



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 33

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

SEGUITO DELL'AUDIZIONE DEL CAPITANO DI FREGATA
GREGORIO DE FALCO

35^a seduta: martedì 18 ottobre 2016

Presidenza del Presidente DI GIACOMO

I N D I C E

Seguito dell'audizione del capitano di fregata Gregorio De Falco

PRESIDENTE	Pag. 3, 7, 12 e <i>passim</i>	<i>DE FALCO</i>	Pag. 3, 7, 12 e <i>passim</i>
BATTISTA (<i>Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE</i>)	16		
CAPPELLETTI (<i>M5S</i>)	10		
COLLINA (<i>PD</i>)	17		
FILIPPI (<i>PD</i>)	13, 19		
FLORIS (<i>FI-PdL XVII</i>)	11, 12, 13 e <i>passim</i>		
PAGLINI (<i>M5S</i>)	7, 12, 13		

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Alternativa per l'Italia, Euro-Exit, M.P.L. – Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, ApI, E-E, MPL); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-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.

Interviene il capitano di fregata Gregorio De Falco. È presente altresì alla seduta, ai sensi dell'articolo 23 del Regolamento interno, il maggiore Paride Minervini, in qualità di collaboratore della Commissione.

I lavori hanno inizio alle ore 13.

PROCEDURE INFORMATIVE

Seguito dell'audizione del capitano di fregata Gregorio De Falco

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'audizione del capitano di fregata Gregorio De Falco, sospesa nella seduta dell'11 ottobre scorso.

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

Chiedo all'audito se ritenga che il suo intervento debba essere secretati. In ogni caso, l'audito e i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e la secretazione 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.

Non essendoci richieste, do dunque nuovamente il benvenuto al capitano De Falco, che ha chiesto di poter integrare la relazione svolta nella precedente seduta. Ringraziando dunque ancora una volta il capitano De Falco per la disponibilità, a lui cedo subito la parola; seguiranno poi le domande dei colleghi.

DE FALCO. La ringrazio, signor Presidente.

In realtà ho bisogno solo di qualche minuto per completare e meglio specificare quanto ho già avuto modo di dire in occasione del nostro precedente incontro con riguardo alla normativa che all'epoca dei fatti disciplinava il soccorso aeromarittimo. Come vi ho già rappresentato, il riferimento è al decreto ministeriale del 1° giugno del 1978, che nel 1991 era interamente vigente. Oggi quelle disposizioni sono ancora vigenti, ma sono integrate dal Piano nazionale di soccorso marittimo approvato nel 1996.

Le norme interministeriali contenute nel decreto del 1978 costituivano direttiva per il coordinamento delle operazioni di ricerca e di soccorso presso una nave in pericolo, ovvero in caso di naufragio o di qualunque altro sinistro marittimo. Se mi sarà possibile, vi dirò poi che cos'è

un sinistro marittimo e quale può esserne l'oggetto specifico. Le norme del decreto, secondo quanto previsto all'articolo 1, dovevano applicarsi tanto in alto mare, quanto in zona costiera. A questa distinzione corrispondeva sommariamente – faccio solo un cenno – una ripartizione di responsabilità nel coordinamento dei soccorsi tra le Capitanerie di porto, per la zona costiera, e la Marina militare per i sinistri in alto mare, tramite gli Alti comandi periferici.

Si individuano, infatti, due distinte situazioni operative. Più specificamente, all'articolo 1 del capitolo II del decreto, relativo alle attribuzioni delle autorità coordinatrici, si stabilisce che, in caso di incidente o di sinistro, le Capitanerie di porto e gli Alti comandi periferici della Marina militare sono responsabili della condotta delle operazioni di soccorso e del relativo coordinamento, in ciascuna delle due situazioni in cui possono essere configurate le operazioni stesse. In particolare, saranno svolte in prima situazione operativa le azioni che si devono effettuare in prossimità della costa e quelle per le quali siano valutate adeguate e sufficienti le risorse disponibili nell'ambito del compartimento marittimo. Viceversa, ove la Capitaneria ritenga inadeguati o insufficienti i mezzi ovvero si renda necessaria una ricerca aerea in altura, quindi ad una distanza superiore alle 20 miglia dalla costa, la Capitaneria avvisa l'Alto comando periferico della Marina militare che assume – non ha dunque facoltà di decidere – la direzione ed il coordinamento delle operazioni di soccorso.

Lo stesso provvedimento, all'allegato 5, prevede specifiche azioni da porre in essere per cui, ricevuta l'informazione che un mezzo navale o una persona siano in imminente pericolo, si devono adottare le misure specificamente contemplate, secondo la più opportuna successione.

Tra le misure elencate all'allegato 5, a vostro beneficio ho fatto un minimo di cernita tra quelle che potevano essere le più opportune da adottare per il soccorso nel caso concreto al quale ci stiamo riferendo.

La sera dell'incidente il quadro era lacunoso, come mi sembra sia stato detto il 7 giugno. C'era stata la collisione tra due navi, ma, mentre si era perfettamente individuato uno dei due scafi, nulla si sapeva invece dell'altro. In quelle circostanze la prima cosa da fare, dunque, era stimare la posizione di entrambe le navi in pericolo e valutare l'adeguatezza dei mezzi di soccorso a disposizione.

Proprio per quanto riguarda i mezzi, vorrei fare un brevissimo inciso. Quando si parla di mezzi di soccorso, il riferimento non è soltanto alle navi, alle motovedette, ai rimorchiatori con capacità estinguente antincendio, ma è anche agli uomini, alle capacità di telecomunicazione e ai mezzi aerei, che servono, sia per prestare soccorso diretto, sia per effettuare ricognizioni, così da avere chiarezza dello scenario e poter intervenire a ragion veduta.

Come stavo dicendo, la prima cosa da fare era stimare la posizione delle navi in pericolo e valutare l'adeguatezza dei mezzi di soccorso disponibili: nel caso in cui si fosse ritenuta l'inadeguatezza dei mezzi, si sarebbe dovuto comunicare con l'Alto comando periferico di La Spezia, che avrebbe dovuto assumere la direzione dei soccorsi, fermo restando che la

Capitaneria, anche dopo l'assunzione della responsabilità del coordinamento da parte dell'Alto comando periferico, avrebbe comunque mantenuto la responsabilità di provvedere alla requisizione del naviglio, al dirottamento di navi che potessero concorrere alle operazioni di soccorso e all'adozione di tutti quei provvedimenti che fossero ritenuti opportuni, secondo quanto stabilito dall'articolo 69 del codice della navigazione, nonché dalla legge n. 690 del 1940, che viene invocata in caso di incendio e che prevede ulteriori potestà in capo al comandante del porto.

Dopo aver stimato la posizione delle navi, sarebbe stato necessario designare il comandante in zona ed individuare un'area in cui effettuare la ricerca. C'era stata quella sera la collisione tra due navi, ma, mentre di una si sapeva, dell'altra no, per cui questa seconda nave andava cercata. Bisognava mandare fuori le motovedette, i mezzi di soccorso, cioè, come ho detto nel nostro precedente incontro, bisognava dare ordine di uscita ed istruzioni di coordinamento, con l'assunzione del controllo dei mezzi da parte della pubblica autorità, perché diversamente si sarebbe trattato di un soccorso per finalità privatistiche.

Quanto all'individuazione dell'area in cui effettuare la ricerca, il riferimento doveva essere all'area di probabilità. A tal proposito, all'epoca il riferimento era al MERSAR (Manuale di ricerca e salvataggio per le navi mercantili), che forniva a chi aveva la responsabilità del soccorso dei criteri per individuare la zona di ricerca più probabile in relazione alle contingenze meteorologiche, al tempo trascorso dalla collisione e così via.

Bisognava poi formulare e comunicare una specifica pianificazione al comandante in zona, che ha un ruolo tattico. Il comandante della Capitaneria di porto, infatti, che detiene il controllo operativo di tutta l'operazione, deve formulare da terra una specifica pianificazione, indicando sostanzialmente la zona in cui cercare ed il modo in cui effettuare la ricerca: a pettine, per percorsi paralleli, a spirale, a spirale quadra, combinata con aereo e così via, secondo quanto previsto nel MERSAR, perché non siamo dei dilettanti.

Ma chi è in concreto il comandante in zona? La norma dice che deve essere nominato e che, in caso di mancata nomina, in prima istanza è il più alto in grado della Marina militare, o successivamente il più alto in grado della Capitaneria di porto. Quella sera, però, della Marina militare non c'era nessuno e il più alto in grado in mare delle Capitanerie era il comandante della motovedetta CP 232, a bordo della quale, dunque, era il comando tattico. Quando dunque, dopo le ore 23, uscì in mare anche la CP 250, con a bordo il comandante della Capitaneria di porto, quindi il capo del compartimento, vale a dire colui che aveva anche la responsabilità complessiva del soccorso – io lo chiamo controllo operativo (OPCON) – a bordo c'era anche il comando tattico (TACOM). Quando dunque uscì in mare la motovedetta CP 250, a bordo erano presenti, sia il comando tattico, che il controllo operativo.

A questo punto bisognava formulare e comunicare le determinazioni di ricerca, nonché successivamente allertare ed impiegare i mezzi navali pubblici e privati che potevano essere fatti oggetto di requisizione, ai sensi

dell'articolo 70 del codice della navigazione o dell'articolo 10 della legge n. 690 del 1940 in materia di antincendio nei porti. Quest'ultima disposizione è importante perché attribuisce al comandante del porto, e non ad altri, il coordinamento complessivo in caso di emergenza per incendio.

Infine, bisognava richiedere l'intervento di aeromobili dell'Aeronautica militare. Ricordo che il comandante della Capitaneria di porto, detentore e responsabile del controllo operativo, ha la facoltà di chiedere l'intervento di tutti i Corpi dello Stato dotati di mezzi utili per prestare soccorso. Sicuramente all'epoca c'erano i Carabinieri a Pisa, i Vigili del fuoco ad Arezzo ed altri che avevano elicotteri vicini al luogo dell'incidente. Questi velivoli erano di certo contemplati tra le risorse utilizzabili, sia pure soltanto per l'impiego diurno. L'Aeronautica militare e la Marina, invece, avevano ciascuna un velivolo in *standby*, pronto a muovere continuamente. Il velivolo della Marina, come ho detto la volta scorsa, era a La Spezia, dove c'era anche una nave in SVH, cioè pronta a muovere per soccorso, 24 ore al giorno, pagata per questo.

Far decollare un velivolo dei Corpi dello Stato avrebbe consentito – ma non si poteva, perché era già notte – di rimanere in prima situazione operativa, cioè sotto la responsabilità della Capitaneria di porto. Il decollo di un velivolo della Marina militare, invece, sarebbe dovuto passare attraverso l'assunzione della responsabilità da parte dell'Alto comando periferico competente, cioè quello di La Spezia.

C'è da dire che il decreto ministeriale del 1978 in casi eccezionali consentiva di utilizzare il velivolo dell'Aeronautica militare tenendo informata la propria Forza armata, per cui il capo del compartimento avrebbe potuto chiedere direttamente all'Aeronautica militare il decollo del veicolo, informando della richiesta l'Alto comando periferico, quindi la centrale operativa di La Spezia.

Queste sono le cose che si sarebbero dovute fare immediatamente.

Se mi è consentito, vorrei sottolineare ora la portata dell'articolo 10 della legge n. 690 del 1940, al quale ho fatto riferimento poco fa. Tale norma disciplina i casi di incendio o di altro sinistro. In particolare, nella fattispecie del sinistro marittimo rientra qualunque evento che metta in pericolo una nave, il suo carico e la vita delle persone a bordo, da intendersi sia come equipaggio, sia come passeggeri, sia come eventuali terzi (è il caso, ad esempio, dei profughi). Per sinistro marittimo si intende, quindi, qualunque tipo di urto, falla, collisione o incendio. Dico questo perché, sia la collisione che l'incendio sono sinistri marittimi e quindi, sia ai sensi dell'articolo 69 del codice della navigazione, sia in base all'articolo 10 della legge n. 690 del 1940, affrontare questi eventi è responsabilità del comandante del porto. Quest'ultimo è individuato, ai sensi del medesimo articolo 10, al comma 3, come l'autorità cui, nell'ambito della sua opera di direzione, è attribuita la responsabilità di coordinare, all'azione dei reparti dei Vigili del fuoco, quella di tutti gli altri mezzi nautici e terrestri e le prestazioni di tutte le persone che, ai termini del codice della navigazione, sono tenute a rispondere alle disposizioni e alle richieste dell'autorità marittima. Di che cosa si sta parlando? Il riferimento è ai rimorchia-

tori, agli ormeggiatori, ai cosiddetti servizi portuali, nonché alla gente di mare e alle maestranze che operano in porto.

I Vigili del fuoco agiscono autonomamente perché devono andare a spegnere l'incendio, ma il comandante del porto ha comunque una responsabilità più ampia, dovendo coordinare a quell'azione l'intervento dei propri uomini, degli uomini alle sue dipendenze funzionali (Polizia, Carabinieri, vale a dire tutti gli appartenenti a Corpi dotati di mezzi nautici), nonché di quanti, secondo il codice, devono rispondere alle sue disposizioni.

Questo è quanto volevo chiarire.

PRESIDENTE. Ringraziamo il capitano De Falco per l'integrazione e per la completezza dell'intervento.

Lascerei ora lo spazio alle domande, invitando tutti ad essere il più possibile sintetici.

PAGLINI (M5S). Ringrazio anch'io il capitano De Falco per le informazioni che ci ha fornito. Farò una serie di domande piuttosto brevi.

Vorrei sapere, innanzitutto, se è vero che il decreto ministeriale del 1978 trova applicazione soltanto in alto mare.

Vorremmo capire poi dal capitano De Falco se ritiene sostenibile l'affermazione secondo la quale: «Dove non c'è via di fuga, non c'è via d'ingresso», intendendosi che, non essendosi buttato in mare nessuno – circostanza peraltro non vera – nessuno tra i soccorritori, neanche tra i Vigili del fuoco, avrebbe potuto salire a bordo, neppure con le opportune cautele e protezioni.

È stato affermato in audizione in questa Commissione che l'opera di coordinamento dei soccorsi non sarebbe necessaria quando i soccorritori sono ben addestrati. È d'accordo, capitano?

Abbiamo saputo, inoltre, che nella notte del 10 aprile del 1991 il porto di Livorno rimase operativo. Secondo lei e secondo la sua esperienza, vista l'importanza e la gravità dell'emergenza in corso, fu una scelta opportuna?

Vorrei capire, ancora, se le comunicazioni radio e telefoniche che partono o sono ricevute dalla sala operativa già all'epoca dovevano essere annotate in un brogliaccio. Nel caso in cui la risposta fosse affermativa, chiedo alla Presidenza di poter acquisire al più presto questo brogliaccio perché, a nostro avviso, sarebbe fondamentale.

Concludo con due ultime domande.

La Capitaneria di porto ha ben impiegato i mezzi a sua disposizione nella notte del 10 aprile del 1991 o poteva fare meglio?

Infine, può essere delegata la responsabilità del soccorso all'ufficiale di ispezione?

DE FALCO. Cercherò di rispondere in ordine alle domande.

Innanzitutto, il decreto ministeriale del 1978 individua chiaramente due centri di responsabilità. Il primo è rappresentato dalla Capitaneria

di porto, responsabile per i soccorsi costieri e per i soccorsi per i quali abbia nel compartimento mezzi adeguati e sufficienti. Il soccorso costiero, dunque, esiste ed è disciplinato dal decreto ministeriale del 1978. Dopo di che, lo stesso decreto prevede per i soccorsi d'altura, cioè per quelli oltre le 20 miglia di distanza dalla costa, la responsabilità dell'Alto comando periferico della marina militare.

Quanto all'affermazione secondo la quale: «Dove non c'è via di fuga, non c'è via d'ingresso», sembra più che altro uno slogan, perché bisognerebbe capire, innanzitutto, se vi è una condizione di assoluta parità per coloro che fuggono o che entrano, nel senso che l'affermazione può essere valida se esistono le medesime caratteristiche e le medesime dotazioni, ma solitamente non è così. Se, ad esempio, sono a bordo di un traghetto o di una nave passeggeri, vestirò abiti civili, per cui non avrò dotazioni di protezione: non si può dire, dunque, che ci sia una perfetta equivalenza tra la via di fuga e la via d'ingresso. Peraltro, chi si muove in ingresso di solito è un professionista, che avrà dotazioni di protezione individuale e, soprattutto, sarà protetto da un preventivo raffreddamento delle lamiere della nave a pioggia, che consentirà di creare un camminamento utile a favorire l'ingresso, che avverrà perciò con tutti gli apparati di protezione del caso. Non credo dunque assolutamente che questo slogan funzioni.

Per quanto concerne poi il fatto che non sarebbe necessario un coordinamento dei soccorsi quando sono state svolte esercitazioni, se questo fosse vero, non sarebbe necessario neppure prevedere una responsabilità. Se così fosse, basterebbe fare esercitazioni e poi lasciar fare, ma così non è. È ovvio che, nel momento in cui ci sono le esercitazioni, ognuno poi sa che cosa fare, ma parliamo pur sempre di uno scenario di esercitazione. L'infinita variabilità degli eventi e delle risorse effettivamente disponibili non consente di standardizzare. Se, ad esempio, scoppia un incendio in mezzo al mare, a 20 miglia dalla costa, e passa una nave passeggeri, non è detto che questa nave per il fatto di aver svolto esercitazioni sia in grado di provvedere nel modo migliore; dipende dalle circostanze. Se vogliamo, è anche questo il senso dell'articolo 10 della legge n. 690 del 1940, quando impone in capo al comandante del porto la responsabilità di coordinare l'azione di un certo gruppo di persone con quella di altri uomini e di altri mezzi. È assolutamente impensabile che basti l'esercitazione, che serve a fornire ad un soggetto il dato elementare, ma la complessità delle operazioni di soccorso impone il coordinamento, altrimenti il coordinamento non sarebbe necessario e si svolgerebbe tutto in automatico. A quel punto, però, di chi sarebbe la responsabilità?

Per quanto riguarda la questione dell'opportunità di lasciare operativo il porto durante l'emergenza che si determinò dopo l'incidente, c'è da dire che, in generale, quando si determina un'emergenza significativa nei pressi di un ambito portuale essa attrae e deve attrarre per la sua gravità le risorse, le forze e le energie di tutti i soccorritori. Quando si parla di una «Mass Rescue Operation» come quella che fu posta in essere la notte del 10 aprile del 1991, cioè di un'operazione di salvataggio di massa, le risorse praticamente non sono quasi mai sufficienti, per cui si devono

usare tutte, anche perché non si sa quanto durerà l'operazione e serve tenerle anche «fresche», così da poter dare il cambio a chi sta operando.

Che cosa succede in una situazione come questa all'operatività del porto? Inevitabilmente il porto a quel punto cede e deve cedere all'interesse primario rappresentato dal salvataggio delle persone: l'operatività portuale passa dunque in secondo piano. Ne consegue che i rimorchiatori e i piloti che sono comunque necessari per il funzionamento del porto devono essere distolti dalla funzione ordinaria e portati sul soccorso: non si può lasciare il porto funzionante, secondo me è grave. In effetti, in qualunque esercitazione si procede alla chiusura del porto: ad un certo punto arriva un foglietto – che farà parte poi della documentazione finale dell'esercitazione – con il quale il comandante del porto dispone la chiusura del porto. Quell'ordine viene poi diffuso via radio, attraverso il canale 16 o il diverso canale che si sta utilizzando per l'esercitazione, il che vuol dire che da quel momento in poi tutte le risorse sono concentrate sull'esercitazione e, quindi, sul soccorso.

Quanto all'esistenza di un brogliaccio sul quale già all'epoca si sarebbero dovute annotare le comunicazioni radio e telefoniche, ovviamente una sala operativa è un luogo in cui affluiscono e dal quale partono informazioni, disposizioni e comunicazioni in generale. È evidente che, trattandosi di attività amministrativa, queste comunicazioni vadano documentate. È chiaro allora che, quando si istituisce una sala operativa, in quel momento si dice anche che deve esserci un soggetto che materialmente redige il brogliaccio, annotando tutte le comunicazioni radio e telefoniche; ci sarà poi un soggetto deputato a chiudere il brogliaccio, vale a dire l'ufficiale che, con la propria firma, dà ufficialità al brogliaccio, attestando che ciò che è stato riportato corrisponde effettivamente alle comunicazioni intercorse. Il brogliaccio dunque esiste da sempre ed è coesistente all'istituzione di una sala operativa, per cui credo che dovrebbe essere agli atti.

Per rispondere poi alla senatrice Paglini sulla possibilità di delegare la responsabilità del coordinamento delle operazioni di soccorso all'ufficiale di ispezione, voglio richiamare l'ordine di servizio 786, al quale ho fatto riferimento anche in occasione del nostro precedente incontro, che ha disciplinato il funzionamento della sala operativa della Capitaneria di porto di Livorno dal 1986 in poi e che era dunque vigente nel 1991. Quell'ordine di servizio dice molto chiaramente che l'ufficiale di ispezione non può effettuare il coordinamento delle operazioni di soccorso. Il suo compito, piuttosto, è quello di allertare la catena di comando, quindi l'ufficiale tecnico, il comandante in seconda ed il comandante. Ovviamente deve anche adottare i primi provvedimenti, nell'immediato, ma non può gestire le operazioni di soccorso, non può essere delegato.

Dopo aver allertato la catena di comando, ha l'obbligo di rimanere ovviamente a disposizione. Ci tengo a precisare che il riferimento non è tanto alla catena di comando gerarchica, quanto piuttosto a quella funzionale, indipendentemente quindi dal grado, nel senso che, se c'è un inferiore in grado, ad esempio l'ufficiale tecnico o tecnico-operativo, questo

è funzionalmente superiore all'ufficiale di ispezione, ancorché più anziano. Io, ad esempio, sono capitano di fregata: se il tenente di vascello o il capitano di corvetta sono a capo della sezione operativa ed io sono di ispezione, ad un certo punto, una volta allertata la catena di comando, io sono a disposizione, perché sono il tenente di vascello o il capitano di corvetta gli esperti, sono loro che sanno quante radio funzionano e come funzionano, quali sono esattamente le procedure, se occorre far decollare o meno un elicottero e così via. Questo è detto chiaramente nell'ordine di servizio 786, di cui consegno copia alla Presidenza.

La senatrice Paglini mi ha chiesto, infine, se furono impiegati bene i mezzi disponibili. È una domanda importante, ma il nodo vero della questione non è tanto se furono utilizzati bene i mezzi, ma se furono impiegati. Infatti, al di là dell'ordine di uscita alle motovedette CP 232 e 250, i rimorchiatori sono usciti spontaneamente, hanno risposto al proprio armatore e, quindi, ai fini di quest'ultimo, come risulta da tutte le testimonianze rese in udienza. Io non credo che i mezzi a disposizione della Capitaneria di porto siano stati impiegati, ad eccezione delle motovedette direttamente dipendenti dalla Capitaneria – e comunque non in funzione di ricerca della nave investitrice – e la motobarca 446 dei Vigili del fuoco.

Se non ricordo male, come mezzi disponibili dello Stato c'era una motovedetta della Guardia di finanza, una motobarca dei Vigili del fuoco, due motovedette della Capitaneria (la 232 e la 250) e successivamente una motovedetta della Polizia di Stato, con la quale uscì in mare il prefetto, insieme al comandante dei Vigili del fuoco. Questi mezzi, insieme ad altri mezzi veloci (le pilotine dei piloti o la barca degli ormeggiatori, che è piccola, ma agile), avrebbero dovuto essere impiegati per seguire lo schema di ricerca di cui parlavo prima e cercare la nave investitrice, non già attraverso una ricerca disperata e casuale dei naufraghi, ma mediante l'applicazione di uno schema scientifico previsto dal MERSAR, secondo le disposizioni all'epoca vigenti.

CAPPELLETTI (*M5S*). Ringrazio il capitano De Falco per il suo contributo, che credo sia particolarmente rilevante per i lavori della nostra Commissione: forse avremmo dovuto svolgere questa audizione prima di altre, in modo tale da poter affrontare certe questioni con una maggiore consapevolezza.

Colgo l'occasione per fare qualche domanda in maniera abbastanza sintetica.

Capitano De Falco, nel corso della precedente seduta lei ci ha parlato di quattro differenti tipologie di soccorso: ci ha detto che, nel caso del disastro del Moby Prince ci fu all'inizio un soccorso spontaneo, accennando alla presunta mancanza, invece, di un soccorso di autorità, vale a dire del coordinamento dei soccorsi con l'intervento dell'autorità, con eventuale confisca di mezzi, ove necessario, e così via.

Quello che le chiedo è se, nel caso specifico, ci fu soccorso contrattuale, vale a dire una negoziazione tra le parti per il salvataggio dei nautanti. Ove poi soccorso contrattuale ci sia stato, vorrei capire se ciò

avrebbe potuto confliggere con altri tipologie di soccorso, ad esempio, con il soccorso d'autorità. L'intervento di un soccorso contrattuale potrebbe spiegare in qualche maniera la concentrazione degli sforzi sull'Agip Abruzzo piuttosto che sul Moby Prince?

Una seconda domanda riguarda Livorno Radio. Lei ha accennato a possibili responsabilità su cui si sarebbe potuto meglio dibattere nel corso del processo. Vorrei capire quali sarebbero state queste responsabilità e mi spiego meglio. Una volta che Livorno Radio ebbe la certezza che la Capitaneria di porto, responsabile della gestione dei soccorsi, era a conoscenza dei fatti, doveva essere la stessa Capitaneria a coinvolgere nuovamente Livorno Radio affinché offrisse un contributo ulteriore sul fronte dell'attività di collegamento radio, così da agevolare i trasporti o, piuttosto, doveva essere Livorno Radio a proporsi? Non è una differenza da poco perché chiaramente, nel primo caso, ci troveremmo di fronte ad una mancanza che fa capo alla responsabilità della Capitaneria, mentre nel secondo caso la responsabilità sarebbe della stazione radio costiera.

Le faccio ancora una domanda. Abbiamo valutato le responsabilità del comandante di zona e del comandante dei Vigili del fuoco, ma non mi è molto chiaro a chi spettasse, nel caso specifico, la decisione circa l'ordine di priorità nello spegnimento dell'incendio su una nave piuttosto che sull'altra. Considerato che, dopo circa mezz'ora, il Moby Prince era comunque tornato sulla scena, per cui si era consapevoli del coinvolgimento del traghetto, a chi spettava – tra comandante di zona e comandante dei Vigili del fuoco – la decisione di salire a bordo?

Infine, capitano De Falco, volevo una sua valutazione in merito ad un fatto. Più volte lei ha ribadito che i mezzi a disposizione erano presumibilmente inadeguati per le necessità di soccorso ed io condivido in pieno questa sua considerazione. Proprio per questo motivo, al di là di tutto ciò che lei ci ha già detto, trovo enormemente strano che sia stata valutata negativamente la proposta di intervento di un traghetto simile al Moby Prince, che era armeggiato in porto e che si era dichiarato disponibile ad uscire. Ebbene, nonostante quel traghetto fosse pronto ad uscire e nonostante avrebbe potuto essere presumibilmente anche d'aiuto in qualche maniera, è stata negata l'uscita dal porto. Volevo una sua considerazione al riguardo.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, essendo la nostra una Commissione d'inchiesta, credo che ci sia bisogno di andare un po' più a fondo alle questioni e che a tal fine potrebbe essere utile in certi casi secretare qualche passaggio, in modo tale che possano esserci date risposte più libere dagli auditi, nella consapevolezza dell'importanza che le stesse possono avere in relazione al lavoro della Commissione.

Ci stiamo ancora arrabattando sulle responsabilità. Mi pare che da una valutazione globale sia emerso che i mezzi erano insufficienti e che comunque, ove anche fossero stati sufficienti, sarebbero stati mal coordinati. Quello che sta emergendo, infatti, è che gli ordini non siano stati dati

nella maniera più opportuna e probabilmente neanche dalla persona competente.

Quanto alla presenza della nebbia o del fumo, è ancora un enigma. Che cosa c'era? Fumo o nebbia?

C'è poi tutto quello che è stato detto in relazione alla difficoltà di navigare per la paura di travolgere dei naufraghi evidentemente presenti nello spazio acqueo, ma c'è ancora di più. La cosa più assurda, in assoluto, è la mancata ricerca della nave investitrice, posto che la stessa altezza alla quale era stata speronata l'Agip Abruzzo lasciava prevedere che non si trattasse di una bettolina, ma di una nave più grande.

Insomma, mi pare che ci siano delle lacune che portano all'individuazione di precise responsabilità, perché altrimenti rischiamo di ascoltare solo il racconto approfondito di una specie di film.

Ringrazio dunque il capitano De Falco per quanto ci ha riferito, ma temo che procedendo in questo modo la Commissione d'inchiesta non farà grandi passi in avanti.

In questa vicenda possiamo supporre che ci siano vere e proprie responsabilità – non voglio dire che siano sicure – ma dobbiamo capire se non c'erano mezzi disponibili o se è individuabile una responsabilità in capo a chi ha coordinato l'attività di soccorso.

Ci sono cose che mi sembrano assurde, a cominciare dal fatto che il comandante di una nave che subisce uno speronamento si preoccupa solo del proprio naviglio, pur rendendosi conto – perché quel comandante aveva esperienza in mare – che ad andargli addosso non è stato un motoscafo o un piccolo *surf*, ma qualcosa di più grosso. Ebbene, questa nave scompare nel nulla per poi riapparire. Ma stiamo scherzando? Mi sembra di essere su «Scherzi a parte» e non in una Commissione d'inchiesta.

PRESIDENTE. Senatore Floris, ho capito il senso delle sue domande. Ha intenzione di chiedere la secretazione delle risposte del capitano De Falco?

FLORIS (FI-PdL XVII). Sì, penso che potrebbe essere utile per dare maggiore libertà al nostro audit.

DE FALCO. Senatore, io non ho assolutamente problemi a rispondere.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, vorrei sottoporre al senatore Floris e agli altri Commissari una riflessione.

Noi ci stiamo avvalendo del contributo di un tecnico, che ci sta fornendo un quadro ben preciso della normativa di riferimento e che, come ha detto bene il collega Cappelletti, forse sarebbe stato molto utile all'inizio della nostra inchiesta. Non stiamo ascoltando la testimonianza di una persona presente sulla scena dell'incidente o coinvolta a livello personale, ma stiamo acquisendo piuttosto una serie di informazioni tecniche, che non fanno altro che arricchire le nostre conoscenze, così da metterci nella

condizione di poter valutare in un secondo tempo se ci siano state eventualmente delle mancanze, delle omissioni o delle inadempienze.

Pertanto, ove queste mie considerazioni siano condivise anche dai colleghi, chiederei che le risposte del nostro ospite non vengano secretate, dando così la possibilità di venire a conoscenza di certi elementi anche a chi può fare una valutazione all'esterno della Commissione. La conoscenza dei profili tecnici e del quadro normativo vigente all'epoca del disastro non può far altro che arricchire il quadro della vicenda, non solo per la Commissione, ma, soprattutto, per quanti da ormai 25 anni stanno aspettando delle risposte.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Siamo noi che dobbiamo fare l'inchiesta, senatrice, non chi è fuori.

PAGLINI (*M5S*). Questa osservazione mi è già stata fatta in precedenza e sono sicuramente d'accordo. Ritengo però controproducente secretare nozioni riferite al quadro normativo dell'epoca. Questa è la mia posizione.

PRESIDENTE. Chiedo alla Commissione di pronunciarsi sulla richiesta avanzata dal collega Floris.

FILIPPI (*PD*). Signor Presidente, capisco quello che ha detto il collega Floris e probabilmente avrei fatto anch'io la stessa richiesta per un problema di tutela del nostro audit, oltre che per garantirgli una maggiore libertà nelle risposte. Tuttavia, poiché l'audit ci ha detto di non avere sostanzialmente alcuna difficoltà a rispondere alle domande, non vorrei che si ingenerasse un problema opposto, per cui possa sembrare che sia la Commissione a non voler dare pubblicità a certe informazioni. Se dunque il capitano De Falco non ha alcuna remora, non vedo l'opportunità di disporre la secretazione dell'audizione.

DE FALCO. Ringrazio la Commissione per questa forma di tutela e di protezione nei miei riguardi. Vi dico però – non soltanto per spavalderia o per coraggio – che non ho nulla da temere perché effettivamente, come ha detto la senatrice Paglini, io non sono un testimone della vicenda. Se mi consentite il paragone, io non ho visto partire un missile da una corazzata francese per cui le mie dichiarazioni potrebbero poi innescare un problema di interesse nazionale. Io sono uno che si è messo a studiare il disastro del Moby Prince, guardando su *Internet* i documenti pubblici e facendosi un'opinione, così come avrebbe potuto e potrebbe fare ciascuno dei 60 milioni di italiani. Quella che io vi riporto è un'opinione in relazione al quadro normativo che conosco, ma che chiunque può conoscere. Credo quindi che la secretazione di quanto ho da dire equivarrebbe a secretare un ragionamento, un pensiero e non credo che sia opportuno. Secretare un pensiero è come secretare la persona: sarebbe come secretare uno dei 60 milioni di cittadini italiani.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Ma in caso di secretazione le avrei fatto una domanda differente. Le avrei chiesto: «Ci sono colpevoli?».

DE FALCO. Io non sono un giudice, senatore Floris, e quindi non potrei rispondere alla sua domanda. Quello che però le posso dire è che secretare le mie risposte sarebbe come secretare uno per uno i 60 milioni di italiani, perché ciascuno può leggere le carte come faccio io, tutto qui.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Non credo che ci siano 60 milioni di esperti.

PRESIDENTE. Prego, capitano De Falco, risponda pure alle domande.

DE FALCO. Per rispondere, innanzitutto, al senatore Cappelletti, la responsabilità di Livorno Radio trova il suo fondamento nel decreto ministeriale 1° giugno 1978. Più specificamente, il decreto richiama il DPR n. 156 del 1973, con il quale si stabilisce che l'ascolto di soccorso marittimo viene effettuato dal Ministero delle poste e telecomunicazioni attraverso le stazioni radio, ciascuna delle quali ha l'obbligo di riferire all'articolazione competente, responsabile del soccorso marittimo, qualunque evento del quale abbia notizia via radio o in qualsiasi altro modo. Sono quindi le stazioni radio a dover dare notizia della richiesta di soccorso e del *mayday* alla Capitaneria. L'ascolto della Capitaneria, invece, ha tutt'altra finalità: ha una finalità di sicurezza, secondo quanto si dice nel decreto del 1978, ovvero la Capitaneria ascolta i servizi del porto, le motovedette della Polizia, della Capitaneria, della Guardia di Finanza e si interfaccia attraverso le stazioni radio, che dunque ha la facoltà di usare. Praticamente le Capitanerie di porto sono state autorizzate dal Ministero delle poste e telecomunicazioni, in via di deroga, ad usare le radio: il «concessionario» – oggi Telecom – era all'epoca lo stesso Ministero, che consentiva alle Capitanerie l'uso delle stazioni radio.

Inizialmente, dunque, la responsabilità è sicuramente della stazione radio costiera, che ascolta, sia il canale 16VHF, sia l'altra frequenza di soccorso marittimo, la 21.82, cioè quella su onde medie, con due persone in postazione.

Il senatore Cappelletti mi ha chiesto, però, se la Capitaneria avrebbe dovuto coinvolgere in un secondo momento Livorno Radio. Io ritengo che sarebbe stato opportuno perché in rada c'erano molte navi che non capivano l'italiano e che avrebbero potuto e dovuto concorrere alle operazioni di soccorso, per quanto possibile per ognuna. Un interlocutore abilitato e capace di interloquire con le navi americane o comunque di lingua inglese, avrebbe dovuto essere ricercato in Livorno Radio, nel senso che la Capitaneria avrebbe dovuto coinvolgere Livorno Radio, chiedendole di chiamare Gallant II, ad esempio, o un'altra nave.

Quanto poi alla tipologia di soccorso messa in campo quella notte, non sono un esperto della materia, ma ho voluto farvi una distinzione perché è rilevante da un punto di vista pratico, producendo effetti differenti.

Forse sarebbe opportuno che ne parlasse un professore e non io. Quello che posso dirvi è che il soccorso spontaneo, come il soccorso contrattuale, è un'attività che vive in un ambito privatistico, finalizzata cioè al lucro, al profitto: è un'attività di impresa. Il soccorso di autorità, invece, è diretto e coordinato dalla pubblica autorità per la salvezza delle persone, delle vite umane. Questa è la differenza fondamentale e questo è il motivo per cui, nel momento in cui ci sono delle persone da salvare, l'autorità si erge e dispone, togliendo il controllo operativo all'armatore ed assumendolo su di sé. A quel punto, infatti, il fine del mezzo, che è privato, ridonda a favore dell'interesse pubblico: è un limite alla proprietà privata stabilito nella Costituzione e nel codice civile.

La pubblica autorità, dunque, ha questa facoltà, questa potestà. In vista ed in ragione di un pubblico interesse superiore, qual è quello della tutela e della salvezza della vita umana, l'autorità sottrae il bene a chi ne ha la legittima disponibilità per un periodo di tempo determinato e finalizzato all'attività di soccorso.

Sicuramente, nel momento in cui si deve fare un soccorso per salvare delle persone e i mezzi sono concentrati invece da un'altra parte – nel caso specifico sull'Agip Abruzzo, dove persone non ce n'erano più – c'è chiaramente un conflitto. Ma da chi va sciolto questo conflitto? Dall'autorità.

E come faceva l'autorità a sapere che i rimorchiatori stavano spegnendo l'Agip Abruzzo? C'erano le motovedette CP 232 e 250; c'era la motobarca dei Vigili del fuoco, che erano gli occhi dell'autorità sulla zona dell'incidente. Questo era il motivo per cui si doveva nominare il comando tattico, affinché riferisse alla Capitaneria quella che era la situazione: «In questo momento il personale e l'equipaggio dell'Agip Abruzzo sono sbarcati; in questo momento abbiamo quattro rimorchiatori sotto l'Agip ed è passata una nave incendiata. Che cosa facciamo?». Si trattava di andare là, magari lasciando il minimo.

Questo discorso vale certamente dopo il ritrovamento del Moby Prince. In realtà però, come dicevo prima, il momento più importante è quello precedente, cioè quello in cui bisognava ancora trovare la nave investitrice. C'erano motovedette che non avevano capacità di estinguere il fuoco, che dovevano essere impiegate, non già per stare sotto la nave a non far nulla, ma per cercare la nave investitrice. Non mi sembra, però, che ci siano state disposizioni per quelle motovedette. Se non ricordo male, ci fu soltanto una disposizione che intervenne ad un certo punto, quando la sala operativa, attraverso l'ufficiale di ispezione – che tuttavia era rimasto lì – qualcosa fece, ordinando alla motovedetta della Guardia di finanza di andare alla ricerca degli eventuali naufraghi insieme alla CP 232. Mi sembra che sia una delle poche disposizioni di coordinamento data dalla sala operativa della Capitaneria di porto.

Come ho già detto – ma lo ripeto, perché è importante – l'ufficiale di ispezione non deve condurre il soccorso e perciò, forse, in quella notte si astenne dal farlo, anche perché in mare c'era il suo comandante. Poteva

mai un ufficiale di ispezione dire alla motovedetta del comandante dove andare? No so se ho risposto anche alle domande del senatore Floris.

C'era poi l'altra domanda del senatore Cappelletti: «A chi spettava decidere l'ordine di priorità nello spegnimento?». In verità, il discorso non riguarda tanto il fatto di spegnere la nave, perché il problema è di impostazione. Il fine in certi casi non è spegnere una nave, ma salvare la gente. Nell'ambito del salvataggio delle persone, si passa attraverso lo spegnimento della nave, per cui c'è chi coordina il tutto e chi salva le persone. All'interno di questo quadro, c'è il tecnico dello spegnimento e chi comanda in questo caso è il comandante del porto.

Quanto all'impiego dell'altro traghetto presente in porto la sera dell'incidente, si tratta del Moby Vincent – è ancora in esercizio, quindi lo conosco – che più o meno aveva la stessa altezza del Moby Prince, che forse però era migliore. La sera dell'incidente c'era comunque in porto un'unità navale grossa, con ottime capacità di comunicazione, con uno scafo in metallo, con a bordo dei professionisti (non erano dei diportisti): io lo avrei fatto uscire, se era questa la domanda.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Capitano De Falco, le farò delle domande molto brevi.

Vorrei sapere, innanzitutto, quanto ha influito sui soccorsi il fatto che inizialmente il comandante Superina e l'equipaggio a bordo dell'Agip Abruzzo abbiano detto di essere stati investiti da una bettolina piuttosto che da una nave traghetto. Questo ha pregiudicato le azioni di coordinamento di soccorsi?

Volevo avere poi un suo parere su un elemento che per me resta ancora molto nebbioso: sto parlando del punto nave. Come può essere che una petroliera al momento della collisione fornisca un punto nave inesatto? In effetti, secondo il punto nave fornito inizialmente la petroliera si trovava nella zona di divieto di ancoraggio. Credo che quando si è in mare si debba calcolare il punto nave in maniera perfetta ed inequivocabile, soprattutto se ci si trova ad essere coinvolti in una collisione.

Infine, vorrei un chiarimento su due aspetti. Lei ci ha detto che il soccorso obbligatorio non deve ovviamente pregiudicare l'incolumità dell'equipaggio. Chi avrebbe dovuto fare questa valutazione? Il comandante Superina o forse il comandante della Capitaneria di porto che, ad un certo punto, invitò l'equipaggio della petroliera a mettersi in salvo, perché non sarebbe stato utile alle operazioni di soccorso?

Com'è possibile, poi, che nel porto di Livorno, stante la presenza di navi straniere, di operazioni fatte a Camp Darby e così via, non fosse obbligatoria la conoscenza della lingua inglese? È una mancanza di chi? Del comandante Superina? In un caso del genere chi risponde per la mancanza di personale capace di parlare in inglese e di fare quindi le normali operazioni?

FILIPPI (*PD*). Signor Presidente, ci tengo a dire, innanzitutto, che ho molto apprezzato l'esposizione fatta nella scorsa seduta dal capitano De

Falco, sia per quanto concerne la rappresentazione delle fattispecie dei soccorsi, sia con riferimento all'indicazione puntuale delle fonti normative da cui poi queste fattispecie traggono la propria disciplina.

Vorrei fare ora due domande al nostro ospite proprio con riguardo al dato normativo.

Se non ho capito male quello che ci è stato detto, dagli elementi a disposizione risulterebbe che di fatto il soccorso di autorità non è mai partito.

In primo luogo, vorrei sapere se è possibile individuare in qualche modo una relazione tra quanto avvenuto al Moby Prince – o eventualmente in seguito – ed il passaggio dal decreto ministeriale del 1978, che conteneva la disciplina vigente all'epoca dei fatti, al successivo decreto ministeriale del 1996.

In secondo luogo, mi sembra di capire che, sulla base delle informazioni disponibili, lei ritenga che i mezzi di soccorso non abbiano avuto un adeguato coordinamento. Non solo, ma non sarebbe stato neppure attivato il secondo livello di soccorso che invece, date le circostanze, sarebbe invece stato d'uopo e d'ufficio far scattare immediatamente. Le chiedo dunque che cosa sarebbe avvenuto, qualora il secondo livello di soccorso fosse stato subito attivato. Esplicitando ulteriormente la domanda, qualora fosse stato messo in movimento l'elicottero, che avrebbe consentito una triangolazione nella ricognizione (da terra, dai mezzi operativi in mare e, quindi, dal cielo), quali attività avrebbe svolto quel velivolo e quanto quell'intervento avrebbe portato ad una più facile – se non naturale – identificazione, anche in presenza di nebbia, fumo o quant'altro?

Vorrei infine che ci precisasse meglio un aspetto su Mariteleradar. Ho avuto la sensazione – forse mi sbaglio – che lo stesso procuratore si sia rivolto a «quelli dell'ufficio accanto» piuttosto che agli uffici che probabilmente potevano dare le informazioni di cui aveva bisogno. Ho capito bene? La mia è una sensazione sbagliata o voleva dirci proprio questo? Potrebbe dirci poi dove richiedere eventualmente del materiale, anche se non so se, a distanza di 25 anni, può essere ancora utile?

COLLINA (PD). Signor Presidente, sarò telegrafico.

Ringraziando il capitano De Falco per l'esposizione, vorrei capire se, rispetto alla simmetria delle azioni di soccorso che ci è stata prefigurata e, quindi, alla necessità di conoscere il quadro complessivo in relazione alle navi, il coinvolgimento nella collisione dell'Agip Abruzzo può aver reso necessario – come ci è stato detto in altre audizioni – chiarire le condizioni di sicurezza della petroliera rispetto a possibili esplosioni o ad altri rischi che avrebbero potuto determinare un peggioramento della situazione o l'insorgere di altri pericoli, cui si sarebbe poi dovuto far fronte in modo ancora più impegnativo.

Il fatto poi che non sia scattato il soccorso d'autorità e che non ci sia stata chiarezza in questa fase ha avuto delle ripercussioni sugli sviluppi dei risarcimenti assicurativi, per esempio, oltre che sulla trattazione di tutti

quei rapporti che successivamente si sono dovuti dipanare in sede processuale?

PRESIDENTE. Capitano De Falco, abbiamo ancora dieci minuti di tempo, dopo di che, come ho già annunciato all'inizio dei nostri lavori, dovremmo chiudere la seduta. Se lei ritiene di poter rispondere in dieci minuti alle domande, le lascio la parola.

DE FALCO. Onestamente credo proprio di non riuscire a rispondere a tutte le domande in così poco tempo, anche perché i quesiti posti sono fondamentali ed importanti. Su alcuni punti potrei anche dare delle risposte sintetiche, ma forse poco intelleggibili; in ogni caso, non intendo dare risposte incomplete.

In ogni caso, posso intanto cominciare a rispondere.

Per quanto riguarda la prima domanda del senatore Battista, sicuramente dal punto di vista psicologico ha influito sui soccorsi il fatto che, inizialmente, il comandante Superina e l'equipaggio dell'Agip Abruzzo abbiano detto di essere stati investiti da una bettolina, anziché da un traghetto, ma dal punto di vista normativo e fattuale sicuramente no. Una bettolina è una nave con cinque, sette o anche dieci persone a bordo, sicché la si deve comunque cercare. Chiaramente, nel momento in cui si sa che ci sono 30 persone a bordo di una petroliera incendiata, è là che convergono poi tutti i mezzi antincendio. Dei mezzi non specificatamente antincendio, ma dotati di buona velocità, capacità di manovra e di ricognizione, si deve invece necessariamente disporre in maniera opportuna, secondo uno schema di ricerca tra quelli previsti dal MERSAR: non ci si deve inventare nulla e si deve cercare la nave.

Dunque, se dal punto di vista psicologico sapere che si trattava di una bettolina sicuramente ha avuto un'influenza, dal punto di vista fattuale e delle responsabilità è da escludere, perché la nave investitrice andava comunque cercata e andava verificato quale fosse lo scenario. Anche sapendo che la nave investitrice era una bettolina, non si doveva semplicemente cercarla, perché in ogni caso non si sapeva che nave fosse, nessuno ci aveva parlato e questo è importante. Non si conosceva quindi il rischio ed il pericolo che si aveva davanti; non si conosceva lo scenario. Per operare a ragion veduta, come ho già detto, prima di tutto bisognava colmare le lacune dello scenario – è così che si fa – per cui innanzitutto si doveva fare una ricerca della nave investitrice, valutando a quel punto dove spostare le poche ed inadeguate risorse disponibili.

Quanto al punto nave, nel momento in cui l'Agip Abruzzo fece la prima chiamata alla Capitaneria e, alla richiesta del punto nave – che si individua attraverso rilevamento e distanza – indicò la posizione di 2,7 miglia per 45°, fornì un punto nave preciso. Fu il primo punto nave, indicato nel momento in cui c'era sicuramente la massima apprensione per la propria sorte. Il mio ragionamento – questa è l'impressione che ho avuto – è che il primo punto nave comunicato dall'Agip Abruzzo probabilmente fu quello più sincero e più vero. Se poi andiamo a vedere, la petroliera

si trovava a 2,7 miglia di distanza dalla costa, oltre che a 2,7 miglia dal faro della Vegliaia, quindi in una zona abbastanza distante dalla costa, quasi in mezzo al mare e quasi sulla rotta per 225°, quella che prendono i traghetti quando vanno verso Olbia: se infatti, uscendo dal porto di Livorno, un traghetto prendesse la rotta 225° – così come è risultato dall'avvisatore – si troverebbe su quel punto.

Mi è stato poi chiesto a chi spettasse la valutazione circa l'incolumità dell'equipaggio. Si tratta di un aspetto importante perché parliamo di una valutazione che, sul momento, non può che essere fatta dal comandante, al quale, ai sensi dell'articolo 295 del codice della navigazione, spetta in via esclusiva qualunque valutazione in ordine alla navigazione e alla manovra della nave. È chiaro che quella valutazione non è insindacabile, dovendosi poi dimostrare che era corretta, ragionevole e che non si poteva intervenire a supporto o in aiuto di un'altra nave.

La norma prevede che l'autorità «ordina» – non impone – al comandante. Se il comandante però afferma di essere in condizione di non poter intervenire senza un grave ipotetico pregiudizio – quindi con un'ipotesi concreta di pregiudizio grave – si sottrarrà all'obbligo impostogli dall'autorità, salvo essere poi eventualmente chiamato a dimostrare che quella valutazione era corretta.

Quanto all'uso della lingua inglese, devono sicuramente saperla parlare – e la sanno parlare – quanti sono deputati all'ascolto radio di soccorso, cioè gli operatori di Livorno Radio. Ancora oggi Livorno Radio è deputata all'ascolto di soccorso ed ha le abilitazioni GMDSS e così via, quindi c'è chi sa fare certe cose, il porto ha certe capacità.

Venendo ora alle questioni evidenziate dal senatore Filippi, se non sbaglio, la prima riguardava la mancata partenza del soccorso d'autorità.

Per la verità, non è che il soccorso d'autorità non sia partito; il fatto è che, secondo me, è partito con un grandissimo ritardo. Nel momento in cui le risorse sono uscite spontaneamente, ma poi non sono state coordinate, i mezzi hanno lavorato effettivamente – come risulta anche dalle udienze – sotto gli ordini dell'armatore che era a bordo del Tito Neri II. Gimelli, uno dei comandanti dei rimorchiatori, specificamente interrogato sul punto, rispondendo al presidente del tribunale ha detto che gli ordini li prendeva dall'armatore e che, dopo una prima uscita di due rimorchiatori, cominciarono in grande stile le operazioni di soccorso. Ma di quale soccorso parla Gimelli? Di quello coordinato dall'armatore e rivolto all'Agip Abruzzo. Quando però cominciarono in grande stile le operazioni di soccorso, a bordo dell'Agip Abruzzo non c'era più equipaggio. Poi iniziarono le operazioni di soccorso d'ufficio, dopo le 4 del mattino, anzi, secondo alcuni dopo le 5.

FILIPPI (PD). Come iniziano le operazioni di soccorso d'ufficio?

DE FALCO. Con un ordine. Rispetto alle risorse che sono in porto si dà un ordine di uscita diretto al comandante dell'unità, non all'armatore: «Esca, vada fuori e, quando si trova ad un miglio o a mezzo miglio, co-

munque quando si trova in vista, mi dica quali sono le condizioni di mare; mi dica quali sono le condizioni della nave incidentata o delle navi incidentate; mi riferisca tutto quello che occorre per avere una visione d'insieme e corretta dello scenario». Si comincia così, con un dirottamento o con un ordine, che in termini giuridico-amministrativi si traduce in requisizione di servizio nei confronti del comandante, perché il comandante rappresenta l'armatore a bordo. In quel modo si sottrae il controllo operativo all'armatore: in quel momento il fine di quel mezzo non è più privato, ma è pubblicistico: non deve fare più lucro, ma deve fare quello che l'autorità ritiene più utile per salvare le persone.

Quanto all'esistenza di una relazione tra il disastro del Moby Prince ed il passaggio dal decreto del 1978 a quello del 1996, senatore Filippi, lei mi chiede un parere veramente difficile, ma penso comunque di poter rispondere sulla base di un dato normativo indiscutibile.

La tragedia del Moby Prince – siamo nell'aprile del 1991 – si verifica nell'ambito del quadro scenario normativo del decreto del 1978, nel quale si prevedevano, come ho già spiegato, due situazioni operative: nella prima, si prevedeva una responsabilità in capo alla Capitaneria, mentre nella seconda, in presenza di fatti gravi, in capo alla Marina militare. Che cosa succede? Succede che il Corpo delle Capitanerie di porto rivendica la titolarità della funzione in *toto*; le Capitanerie di porto, però, non sono dotate di mezzi, di uomini e di strutture adeguate ad affrontare in *toto* quella funzione e quella responsabilità e chiedono quindi di dotarsi di questi elementi funzionali. Ad agosto del 1991 viene approvata così la legge n. 255, che risponde alla domanda che mi è stata posta. Questa legge consente infatti al Corpo delle Capitanerie di porto di crescere, di dotarsi di personale tecnico, di personale operativo: fino a quel momento la componente operativa del Corpo delle Capitanerie di porto era limitata alla funzione di tutela ambientale, derivata dalla legge n. 979 del 1982 sulla difesa del mare. Con la legge n. 255 il Corpo delle Capitanerie di porto diventa anche finanziariamente autonomo rispetto alla Marina militare ed è il primo ed unico caso di corpo della Marina militare del tutto autonomo rispetto alla Forza armata. Successivamente, con la legge n. 84 del 1994, si ergerà addirittura in Comando generale.

PRESIDENTE. Capitano De Falco, La ringraziamo e, come ho già detto prima, l'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi, già convocato per questa sera, valuterà se convocarla di nuovo.

I lavori terminano alle ore 14,15.