nudo, è un lancione e può solo prendere i cavi di ormeggio. Loro si sono spinti così a largo coraggiosamente e con certa incoscienza, però sono encomiabili. Loro, quando hanno visto che il mozzo si era buttato in mare, molto più velocemente della nostra motovedetta si sono buttati fra la prora e la poppa del Moby Prince, hanno recuperato Bertrand e l'hanno portato sulla motovedetta.

Per quanto riguarda invece il discorso dei motopesca, mi sembra che uno sia il «Delfino»; c'è traccia di questi tre motopesca nell'inchiesta formale, non nella nostra inchiesta, e poi c'è traccia anche nella sentenza del tribunale di Livorno di proscioglimento del personale dalle accuse, e viene spiegato molto bene cosa hanno fatto i pescherecci. I pescherecci si sono trovati praticamente a osservare l'incidente, senza peraltro darne conto a noi. Hanno visto l'incidente – magari un po' più da lontano – ed hanno visto anche che la nebbia ricopriva totalmente, in maniera improvvisa, l'Agip Abruzzo; la copriva velocemente perché stava procedendo per madiere, cioè era ricoperta tutta simultaneamente. Se fosse stata invece disposta per chiglia, ci avrebbe messo più tempo, perché prima avrebbe avvolto la poppa, poi il centro-nave, poi la prora. In quest'altro modo, invece, è stato quasi istantaneo. Quindi, hanno visto sparire la nave in maniera istantanea. Questo esame testimoniale si trova proprio nei documenti menzionati.

CAPPELLETTI (M5S). Signor Presidente, vorrei fare solo una considerazione sulla nebbia. Prendo atto di quello che ci viene riferito; però ciò attesta il fatto che c'era la nebbia quando lei è uscito dal porto, quindi presumibilmente un'ora o forse più dal momento della collisione del Moby Prince con l'Agip Abruzzo; ma nulla ci dice se ci fosse la nebbia o meno al momento dell'incidente, che è il dato che interessa questa Commissione per capire se potrebbe essere o meno una concausa.

È difficile che ci fosse la nebbia, considerato che c'è un filmato che riporta l'Agip Abruzzo incendiata senza alcuna nebbia nelle circostanze. È difficile considerare che ci fosse la nebbia, quando il pilota Savarese dal terrazzo di casa sua avrebbe avvistato addirittura il traghetto Moby Prince in collisione con l'Agip Abruzzo: a occhio, dalla costa, se ci fosse stata nebbia non li avrebbe visti. Ciò per non parlare dell'aereo che in quel momento passava nelle vicinanze e ha riferito della presenza di una nave incendiata senza citare affatto la presenza di nebbia; per non citare il comandante dell'Agip Abruzzo, o il marconista che ha dichiarato: «ci vedete con gli occhi da Livorno».

Detto ciò, lei ci dice che ha fatto parte della commissione d'inchiesta sommaria. Avete chiesto alle navi in rada che cosa hanno visto al momento della collisione? Avete chiesto che cosa hanno visto tutte le navi in rada, al momento della collisione, ad occhio e con il radar? Con riferimento, invece, all'ipotesi possibile di un incendio precedente alla collisione, sappiamo che una nave in rada ha riportato nel giornale di bordo la presenza di una nave incendiata alle ore 22,15, quindi ben prima del momento della collisione; sappiamo anche delle testimonianze dei due allievi ufficiali della Marina, i quali hanno riferito che, presumibilmente, c'erano dei bagliori prima del momento della collisione. Rispetto a questo, cosa avete indagato e cosa avete considerato?

CANACCI. Come vi ho spiegato prima, la nebbia di avvezione è una nebbia che si crea in certe circostanze; è fortunatamente abbastanza rara perché è molto pericolosa: si forma e non rimane *in loco*, ma si sposta. Se lei ha sott'occhio la cartina del porto e della rada di Livorno che vi ho dato, credo che possa ben capire che se la nebbia si trova nella parte ovest, e quindi al largo, all'altezza della motocisterna Hesperus, senza ancora averla raggiunta, chi si trova a girare lungo la terrazza Mascagni, a Livorno, o in porto, o da qualunque altra parte sulla terrazza di casa, non vede la nebbia. Si può vedere benissimo le luci della nave e non ha la minima percezione che possa esserci quel tipo di nebbia.

Vi vorrei invitare a leggere il dispositivo della sentenza del tribunale di Livorno, che riprende tutti questi fatti uno per uno.

PRESIDENTE. Comandante, mi perdoni, ma quello che chiede il senatore è questo: lei esce con la CP250 alle ore 23,20 e l'evento accade alle 22,25. Quello che le voleva chiedere il senatore Cappelletti è questo: dando ovviamente per scontato che dica la verità e che quindi abbia rilevato alle 23,20 la presenza di nebbia uscendo dal porto, lei ha dati perso-

nali per i quali la nebbia c'era alle 22,25? Questa è la domanda che fa il senatore Cappelletti, perché tutto il resto lo abbiamo già visto anche noi nelle ricostruzioni e nelle sentenze. Lei rileva il dato della nebbia alle ore 23,20 quando è uscito con la CP250.

CANACCI. Partendo da casa mia e andando in Capitaneria di porto, ho notato diverse volte delle sfilacciate di vapore acqueo all'altezza dei fari della mia auto: una cosa insolita, perché in genere alle 22,30, in una giornata serena, questo non succede. Questo è l'unico dato oggettivo che io possa riferirvi. Il resto, ovviamente, è uno studio fatto con le dichiarazioni degli altri. Io ho visto solo la nebbia dovuta al fumo, ovviamente.

Per quanto riguarda ciò che hanno visto le navi in rada, non posso far altro che notare che tutti i comandanti delle navi presenti sono stati sentiti dal personale della Capitaneria di porto e hanno rilasciato le loro dichiarazioni: nessuno ha detto di aver visto l'incidente che si è verificato a pochissime miglia di distanza dal porto di Livorno.

Quanto all'incendio precedente sull'Agip Abruzzo, non posso che riportare quello che hanno scritto gli altri. Basandoci su ciò che è stato scritto, la nebbia di avvezione, invadendo la coperta di una nave con 40.000 watt di energia elettrica inserita e cappelloni di luce arancione a tungsteno, potrebbe dare l'effetto in lontananza di uno sfavillio tale da sembrare un incendio: lo dicono i periti e gli altri; io non posso certo asserirlo. Quello che ho visto io erano le fiamme sull'Agip Abruzzo, perché era stata colpita dalla Moby Prince e niente altro.

URAS (*Misto-CP-S*). Signor Presidente, vorrei porre alcune domande. La prima riguarda la presenza in rada di diverse navi e imbarcazioni. Noi abbiamo avuto la sensazione, nel corso dell'inchiesta, che gran parte degli interventi si sia concentrata verso l'Agip Abruzzo; parlo soprattutto di interventi promossi da terra ai fini dello spegnimento dell'incendio. Abbiamo avuto l'impressione che sia stata invece sottovalutata e in parte anche trascurata l'azione di soccorso nei confronti dell'equipaggio e dei passeggeri del Moby Prince, nel senso che non abbiamo traccia di tentativi di soccorso effettivamente promossi e casomai falliti, cioè non abbiamo una letteratura di questo tipo negli atti. Non sappiamo se ci sono stati tentativi di spegnimento, quanti fossero i rimorchiatori attrezzati a questo scopo, cosa abbiano fatto i Vigili del fuoco, con quante imbarcazioni si siano diretti nei confronti del traghetto; si consideri che il traghetto era l'unica nave in condizioni critiche con persone a bordo, perché l'Agip Abruzzo aveva già avuto un'evacuazione promossa direttamente dal comandante della stessa petroliera.

La terza sensazione che abbiamo avuto è quella di una fuga abbastanza repentina di molte delle navi presenti in rada, che abbiamo capito essere dovuta al fatto che molte di queste navi (soprattutto le militarizzate) avevano a bordo materiali a rischio di esplosione o comunque particolarmente delicati. Però abbiamo notizia anche di altre navi (a parte quelle militarizzate) che stranamente, rispetto ad un orientamento generale che

si ritrova in tante circostanze di impegno verso le navi oggetto di situazioni critiche (con un'azione corale di soccorso), hanno dato luogo ad una desertificazione dell'area (questa è stata la nostra sensazione). Non so se lei può darci qualche indicazione rispetto alle dimensioni delle imbarcazioni presenti in rada nell'area dell'incidente; vorrei sapere inoltre se sono state date disposizioni per invitare le navi ad abbandonare il luogo. Come si sono strutturati i soccorsi dal punto di vista dell'azione di spegnimento? Come Capitaneria di porto, avete orientato l'azione dei Vigili del fuoco? Questo è un po' il tema principale. Noi abbiamo avuto la sensazione di un abbandono delle persone che stavano sul Moby Prince e di una concentrazione dei soccorsi sull'Agip Abruzzo: vorremmo capirne le ragioni.

*CANACCI.* In questa tipologia di soccorsi, con incendio a bordo, dobbiamo distinguere due fasi e due situazioni: il soccorso gestito dalla Capitaneria di porto per quanto riguarda la salvaguardia della vita umana in mare si arresta di fronte alla gestione del soccorso da parte dei Vigili del fuoco. I Vigili del fuoco gestiscono in modo autonomo il soccorso delle parti incendiate.

*URAS (Misto-CP-S).* La Capitaneria di porto non ha svolto alcuna funzione di coordinamento e di iniziativa nei confronti dei Vigili del fuoco perché questi erano impegnati in un'azione di spegnimento oppure i Vigili del fuoco non hanno svolto nessuna azione di spegnimento e la Capitaneria di porto comunque non ha ritenuto di dover sollecitare e coordinare interventi di questa natura? Perché è stato lasciato bruciare il Moby Prince?

*CANACCI.* Allora, il Moby Prince assolutamente non è stato lasciato bruciare. Il Moby Prince è stato trovato completamente avvolto dalle fiamme e in movimento; quindi ciò che doveva succedere era già avvenuto. Inizialmente, l'azione è stata quella di rivolgersi verso la petroliera più grande, per spegnere l'incendio, cercando allo stesso tempo una bettolina nei pressi. Una volta che si è saputo che non si trattava di una bettolina con nove persone a bordo, ma di una nave traghetto passeggeri, è chiaro che il discorso è cambiato: parte delle risorse è stata lasciata sull'Agip Abruzzo, mentre un'altra parte è stata mandata a spegnere l'incendio sul Moby Prince. Ora non mi chieda quali, come e perché, dal momento che non me lo ricordo; io ero giù al radar a controllare la navigazione. Però questa azione è stata fatta sicuramente e la si ritrova nelle tracce di tutto ciò che è stato fatto, ad esempio nella sentenza del tribunale di Livorno o nell'inchiesta formale. Quindi, una volta che abbiamo avuto cognizione del Moby Prince, questo non è stato assolutamente mai lasciato da solo; ci sono sempre stati dei mezzi antincendio che cercavano di fare il possibile per spegnere l'incendio. Per quanto riguarda poi il diradamento delle navi in rada, questo è stato reso necessario.

URAS (*Misto-CP-S*). Chiedo nuovamente scusa. Vorrei capire se è sicuro che è stata svolta un'azione di spegnimento e di soccorso. Ce n'è traccia da qualche parte? In cosa possiamo riscontrare questo? Quanti erano? Dove erano? Chi comandava le imbarcazioni di soccorso?

PRESIDENTE. Il comandante Canacci ha già precisato che ritiene che questo sia presente nella sentenza e nell'inchiesta formale.

CANACCI. Per quanto riguarda la quantità dei mezzi, come e dove sono stati impiegati, ovviamente lo può ritrovare anche nella relazione dei Vigili del fuoco, che è stata allegata addirittura alla sentenza del tribunale di Livorno, nonché all'inchiesta formale del Ministero. Quindi si può trovare lì un'indicazione, da parte dei Vigili del fuoco, relativa allo spegnimento dell'incendio. Questo ovviamente mi risulta dall'aver letto gli atti, perché – ripeto – io sono entrato in Capitaneria, sono montato sulla motovedetta e mi sono messo al radar, dove ho cercato di far navigare la motovedetta in assenza di pericoli. Tutto quello che sto dicendo in più lo dico sulla base dell'inchiesta sommaria che ho fatto e per aver letto quei brani di cui vi ho accennato; ma non l'ho vissuto io personalmente, né l'ho disposto io personalmente (quindi non posso sbilanciarmi più di tanto).

Il diradamento si è reso necessario perché quelle navi trasportavano esplosivi. Se guardate la cartina che vi ho dato, potete notare la presenza delle navi Cape Breton e Gallant II, che trasportavano esplosivi.

L'Agip Napoli era una motocisterna della SNAM che portava benzina, la Efdim Junior era un'altra nave americanizzata che portava esplosivi, il Port de Lyon era un'altra nave militarizzata che portava esplosivi, la Hesperus era invece una nave gasiera che doveva andare alla discarica del canale industriale. Tutte queste navi sono state invitate a spostarsi perché non si sapeva cosa poteva succedere con l'Agip Abruzzo, se questo incendio fosse continuato, se si fosse aggravato o meno. Questo per quanto riguarda il diradamento. Per quanto riguarda il Moby Prince, assicuro che non è stata assolutamente non considerata la nave traghetto passeggeri in fiamme con passeggeri a bordo; anzi abbiamo cercato di fare tutto il possibile, ma non c'era purtroppo modo di intervenire, neanche da parte dei Vigili del fuoco, attrezzati già con le loro tute e con i loro sistemi di protezione. Questo lo posso dire perché l'ho visto con i miei occhi: ho visto transitare il Moby Prince davanti a me a circa 20-30 metri, a velocità abbastanza sostenuta, completamente in fiamme, con fiamme che uscivano dai portelloni, dagli oblò e dalle aperture, con i vetri ormai liquefatti e con la paratia color rubino e quindi incandescente. Questo, se leggete la relazione del mio collega della CP250, risale all'ora dell'avvicinamento, quindi non poi così lontano dall'incidente. I Vigili del fuoco stessi, che erano a bordo della CP250, non li ho visti scalpitare per andare a bordo del natante in fiamme, ma perché non erano nella possibilità di farlo, altrimenti ci sarebbero andati, perché sono persone dotate di grande

coraggio, conosciute per le loro grosse capacità e per il loro sprezzo del pericolo. Semplicemente, non era possibile.

FILIPPI (PD). Se ho capito bene dalla sua esposizione, voi eravate a conoscenza della presenza, ovviamente su *radar*, delle navi militarizzate americane Cape Breton e Gallant II e ne conoscevate anche il carico. Sempre se ho capito bene, voi stessi avete dato disposizione alle due navi di allontanarsi dal luogo dell'esplosione. Vorrei sapere chi è che ha contattato le navi e che cosa ha detto, anche perché a quanto ci risulta una nave effettivamente va via e l'altra invece si sposta soltanto e quindi magari ci può spiegare questo differente atteggiamento tra la Gallant II, che a quanto ci risulta prende e va via, mentre la Cape Breton semplicemente si sposta. Volevo anche chiederle se l'indicazione che lei ha dato e che ci fornisce oggi in questa mappa della rada del porto di Livorno è effettiva oppure se è approssimativa. Non vuole essere chiaramente un elemento di messa in discussione, ma lo dico perché c'è stata fornita una fotografia del giorno precedente, del 9 aprile, dove la disposizione tra le due navi militarizzate americane e l'Agip Abruzzo non corrisponde a questo riferimento, ma l'Agip Abruzzo risulta nel mezzo delle due navi, quindi volevo sapere se eravate stati informati o sapevate dello spostamento appunto della Cape Breton.

Volevo chiederle anche il secondo foglio che ci ha dato, dove ci riporta il profilo dell'Agip Abruzzo, immagino del Moby Prince e di una bettolina, a quale bettolina fa riferimento e se il profilo che noi vediamo è precisamente in scala. Lei ha detto di aver visto il Moby Prince incandescente procedere ad un'andatura di sette-otto nodi: volevo chiederle che spiegazione si è dato, perché quella è una velocità consistente che non corrisponde probabilmente alla velocità di collisione, ma non corrisponde neppure a quella di una nave sostanzialmente governata, è comunque un'andatura grosso modo di 14-15 km orari, quindi sembra una velocità in qualche modo impostata. Volevo chiederle se conferma di averla vista personalmente e con i propri occhi procedere a moto avanti.

L'ultima questione che volevo porle, che per quanto mi riguarda è quella di maggiore interesse, è se ci può dire che cosa effettivamente il comandante del porto Albanese ha fatto dal momento in cui vi siete imbarcati, perché indubbiamente la responsabilità della sicurezza è in capo alla Capitaneria di porto ed in particolar modo al Comandante del porto che, una volta che interviene, ne assume il coordinamento. A quello che ci risulta, dal momento in cui si imbarca sostanzialmente se ne perdono le tracce: non c'è una comunicazione né una telefonata. Lei, che probabilmente è stata la persona più vicina al comandante Albanese, forse può dirci che cosa ha fatto e ci può dettagliare nella maniera più precisa possibile che telefonate ha avuto, oppure se guardava il niente, perché in quelle condizioni oggettivamente non è che guardasse il teatro, mi pare che fosse una condizione abbastanza disperata. Magari le ha confidato che forse era più opportuno ritornare? Non si parla di un tempo breve,

ma di un tempo ragionevolmente prolungato, quindi le chiedo se ci può dare quante più informazioni dettagliate al riguardo.

**PRESIDENTE.** Ascolteremo adesso questa risposta, poi volevo ricordare ai commissari che alle 13 è prevista un'altra audizione, quindi, anche se ovviamente possiamo prendere qualche minuto in più, avendo questo ulteriore appuntamento potremmo eventualmente, su altri punti, chiedere anche delle risposte per iscritto al comandante Canacci.

**GRANAIOLA (Art.1-MDP).** Anche se il senatore Filippi mi ha anticipata, mi preme farle una domanda. Lei ha detto che non è vero che la Moby Prince è stata lasciata bruciare, ma addirittura è arrivato l'ordine di tornare in Capitaneria. Sul momento, quando siete venuti a conoscenza che non si trattava di una bettolina ma della Moby Prince, non è stato fatto niente? Perché si è deciso, mentre avevate le attrezzature per comunicare, di tornare in Capitaneria?

**CANACCI.** Allora dopo che è stata accostata la Moby Prince, poiché sapevamo che uno dei marinai si era buttato a mare, abbiamo pensato che anche qualcun altro avrebbe potuto buttarsi a mare prima e quindi ci siamo messi sulla sua rotta in modo tale da rifare al contrario tutto il percorso che aveva effettuato la nave traghetto, trovando solo relitti e poco altro, ma ogni relitto sembrava quasi, nel buio e con le fiamme, che avesse una persona abbrancata sopra. Quindi bisognava avvicinarsi ed ispezionarlo con i fari per vedere bene di cosa si trattava. Questo ci ha richiesto un po' di tempo, poi l'Ammiraglio ha deciso di ritornare per coordinare meglio da terra.

Come ho già detto, io ero solo in plancia, al *radar*, quindi mi trovavo un piano sotto quello dove si trovava l'Ammiraglio con il Comandante della motovedetta. Avevo un ripetitore del VHF e sentito vociare, soprattutto in francese da Cap Sagro, devo essere onesto, ma non è che seguissi quello che dicevano, io guardavo la situazione cinematica e cercavo di dare disposizioni al Comandante della motovedetta per evitare che ci trovassimo noi a mal partito, quindi questo era il mio scopo nella fattispecie.

Ora, per quanto riguarda quello che ha fatto Albanese, onestamente io ero in un'altra posizione. Non so se avete presente come sono fatte le motovedette delle Capitanerie del tipo Super Speranza: se ne vede la tuga, al timone c'è il Comandante che, in genere, guida la motovedetta, accanto a lui c'è la radio VHF – il comandante Albanese era al VHF – e io ero sotto, all'interno della tuga, avevo un ripetitore del VHF e sentivo qualche parola.

Comunque vorrei chiarire, che io sono abilitato alle telecomunicazioni come ufficiale di Marina, ho frequentato la scuola nautica e quindi ho navigato nella marina mercantile ma il mio scopo era portare la motovedetta senza rischiare danni seri. Questo era il compito che mi aveva affidato il comandante ed era anche abbastanza complesso perché al *radar*, che era l'unico strumento di navigazione, si vedeva ben poco. Quindi io,

onestamente, so che il comandante ha dato alcune disposizioni ma non so dire quali fossero o quando siano state impartite. Quando ho visto gli spostamenti, ho chiesto cosa stava facendo e stavamo ritornando, ma questo è avvenuto solo dopo parecchio tempo.

Il Moby Prince viaggiava a velocità 7-8 nodi in avanti. Questo si può spiegare in un solo modo, però si può spiegare adesso, grazie alle risultanze delle indagini svolte. Ho visto il traghetto con i miei occhi e potrei giurare che andava a quella velocità, però solo ora posso sapere il perché. Quando la nave ha colliso stava andando quasi alla velocità massima.

PRESIDENTE. Vorrei chiederle una precisazione: quando lei vide la Moby Prince, che ora era?

CANACCI. È scritto.

PRESIDENTE. Voi usciste alle 23,20 circa.

CANACCI. Alle 23,11 siamo usciti in mare su una motovedetta GP 250, abbiamo individuato il naufrago alle 23,45 e alle 23,46 è stata scoperta la Moby Prince che, alle 00,19, era ferma.

PRESIDENTE. All'1,50 rientrate in Capitaneria.

Comunque, lei vede il traghetto verso le 00,40, circa un'oretta dopo il recupero del naufrago.

CANACCI. Lo ripeto: ho saputo dopo che, mentre al momento dell'impatto andavano probabilmente a tutta velocità, il personale di macchina, a seguito dell'urto, deve aver diminuito la velocità, o meglio deve aver lasciato andare la nave a lento moto in avanti, diminuendo la velocità. Questo lo si desume perché in sala macchine, dove – lo ripeto – sono entrato anch'io insieme ai Vigili del fuoco alcuni giorni dopo, c'era sempre il calendario affisso alle pareti e gli estintori coperti con la plastica, quindi era tutto rimasto integro, e le tacche delle eliche erano a 3, 4, il che significa in avanti al minimo. Comunque, lo ripeto, io ho visto la sala macchine solo dopo alcuni giorni.

Per quanto riguarda il profilo che ho fatto, naturalmente è orientativo, non ho riportato i profili in scala perfetta perché non ne avevo i mezzi tecnici e ho dovuto farlo «a occhio»; quindi è solo indicativo. La bettolina è molto grande perché nel porto di Livorno ci sono bettoline che sono delle piccole cisterne che possono caricare e scaricare carburante tranquillamente. Non sono solo bettoline portuali e alcune di esse sono molto grandi. Ora, io non ricordo come fosse il porto del Giglio perché sono passati 26 anni ma, fra le altre, c'erano anche navi piuttosto grandi.

PRESIDENTE. Le bettoline sono lunghe anche 60 metri?

CANACCI. Si chiamano bettoline perché i primi mezzi utilizzati in ambito portuale a Livorno erano bettoline, cioè erano dei galleggianti o poco più trainati da motobarche. È rimasto il nome bettoline ma sono cisterne vere e proprie di ridotte dimensioni.

Questa carta è la stessa che è stata utilizzata per l'inchiesta sommaria ed è praticamente una fotografia di una carta nautica, però il fatto che l'Agip Abruzzo fosse fra la Cape Breton e la Gallant II non mi risulta affatto. Io, lo ripeto, ero l'ufficiale tecnico e seguivo la situazione. Il nostromo del porto tutti i giorni faceva un resoconto della situazione per tutte le agenzie marittime ed erano comprese anche le navi in rada, con le indicazioni di dove erano, e non mi risulta che l'Agip Abruzzo fosse fra le due sopra citate. Posso dire, comunque, che la posizione dell'Agip Abruzzo è corretta rispetto alla posizione dell'ancora e sono corrette anche le altre posizioni delle navi che mi hanno dato.

PRESIDENTE. Lei su questa cartina è in grado di disegnare il percorso che avete fatto con la CP250?

CANACCI. Grosso modo, posso farlo.

PRESIDENTE. Quindi, uscite alle 23,11 e rimanete in quella zona.

CANACCI. Eravamo sottovento, sottocorrente per cercare la Moby Prince.

Il diradamento è stato effettuato su consiglio e tramite i piloti del porto, perché a quel tempo erano i piloti del porto ad avere il contatto diretto con le navi in rada. Tenete conto che le centrali operative in dotazione adesso nelle capitanerie di porto sono fantascienza rispetto a quello che avevamo 26 anni fa. All'epoca avevamo una stanza, una stambergia con due scrivanie, gli armadi, su una scrivania si carteggiava, alla paratia c'erano le radio VHF e, in genere, accanto c'era anche la telescrivente militare con i collegamenti militari della Capitaneria di porto che faceva un frastuono indiavolato. Questo è ciò che ho vissuto io personalmente negli anni Novanta a Livorno, a Porto Ferraiolo, a Civitavecchia, a Cagliari e in tante altre capitanerie. Poi, fortunatamente c'è stato un cambio di passo. A quel tempo, però, noi non avevamo un contatto. Chiaramente se si chiamava la nave, ci rispondeva, però in genere chi chiamava le navi era o il pilota del porto o l'avvisatore marittimo che ci faceva da tramite. Infatti, in un primo tempo, abbiamo svolto l'indagine sulle bettoline tramite l'avvisatore, e i piloti in seguito che ci hanno subito risposto e hanno fatto un'indagine velocissima.

PRESIDENTE. Perché una nave si trovava in questo punto?

CANACCI. Quello del diradamento non era un ordine vero e proprio ma è un consiglio dato anche considerando il tipo di merce che veniva trasportata. Alcuni potevano seguirlo e altri no. Se l'emergenza intorno al-

l'Agip Abruzzo fosse aumentata, allora avremmo emesso verso il Cape Breton un ordine coatto, e lo avremmo portato via con un rimorchiatore sottobordo. La situazione sull'Agip Abruzzo, però, è rimasta contenuta, dunque l'ordine coatto non è stato emesso e la nave è rimasta dov'era.

FILIPPI (PD). Vorrei sapere se, a suo avviso, la disposizione a voi nota corrispondeva ad una condizione di maggior sicurezza per il porto o forse, data la presenza delle due petroliere e delle due navi, avendo quell'armamento e avendo soltanto quell'uscita, non sarebbe stato più opportuno l'ancoraggio in un'altra zona della rada?

CANACCI. È una domanda valida. Al tempo la situazione era questa, subito dopo è stato creato un settore di uscita e di ingresso del porto ben distinto. A seguito di questo incidente e dell'equivalente di Genova, in tale città proibirono addirittura degli spazi della rada all'ormeggio delle navi; ho sempre reputato questa misura una grossa sciocchezza perché una petroliera è pericolosa alla fonda, ma soprattutto in navigazione, davanti a un porto trafficato, perché aumentano le possibilità di collisioni vere e proprie. Un punto di fonda non può inoltre che essere vicino al porto; chi ci dice che innescandosi un incendio o un'esplosione non possa a effetto domino coinvolgere altre navi pericolose e creare un caos ancora maggiore? Per tale ragione abbiamo pensato solo ad un settore di uscita e di ingresso del porto.

FLORIS (FI-PdL XVII). Signor Presidente, non sfugge a nessuno di noi che il comandante Canacci nella vicenda assume un ruolo di primo piano perché era presente al momento del disastro e ha poi avuto anche l'incarico di ricostruire nell'inchiesta sommaria ciò che è avvenuto, ciò che può aver determinato il disastro e naturalmente come si sono svolte le successive fasi dei soccorsi. In merito a quest'ultimo punto, la prima cosa che mi viene da chiedere è volta a conoscere chi coordinava i soccorsi; è una domanda secca, alla quale voglio una risposta secca. Chiedo poi anche le ragioni di tale scelta.

Vorrei fare un'altra osservazione, procedendo però in seduta segreta.

PRESIDENTE. Procediamo subito alla segretazione. Intanto il comandante Canacci può rispondere alla prima domanda.

*(I lavori proseguono in seduta segreta dalle ore 13,00).*

CANACCI. Per quanto riguarda la mia funzione, vorrei rilevare che la Commissione che effettuò l'inchiesta sommaria era composta dal presidente, comandante Pollastrini, dal capitano di fregata Checcacci, capitano di corvetta Canacci, e il tenente di vascello Ucciardello; insieme abbiamo raccolto gli elementi e stilato la situazione; naturalmente sotto la supervisione del comandante Pollastrini.

Per quanto riguarda il coordinamento dei soccorsi, essi sono coordinati sempre dal comandante del porto. L'articolo 69 del codice della navigazione non deroga, non sfugge, non ci si può nascondere dietro a un dito, con l'ordine di servizio o con l'ordine del giorno. I soccorsi iniziali sono stati condotti dal comandante Cedro, che sostituiva il comandante, proprio in quella veste, e successivamente, quando è venuto, dal comandante.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Presidente, vi è contraddizione tra la dichiarazione del comandante Canacci ed altri soccorritori; il comandante Canacci dice che il Moby Prince, o ciò che ne rimaneva, viaggiava verso avanti a 6-7 nodi. Non rileva però la velocità, ma il fatto che abbiamo due testimonianze che dichiarano che la nave, quando è stata vista da loro, viaggiava muovendosi indietro. Questo è stato detto dal soccorritore che ha raccolto il Bertrand, ed anche dal Dessì. Allora, se c'è una ricostruzione, se il comandante Canacci ha fatto parte anche della ricostruzione, vorrei sapere come fa a ricostruire il percorso del Moby Prince che, come è stato detto, andava verso gli scogli, evitandoli per una ragione di posizione del timone. Mi sembra che tutta l'andare avanti o l'andare indietro della nave sia totalmente differente rispetto ad un'eventuale ricostruzione. Vorrei capire cosa ha visto esattamente, anche per chiederlo successivamente a coloro che naturalmente non ci ascoltano perché la seduta è segreta.

CANACCI. Senatore Floris, io ero presente e alle ore 00,40 ho visto con i miei occhi – e ciò mi è rimasto impresso nel cervello, perché un fatto del genere non si può minimamente sottacere o sottovalutare – il Moby Prince procedere in avanti, a moto abbastanza allegro, completamente in fiamme.

PRESIDENTE. Su che lato eravate del Moby Prince?

CANACCI. Sul lato dritto. Le posso precisare che il mozzo si è gettato verso poppa, perché lui si era rifugiato in quella zona, e se il Moby Prince fosse andato a marcia indietro, l'avrebbe falciato con le sue eliche.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Non a poppa, a tre quarti di lato.

CANACCI. Era a poppa.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Se andava in avanti, l'avrebbe falciato comunque; se io mi butto sul lato della poppa e vado in avanti, il movimento delle eliche mi richiama e mi butta giù. Il contrario avviene se va indietro, perché sono respinto dall'elica. Ecco perché un fatto che può non essere così importante nel giudizio di Bertrand, può essere invece importante nella ricostruzione di ciò che è avvenuto, sulla circonvoluzione che avrebbe avuto il Moby Prince e sulla sua visibilità o meno. Ricordo infatti

che il Moby Prince per un'ora non è stato praticamente ricercato. Questo è il problema: dove è andato a finire il Moby Prince nell'ora che non si è visto? Verso avanti o verso indietro?

**PRESIDENTE.** Comandante, non vogliamo mettere in dubbio il suo ricordo; gli elementi che pone il senatore Floris sono basati su testimonianze concrete che abbiamo avuto, anche quella del sopravvissuto che ci ha detto il punto esatto in cui si trovava e il fatto che si poteva gettare soltanto di lato, verso poppa, ma di lato della nave. Sappiamo inoltre che una nave è penetrata dentro l'altra per 15 metri, quindi il distacco può essere avvenuto soltanto con i motori posti nella sala motori a marcia indietro. Vogliamo comprendere le ragioni per le quali uno che mette i motori a marcia indietro, poi rimette i motori a marcia avanti per girare, sapendo che la zona motori è una capsula che resta in qualche modo integra e, infatti, non c'è arrivato il fuoco, non c'è arrivato niente. Ciò è necessario per completare gli elementi concreti a nostra disposizione perché ci troviamo ad avere degli elementi certi e delle valutazioni che si confrontano e sono differenti. Sappiamo inoltre che fino alle 23,50 il fuoco non è arrivato nella zona dove si trovava Bertrand, che si salva trovandosi a poppa, una zona in cui il fuoco per un'ora e venti dall'impatto non c'era. Era dentro il portellone del *garage* dove prende fuoco una parte di esso; c'era sui lati. Ma alle 23,50 non c'era dalla parte di Bertrand: ecco perché il senatore Floris ha fatto questa specificazione per la quale lo ringrazio.

**CANACCI.** Io non so cosa rispondere. Posso dire solo quello che ho visto. Il traghetto andava a marcia avanti: ricordo perfettamente di aver notato la poppa che si allontanava nell'oscurità; in genere quando si vede la poppa, la nave va a marcia avanti. Tra l'altro, per quanto riguarda il discorso degli scogli dell'Accademia navale, ho riportato delle dichiarazioni effettuate da gente che era presente per pescare sul posto; non c'ero io a vedere. Personalmente, ho visto le tacche in sala macchina spostate in avanti.

**FLORIS (FI-PdL XVII).** Posso immaginare che – se questa contraddizione fosse veritiera – evidentemente qualcuno a bordo abbia spostato qualcosa, che ci fosse un sopravvissuto a bordo. Se vedo una nave che torna indietro, ad una certa velocità, e poi va avanti a 7 nodi, non è pensabile che la nave da sola possa invertire la rotta; a meno che non vi sia stato un contatto o qualcosa del genere. Ma la ricostruzione dell'indagine avrebbe dovuto stabilirlo: i motori erano verso l'indietro, mentre il comandante Canacci dice che la manopola era verso i motori avanti. Cosa è successo? La nave va indietro, viene recuperato il mozzo con la nave che andava indietro, ma dopo venti minuti o mezz'ora la nave andava avanti a cinque nodi: c'è qualcosa che non va.

**PRESIDENTE.** Penso che dovremmo posizionare le testimonianze che abbiamo in precisi orari, perché quello che lei sta osservando rappre-

senta un elemento. Lei sta ponendo un tema secondo il quale sono valide sia le testimonianze di chi in qualche modo rileva il traghetto a marcia indietro, perché è la prima fase in cui la nave si allontana dall'incastro; c'è un momento in cui la velocità riprende; e c'è una marcia avanti perché la nave si sta allontanando e torna in avanti.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Quando la nave si allontana, dopo l'incidente, non coincide con il momento in cui è stato recuperato il mozzo Bertrand, il quale è stato recuperato dopo, temporalmente. Pertanto, non riesco a capire.

PRESIDENTE. No, senatore. Il comandante Canacci ci ha detto poco fa che ha visto la nave alle 00,40, mentre il mozzo viene recuperato alle 23,50, esattamente 50 minuti dopo, con la nave che va in avanti.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Un'ora dopo la nave procede a 10 nodi in avanti.

PRESIDENTE. No, 5-7 nodi. Ad ogni modo è chiaro il messaggio. Ringraziamo il comandante Canacci per la sua disponibilità. Dichiaro conclusa l'audizione.

*(I lavori riprendono in seduta pubblica dalle ore 13,15).*

*Viene congedato l'audito.*

*(I lavori sospesi alle ore 13,16, sono ripresi alle 13,20).*

#### **Audizione del dottor Luca Collodi, giornalista**

PRESIDENTE. I nostri lavori proseguono ora con l'audizione del dottor Luca Collodi, giornalista, che si occupò della vicenda ed era presente la sera del disastro nella sala della Capitaneria di porto.

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.

Chiedo al dottor Collodi se ritiene che il suo intervento debba essere secretato e la stessa domanda è rivolta ai commissari. In ogni momento, come sapete, possiamo secretare l'audizione, qualora si ritenga di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non debbano essere divulgati. Sarà poi la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

Chiediamo al dottor Collodi di riferirci quello che ricorda di quella serata e tutto quello che ritiene sia utile. In particolare, per noi è molto importante capire come si svolgeva il meccanismo dei soccorsi in quella se-

rata; le chiediamo pertanto di riferirci cosa ricorda di tutta quella fase piuttosto delicata e importante per il lavoro della Commissione, ringraziandola ovviamente per la disponibilità e per la cortesia che ha dimostrato.

*COLLODI.* Signor Presidente, grazie a voi e buon pomeriggio a tutti. Sono passati circa ventisei anni, quindi cercherò di ricordare al meglio. Vorrei anzitutto scusarmi, perché avevo e ho sicuramente da qualche parte una cassetta, una copia di quella famosa cassetta registrata, che però non sono riuscito a trovare, nonostante avessi promesso di portarla per aiutarvi nell'ascolto, oltre che nella lettura della trascrizione, che immagino circoli nelle vostre cartelle.

Quella sera ero appena tornato a casa. All'epoca ero un collaboratore de «La Nazione», nella cronaca di Livorno; il mio caporedattore era Beppe Mascambruno, che poi divenne anche direttore de «La Nazione» e del «Quotidiano Nazionale». Dicevo che quella sera tornai a casa, dopo aver lavorato tutto il giorno all'interno della redazione di via Marradi, e ricordo che dopo cena mi misi a vedere la televisione (c'era una partita della Juventus contro il Barcellona, se non vado errato). Intorno alle 22,30 o alle 23 (ora non ricordo bene, comunque era intorno a quell'ora, perché c'era ancora la partita), mi chiama il mio caporedattore dicendomi di andare al porto, perché c'era una nave in fiamme. Io gli chiesi se la notizia fosse sicura e se non si trattasse di una cosa momentanea; ero stanco, dopo tutta una giornata di lavoro, e quindi cercai in qualche modo di evitare questo compito. In realtà poi presi il motorino, passai dalla radio (perché allora collaboravo anche con la radio diocesana di Livorno, che era Radio Livorno Città Aperta) e presi una cassetta. Si trattava tra l'altro di una cassetta usata; ricordo che sopra c'era qualcosa che riguardava il presidente Cossiga, non ricordo bene per quale motivo, ma c'era un inserto dell'allora presidente della Repubblica Cossiga. Andai quindi al porto. Due cose mi colpirono subito e le ricordo ancora molto bene. La prima era una sorta di nebbia o comunque di fumo; questo mi colpì, perché era una delle prime volte che vedevo il porto di Livorno avvolto da una sorta di cappa. Devo dire che, d'istinto, la prima volta mi sembrò nebbia, anche perché non ricordo odori particolari, mentre il fumo di solito si porta dietro qualche odore particolare. A me istintivamente sembrò nebbia, ma non è che poi detti molto peso alla cosa, anche perché cercavo di capire quello che veramente era successo e stava succedendo, per riferire a Mascambruno che aspettava in redazione di sapere qualcosa. Un'altra cosa che mi colpì fu la grande presenza di colleghi giornalisti lì al porto. C'erano ambulanze e credo di ricordare anche mezzi dei Vigili del fuoco, ma soprattutto c'erano i colleghi de «Il Tirreno» e cominciavano a venire anche i colleghi della RAI di Firenze; insomma, c'era una bella presenza di giornalisti al porto. Mi fermai un attimo, posteggiiai il motorino e cercai di capire cosa fare, perché nessuno sapeva niente; eravamo lì, si sapeva di questo incendio, ma non c'era assolutamente nessuna notizia. Allora feci il giornalista. Premetto che la Capitaneria di porto non era un luogo sconosciuto per noi giornalisti locali: c'era un ottimo rapporto tra la realtà della

Capitaneria di porto e i giornalisti e spesso eravamo ospiti all'interno della Capitaneria per varie iniziative o per interviste. Non solo noi de «La Nazione», ma anche i colleghi de «Il Tirreno», di Telegranducato e di tutto quello che era il patrimonio informativo di Livorno. Provai e riuscii ad entrare all'interno della Capitaneria, perché istintivamente mi resi conto che l'unico modo per riuscire a capire cosa veramente stesse succedendo era quello di entrare in Capitaneria. Conoscevamo l'interno della Capitaneria di porto, essendoci andati più volte, sapevamo muoverci e sapevamo dov'era la sala radio. Raggiunsi pertanto la sala radio e ricordo che anche in Capitaneria si stava cercando di capire meglio la situazione, per decidere come intervenire e cosa fare; le notizie erano abbastanza confuse. Cominciarono allora i primi collegamenti via radio con una pilotina del porto di Livorno; credo di ricordare che due persone uscirono con una pilotina per andare a vedere quello che stava succedendo. Questa pilotina praticamente comunicava con la sala radio della Capitaneria di porto: ecco la mia registrazione. Io non ero sul posto, ero dentro una sala radio da dove ascoltavo queste comunicazioni; quindi la mia testimonianza è contenuta in quella cassetta, con gli elementi caratterizzanti di quella trascrizione. C'è un terzo dato che mi colpì, oltre alla nebbia e alla grande presenza di persone al porto che stavano cercando di capire cosa stesse accadendo; mi riferisco alla comunicazione all'inizio di questa cassetta – la trascrizione forse ci può aiutare – quando i due piloti del porto di Livorno parlarono di «bettolina». Questo è l'altro elemento che mi sento di dire; chiaramente lo dico attraverso le voci e la registrazione della cassetta, perché non ero in mare e non ho visto la bettolina. Dall'audio della cassetta, che mi è capitato di risentire e che forse vale la pena risentire (poi voglio ritrovarla), il tono della voce dei due piloti era abbastanza sereno, per il momento; non avevano incertezze nel definire quel qualcosa come una bettolina. Però poi credo di capire che questa cosa non abbia avuto, nel prosieguo delle inchieste, particolare rilevanza dal punto di vista della vicenda. Una volta definito questo qualcosa come una bettolina che si stava allontanando, segue la cronaca che potete leggere dalla trascrizione, con la descrizione dell'incendio, del petrolio a mare e poi con la vicenda del mozzo Bertrand, che loro vedevano in qualche modo. Questo è il mio ricordo; vi invito a rileggere quella trascrizione, perché non potrei dire molto altro rispetto a quello che ho ascoltato in quella fase.

Capito questo, uscii dalla Capitaneria di porto e comunicai con il mio caporedattore; si iniziava a capire che, bene o male, la vicenda era molto grave, con la possibilità e il rischio di molti morti. Io ero un collaboratore e quindi il problema era prendersi poi la responsabilità di scrivere una cosa del genere; allora optammo per una doppia firma e, prudenzialmente, nella speranza che magari ci fossero dei superstiti, il titolo del quotidiano «La Nazione» del giorno dopo parlava di «molti morti». Questo è il mio racconto. La cassetta mi venne poi richiesta dagli ufficiali di allora della Capitaneria di porto, perché in sostanza mi riconobbero. Certamente sono stato fortunato, nel senso che tutte le energie della Capitaneria di porto, in quel frangente, erano impegnate nel tentativo di capire e di organizzare i

soccorsi, quindi non c'era grande attenzione per le persone che erano presenti. Erano presenti gli addetti ai lavori; io ero laterale e un po' defilato, però registrai questa cosa. C'è poi tutta la storia che voi sapete. Io restai al porto fino all'arrivo del mozzo; ricordo che era notte inoltrata o qualcosa del genere (gli orari esatti non li ricordo).

Sono tre gli elementi che vorrei lasciarvi come riflessione. La nebbia, che a me apparve nebbia perché non odorava, mentre il fumo mi aspetto che abbia un odore.

Mi colpì questa cosa, ma poi non le ho dato molta importanza, perché cercavo di capire quello che stava succedendo. Il secondo elemento che mi colpì era il grande numero di persone presenti al porto, tanto che non ho difficoltà a parlare di *caos*, dovuto però al fatto che non si capiva bene quello che stava succedendo. Poi la mia intuizione giornalistica è stata quella di dire che stando lì non si sarebbe venuti a capo di niente e allora, sfruttando un po' la conoscenza, entrai e mi misi in sala radio. Il terzo elemento è relativo alla bettolina, che però, mi sembra di capire sia un'ipotesi tramontata e comunque ripeto che questo è quanto posso dire sulla base della mia esperienza di quella notte.

PRESIDENTE. Ci può dire con precisione a che ora arrivò nella sala radio della Capitaneria, per capire da che momento in poi lei ha osservato la situazione in sala radio?

COLLODI. A quanto ricordo, la fascia oraria era quella tra le 22,30 e le 23, forse più intorno alle 23 che non alle 22,30 e la registrazione, quindi la comunicazione, inizia proprio con questa prima uscita dell'imbarcazione e con la descrizione, da parte dei piloti che si avvicinavano, di quello che stava succedendo a mare.

URAS (*Misto-CP-S*). Vorrei chiederle se aveva seguito poi la vicenda della Moby Prince nei giorni successivi, soprattutto quelli più immediati, con il recupero delle salme e l'organizzazione. Può fornirmi un quadro in tal senso?

COLLODI. Sì, anche se devo dire che poi la vicenda da locale divenne nazionale e quindi la «Nazione» mandò i propri giornalisti da Firenze. Io ero un collaboratore e quindi rimasi nell'ambito della cronaca locale, ma poi tutta la problematica venne assunta da professionisti della «Nazione», che vennero appositamente da Firenze per seguire il caso, con le prime inchieste. Noi mantenemmo uno sguardo locale. È chiaro che poi questo tema, dalle pagine strettamente locali della cronaca di Livorno, passò alle pagine nazionali della «Nazione», quindi avemmo poi, anche io come collaboratore, un ruolo marginale, anche se poi io personalmente continuai a seguire questa vicenda per la radio diocesana, con alcune valutazioni, ricordo anche con il vescovo Ablondi, soprattutto per la parte del lutto per i morti, dei parenti, di tutta quella parte, per così dire, più

umanitaria, mentre la parte più d'inchiesta passò ai giornalisti professionisti della «Nazione» che vennero da Firenze.

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Quando è stato avvisato da Mascambruno, praticamente la partita era ancora in corso. La partita termina alle 22,30, al massimo cinque, sei o sette minuti dopo, con i recuperi, quindi praticamente lei è stato avvertito quasi nel momento stesso in cui è accaduto tutto, perché se la partita era in corso vuol dire che lei è stato avvertito prima delle 22,30 e tutti dicono che l'incidente è accaduto intorno alle 22,15-22,18. La notizia, praticamente, era già arrivata, contemporaneamente, al capo redattore Mascambruno, quindi se il giornalista della «Nazione» era già al corrente dell'accaduto (la mia è una deduzione, non vuole essere una critica nei confronti di nessuno del porto), quando ci si è organizzati per valutare la possibilità di salvare qualcuno? Ad oggi a noi – tutti i commissari più o meno hanno fatto la stessa domanda sull'andamento della rotta del Moby Prince – è parso di capire che vi sia la possibilità che a quell'ora a bordo ci fossero ancora delle persone vive, sempre che sia vero che, come sembra, qualcuno ha cambiato la rotta. Lei, che sicuramente è stato tra i primi giornalisti ad arrivare, si è reso conto di come si erano organizzati? Mi rendo conto del *caos*, che in una vicenda del genere è inevitabile – infatti la mia non è una critica nei confronti di nessuno – ma lei si è reso conto o meno di quando si è messa in moto la possibilità di intervenire con il salvataggio? Se gli orari sono quelli che lei ha detto, la Commissione dovrebbe fare una riflessione anche sul ritardo con cui si è messa in moto la macchina dei soccorsi. Lei è in grado di dirci, al di là del *caos* che ha visto, se ha capito se era stata avviata la macchina dei soccorsi, se le bettoline di erano partite per cercare di intervenire? Cosa ci può dire da questo punto di vista?

COLLODI. Sì, sicuramente la notizia che mi arrivò – così Mascambruno mi disse – era di un incendio a bordo di una nave e io ricordo che c'era ancora la partita, quindi arrivai al porto più verso le 23 che non prima, con il motorino. Il *caos* era anche fuori dal porto e comunque già c'erano colleghi del «Tirreno» ed altri colleghi. La notizia quindi non l'aveva soltanto la «Nazione», ma si era diffusa anche abbastanza rapidamente agli altri organi di informazione. Io non sono entrato subito all'interno della Capitaneria di porto, perché stavo cercando di studiare la situazione e quindi sono passati dei minuti, anche se non posso dire quanti, comunque ho parlato anche con dei colleghi del «Tirreno» e ricordo che mi raggiunse all'esterno il fotografo della «Nazione». Ho passato quindi diversi minuti all'esterno e poi ho avuto l'intuizione di dire al fotografo della «Nazione» (perdonatemi, ma sono dei ricordi vaghi, dei *flash*): «Aspettami un attimo, che cerco di capire» ed entrai. In realtà poi sono entrato praticamente qualche minuto prima dell'inizio del dialogo registrato, quindi in Capitaneria di porto la situazione era che si stava cercando di capire cosa stesse succedendo, proprio per organizzare una macchina dei soccorsi più sostanziosa e poiché queste persone, da quello che

ricordo, erano già avanti, cioè erano già uscite dal porto, naturalmente prima di muovere altre pedine si cercava di capire dove indirizzare nel modo più preciso possibile gli aiuti. Ricordo dai colloqui che si voleva capire bene quello che stava succedendo a mare per poi far partire tutta quanta la macchina dei soccorsi e ormai queste persone alla guida della pilotina erano quasi arrivate sul posto. Da lì poi è partita una valutazione più generale per far partire tutta la macchina. Io sono entrato quando già iniziavano i primi collegamenti, tanto è vero che questa registrazione l'ho iniziata quando già comunque questi due piloti, se non ricordo male, comunicavano con la sala radio. Ho questo *flash* di essermi in qualche modo inserito in corsa attivando il registratore, ma era qualcosa di veramente imminente e quindi l'orario potrebbe essere le 23,30 o mezzanotte, non lo ricordo precisamente, ma le tappe erano più o meno queste che sto cercando di ricordare.

GRANAIOLA (*Art.1-MDP*). Signor Presidente, vorrei sapere in quale arco temporale è avvenuta questa registrazione e se in sede di inchiesta è stata in qualche modo trascritta e quindi ne possiamo prendere visione. Lei conta di trovarla?

COLLODI. Sì, conto di trovarla perché dovrei già averla. Ricordo che mi fu data da una collega della «Nazione» molti anni fa. Devo solo ricordare dove la abbia messa perché ormai vado molto poco a Livorno perché da molti anni lavoro come giornalista a Roma. Comunque sono sicuro di averla e sono sicuro di avere anche la trascrizione che mi riservo, eventualmente, di far pervenire alla Commissione.

In ogni caso, credo sia abbastanza facile reperire tale trascrizione, tanto è vero che quando fu fatto il primo approfondimento da parte del tribunale di Livorno, questa cassetta e la relativa trascrizione erano depositate agli atti del processo, quindi non credo che per voi possa essere difficile reperirla. Comunque, non appena sarò a Livorno, mi impegno a trovare sia la cassetta che la trascrizione.

In realtà, ho assistito ad una trasmissione radiofonica, parliamoci chiaro, ma riascoltare l'audio potrebbe anche facilitare e aiutare perché si avvertirebbe anche il tono della voce. Dovrebbero essere circa 20-25 minuti di registrazione su una cassetta da 60 minuti o da 90, anche se potrei non ricordare bene.

Subito dopo uscii perché avevo recepito le notizie che mi servivano e avevo capito che era in corso un dramma totale. Quindi cominciai a lavorare per il giornale per cercare di capire ciò che stava succedendo. La mattina dopo facemmo anche una rassegna stampa alla radio e un aggiornamento. Forse la girai la cassetta.

BATTISTA (*Art.1-MDP*). Dottor Collodi, lei ha detto che c'era un ottimo rapporto con il personale della Capitaneria. Volevo chiederle, quindi, se ci può dare qualche dettaglio in più. Quali erano le occasioni nelle quali lei si recava nella Capitaneria?

Lei ha citato la bettolina, che per me continua comunque ad essere un elemento d'allarme perché faccio fatica a capire il motivo per il quale la petroliera Agip Abruzzo avrebbe dato un primo messaggio di allarme parlando di una bettolina. Lei ricorda com'erano le bettoline a Livorno? In un'altra audizione si è detto che erano particolarmente grandi, quasi come navi cisterne. Ricorda questo dettaglio?

*COLLODI.* Con la Capitaneria c'era un buon rapporto; ci incontravamo alle conferenze stampa o altre iniziative. Noi partecipavamo alle conferenze stampa, quindi intendevo dire che la Capitaneria era un luogo conosciuto.

Per quanto riguarda la bettolina, credo che fosse uno dei temi più dibattuti nei giorni seguenti, però poi mi sembra di capire che tale ipotesi sia stata completamente scartata.

Per quello che posso ricordare e che so, le bettoline a Livorno, ma anche in altre realtà italiane, non sono tanto piccole. Sono imbarcazioni anche abbastanza importanti, che non si possono nascondere, in sostanza.

*BATTISTA (Art.1-MDP).* Non ha un ricordo visivo di questa bettolina?

*COLLODI.* Ricordo che sono imbarcazioni abbastanza importanti, però non so, realmente, di che tipo di imbarcazione si parlava. Io ascoltavo le voci e le testimonianze che arrivavano quindi non posso fare congetture sulla dimensione della bettolina in questione.

Per quella che è la mia conoscenza, la bettolina non è un motoscafo, ha una sua importanza, ma non so di quale tipo fosse. Semplicemente ho ascoltato voci che parlavano di una bettolina.

*BATTISTA (Art.1-MDP).* Lei può identificare la persona che faceva da coordinatore nella sala della Capitaneria? Lei arrivò, infatti, in un momento che tutti raccontano come confuso e agitato, considerato l'accaduto, ma se glielo chiedessi adesso chi coordinava in sala comando i soccorsi? Ricorda un nome? C'era una persona che stabiliva chi dovesse occuparsi di cosa?

*COLLODI.* Nella fase iniziale c'erano più persone che stavano cercando di capire, poi credo di ricordare che venne un'ufficiale a prendere in mano la situazione. Credo, tra l'altro, che la voce di questo ufficiale sia registrata in questa cassetta e dunque ciò che ha detto dovrebbe risultare nella trascrizione.

Ora non ricordo bene ma credo che fosse uno degli ufficiali di comando della Capitaneria di porto. Comunque la voce è registrata, quindi dovrebbe essere facile anche rintracciarlo.

PRESIDENTE. Dottor Collodi, ad un certo punto, nella trascrizione, si coglie una voce che dice: «io sono un ufficiale in congedo». È lei che, per accreditare la sua presenza lì, usa questo espediente?

COLLODI. Sì, perché avevo appena terminato il servizio come comandante di plotone reclute – ero sottotenente – ma era un modo per giustificare la mia presenza ma certamente ero lì come giornalista e non certo come ufficiale.

PRESIDENTE. Lei ha percepito il momento dell'arrivo del comandante della Capitaneria di porto, l'Ammiraglio Albanese, dal suo punto di osservazione? Quale fu il suo atteggiamento? Lei cosa percepì, al di là della registrazione che era in corso? Come testimone oculare cosa ricorda di quel frangente?

COLLODI. Ricordo preoccupazione e soprattutto il tentativo di capire realmente quello che stava accadendo per organizzare al meglio eventuali soccorsi che si stavano organizzando. Prima di far partire tutta la macchina, però, era importante capire la testimonianza che arrivava dal mare. Quindi si stava cercando di coordinare la situazione.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda specificatamente l'Ammiraglio Albanese, dopo una prima fase di grande confusione in porto che lei ha descritto, ad un certo punto arriva il Comandante e lei si trovava lì già da qualche minuto. Posto che lei si trovava già in Capitaneria e che quindi aveva colto le prime fasi dell'accaduto, cosa ricorda esattamente del momento in cui è arrivato Albanese? Quale atteggiamento tenne in quel frangente? Si ricorda quello che fece, come si comportò, come agì Albanese in quella situazione?

COLLODI. Lei mi chiede di ricordare avvenimenti risalenti a 26 anni fa. Non ho visto menefreghismo, al di là del caos ho visto la preoccupazione di capire che cosa realmente stava succedendo, perché non era chiaro, o almeno io non lo stavo capendo.

La «macchina» stava cercando di capire ciò che stava succedendo per poter poi intervenire. Per risponderle in maniera molto schietta, però, non ho visto perdite di tempo o menefreghismo. Era il momento, la contingenza che stava, in qualche modo, interrogando tutti quanti, compreso chi poi doveva operare. Questo sicuramente sento di ricordarlo, però i particolari precisi non li ricordo più, onestamente.

PRESIDENTE. Le faccio una domanda io sulla nebbia. Lei va in Capitaneria intorno alle 23, prima, nei venti minuti precedenti, è al porto; vede la nebbia già sul porto?

COLLODI. Vedo la nebbia all'inizio sul ponte, cioè quando da «Via Grande» si entra nel porto; a metà ponte ricordo vagamente di vedere la nebbia che arrivava in lontananza. A me è sembrata nebbia, anche se qualcuno ha parlato di fumo.

PRESIDENTE. Aveva la sensazione di una cosa fredda o di una cosa calda? Si è avvicinato o era qualcosa in lontananza?

COLLODI. La nebbia era in lontananza. Avevo però la sensazione, mentre mi appressavo al mare, che la nebbia si avvicinasse verso di me; io non ero dentro la nebbia, ma la nebbia era qualcosa che circolava nella zona del bacino, che era comunque proprio vicino alle banchine. Questo è il mio ricordo e comunque si percepiva molto bene che il cielo non era assolutamente libero, che c'era nebbia, chiamiamola così; io la chiamo nebbia perché istintivamente mi ha dato questa sensazione.

PRESIDENTE. Rivolgendovi lo sguardo, si vedeva la nave petroliera che prendeva fuoco oppure no?

COLLODI. Non dal porto. Il porto di Livorno è abbastanza indietreggiato. Devo dire che non ricordo di averla vista.

PRESIDENTE. Lei sa che quella sera, secondo le condizioni meteo, il vento proveniva da Sud e quindi, in teoria, poteva essere del fumo con vapore acqueo che arrivava dalla zona della petroliera verso l'alto. Tanto è vero che l'avvisatore marittimo, verso mezzanotte, chiude le finestre perché non si respirava. È un po' più in alto l'avvisatore marittimo.

COLLODI. Sì, sull'imboccatura del porto. Ripeto che si tratta di mie sensazioni. Tra l'altro, la nebbia fu smentita, però vi ho detto quello che ho percepito ad istinto, lì per lì.

PRESIDENTE. Vorrei rivolgere un'altra domanda mentre stiamo distribuendo la copia delle trascrizioni. È stata fatta l'ipotesi che la sua cassetta sia stata manipolata. In realtà ci sono una verifica e una relazione tecnica che dicono che non è stata manipolata; ritengo che se lei ha riscoltato la cassetta dopo tempo, si è potuto rendere conto se mancava qualcosa. Su questo punto possiamo definitivamente chiarire se ritiene che sia stata modificata, manipolata, tagliata o qualcosa del genere?

COLLODI. Sono anni che non ascolto la cassetta. La trascrizione, che ricordo di aver letto, non mi ha dato particolari dubbi sulla manipolazione. La trascrizione di quello che ho ascoltato mi sembra reale. Non ascolto

però la cassetta da diverso tempo. Erano anche cassette molto vecchie, molto utilizzate e quindi, attenzione, quella cassetta non era vergine, ma era una cassetta già utilizzata alla radio e – ripeto – noi cancellammo un intervento del presidente Cossiga. Non me ne chiedete le ragioni perché non mi ricordo se Cossiga aveva a che fare con Livorno per qualcosa in quel periodo o prima; comunque su quella cassetta c'era un intervento del presidente Cossiga che cancellai per far partire la registrazione.

L'unica cosa, per rispondere a lei, è che, ora che parlo, mi viene in mente che talvolta bloccavo la cassetta e la facevo ripartire per risparmiare le batterie; questo era un altro problema del registratore. Quando vedevo che non c'era qualcosa di particolarmente importante io, per qualche istante, cercavo di risparmiare le batterie.

PRESIDENTE. I salti temporali potrebbero essere dovuti a questo.

*COLLODI.* C'erano dei salti dovuti al fatto che io quella cassetta la bloccavo e la facevo ripartire proprio per questa ragione. Questo credo di poterlo ricordare abbastanza bene; cercavo in tal modo di risparmiare le batterie.

PRESIDENTE. Vi ricorderete che su questo tema alcuni colleghi avevano segnalato che la temporizzazione non corrispondeva, non coincideva e questa è assolutamente una spiegazione più precisa.

Ritornando alla nebbia, lei aveva detto che era inodore, però non era dentro la nebbia. Io le ho fatto la domanda sul freddo o caldo, perché lei ha detto che era inodore, però non era dentro la nebbia, la nebbia stava fuori dal porto, sulle banchine. Altrimenti avrebbe sentito anche se era una cosa più fresca o più calda dell'aria.

*COLLODI.* La nebbia era qualcosa che non mi avvolgeva, ma che vedevo presente. Una cosa strana, molto strana, mai vista al porto di Livorno una situazione del genere. Insomma, avevo trent'anni e frequentavo...

PRESIDENTE. Non ha più rivisto quella situazione?

*COLLODI.* No.

MUSSINI (*Misto*). La mia domanda era relativa alle interruzioni della cassetta.

*COLLODI.* Vorrei comunque rilevare che mi impegnerò a trovare la cassetta.

PRESIDENTE. Le è stata restituita?

*COLLODI.* Mi è arrivata una copia – non so per quali strade – che infatti volevo riascoltare. Mi impegno a ritrovarla e magari può essere l'occasione per ascoltarla un attimo. Penso infatti che non faccia male riascoltarla, perché anche sul piano dell'ascolto si possono percepire, dai toni delle voci, anche delle cose nuove. Questo lo dico da radiofonico, come possibilità. È una mezz'ora che secondo me può aiutare.

*PRESIDENTE.* Ringraziamo il dottor Collodi per la sua disponibilità. Dichiaro conclusa l'audizione.

*I lavori terminano alle ore 13,55.*