



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 4

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SICUREZZA DELLA
NAVIGAZIONE MARITTIMA, CON PARTICOLARE
RIFERIMENTO AL TRAGICO INCIDENTE
CHE SI È VERIFICATO AL LARGO DELL'ISOLA
DEL GIGLIO NELLA NOTTE DEL 13 GENNAIO 2012

361^a seduta (antimeridiana): martedì 7 febbraio 2012

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

Audizione del Commissario delegato per l'emergenza in seguito al naufragio della Costa Concordia

* PRESIDENTE	Pag. 3, 10, 13 e <i>passim</i>	GABRIELLI	Pag. 4, 14
BORNACIN (PdL)	12		
DE TONI (IdV)	13, 14		
RANUCCI (PD)	11, 12		
* TOFANI (PdL)	12		

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale: Grande Sud-SI-PID-Il Buongoverno: CN:GS-SI-PID-IB; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo: ApI-FLI; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT: UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il prefetto Franco Gabrielli, commissario delegato per l'emergenza in seguito al naufragio della Costa Concordia, la dottoressa Francesca Maffini, responsabile dell'Ufficio stampa, e l'avvocato Lorenzo Lugliè, funzionario dell'Ufficio del Consigliere giuridico.

I lavori hanno inizio alle ore 12,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del Commissario delegato per l'emergenza in seguito al naufragio della Costa Concordia

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza della navigazione marittima, con particolare riferimento al tragico incidente che si è verificato al largo dell'isola del Giglio nella notte del 13 gennaio 2012, sospesa nella seduta del 31 gennaio scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, sono state chieste l'attivazione dell'impianto audiovisivo anche sul canale satellitare e sulla *web-TV* e la trasmissione del segnale audio con diffusione radiofonica e che la Presidenza del Senato ha preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Siamo, quindi, collegati con l'ufficio stampa e ciò che diremo sarà in contemporanea ascoltato da diversi giornalisti nonchè, attraverso il segnale audio, diffuso via radio sui circuiti nazionali. Il nostro dibattito sarà pertanto ascoltato, come ho già comunicato in altre circostanze, in tutto il Paese.

È oggi prevista l'audizione del Commissario delegato per l'emergenza, prefetto Franco Gabrielli. Il Prefetto è accompagnato dalla dottoressa Francesca Maffini, responsabile dell'Ufficio stampa, e dall'avvocato Lorenzo Lugliè, funzionario dell'Ufficio del Consigliere giuridico.

Ringrazio il prefetto Gabrielli per aver risposto prontamente al nostro invito a riferire in Commissione – nonostante le numerose emergenze, la neve, il ghiaccio, i disagi e le polemiche – nell'ambito dell'audizione che abbiamo promosso sulla vicenda della Costa Crociere. Comunico che il Prefetto ha consegnato ai nostri Uffici una nota che sarà distribuita ai colleghi.

Da quando l'indagine conoscitiva in titolo è stata avviata, grazie alle testimonianze delle persone che finora abbiamo audito, abbiamo ricevuto molti chiarimenti e ci siamo fatti un'idea abbastanza precisa circa la ricostruzione degli avvenimenti relativi all'incidente. Da lei, Prefetto, ci interesserebbe conoscere i dettagli relativi alla fase successiva: cosa sta accadendo adesso? Qual è l'entità del pericolo di un potenziale inquinamento connesso alla presenza dello scafo a pochi metri dalla costa? Può fornirci qualche chiarimento in merito alla tempistica, ai costi e alle relative competenze concernenti il trasferimento dello scafo e tutte le operazioni che si stanno organizzando e che lei sta egregiamente coordinando?

Vorremmo, infatti, capire quali sono i rischi esistenti, anche in considerazione della prossima stagione estiva in una zona di grande pregio turistico; desidereremmo avere elementi per rasserenare l'opinione pubblica in ordine a un lavoro che deve essere fatto in fretta e bene.

GABRIELLI. La ringrazio, signor Presidente, e saluto i signori senatori. Per me non è una cortesia bensì un obbligo istituzionale essere qui a riferire, come lei ha precisato, per gli ambiti di mia competenza, soprattutto tenuto conto della tempistica con la quale ho potuto raggiungere l'isola del Giglio, il 20 gennaio scorso. Voi conoscete già, come lei ha premesso, gli eventi relativi all'incidente e l'attività svolta nelle prime fasi del soccorso, in quanto sono stati ampiamente riferiti a questa Commissione.

Il 20 gennaio, all'esito di un Consiglio dei ministri, sono stato nominato, con ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3998, commissario delegato del Governo per l'emergenza riferita al naufragio della nave da crociera Costa Concordia nel territorio del Comune dell'isola del Giglio. Do brevemente lettura degli ambiti di manovra della mia nomina, sui quali, se vorrete, ci soffermeremo perché credo forniscano una rappresentazione plastica di quello che si sta dibattendo con riferimento ad altri contesti.

All'articolo 1, comma 1, si prevede che «Il Capo del Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri è nominato Commissario delegato e provvede: a) al coordinamento degli interventi strettamente connessi al superamento del contesto emergenziale; b) al controllo sull'esecuzione degli interventi di messa in sicurezza e bonifica posti in essere dai privati connessi con il recupero della nave; c) all'intimazione e diffida ad adempiere nei confronti dei soggetti responsabili per lo svolgimento degli interventi di caratterizzazione, messa in sicurezza e bonifica di loro competenza, all'eventuale esercizio del potere sostitutivo, in caso di inadempienza nonché alla rivalsa per le spese a tal fine sostenute; d) alle eventuali attività di messa in sicurezza e bonifica delle aree pubbliche o, comunque, di competenza della pubblica amministrazione; e) alla ricognizione dei costi sostenuti dalle Amministrazioni, dagli Enti pubblici e dalle altre strutture operative del Servizio nazionale della protezione civile intervenute sino all'adozione della presente ordinanza; f) al controllo che la rimozione del relitto venga effettuata in condizioni di

sicurezza per la tutela delle matrici ambientali». Ovviamente, come avrete già percepito, in questa fase il mio è essenzialmente un compito di verifica dell'attività del soggetto privato, a cui peraltro, già a legislazione vigente, secondo il codice della navigazione, l'Autorità marittima aveva ingiunto l'espletamento di determinate operazioni, dalla salvaguardia dell'ambiente alla rimozione del relitto.

L'ordinanza si dispiega nei limiti in cui oggi si dibatte il sistema: è, cioè, una classica ordinanza «a costo zero»: posso avvalermi delle pubbliche amministrazioni nei limiti delle disponibilità finanziarie che queste hanno in ordinario. Già questo limite, se mi consentite, è stridente: o c'è una situazione di emergenza o non c'è. Mi hanno insegnato che le situazioni fuori dall'ordinario non possono essere gestite e poste nella corretta condizione di attuazione con gli strumenti ordinari.

Cinque sono gli ambiti di azione in cui si è dispiegata la mia attività. Il primo è quello attinente al *search and rescue*. Purtroppo, quando sono arrivato sul posto, ormai si trattava quasi esclusivamente di *search* e non più di *rescue*, perché le condizioni dello scafo e le condizioni di ipotermia nelle quali un ipotetico sopravvissuto sarebbe stato posto, anche nelle parti asciutte delle nave, restringevano drasticamente il novero delle possibilità di trovarlo in vita. Attualmente, la tristissima contabilità si è fermata a 17 corpi recuperati. Dalle indicazioni delle liste d'imbarco – che al momento si sono rivelate essere particolarmente corrette – risultano ancora 15 dispersi, divisi in cinque nazionalità: quattro cittadini italiani, sei tedeschi, due francesi, due statunitensi e un indiano.

In merito alle ricerche, sulle quali si era diffusa una informazione non corretta, ho sempre fornito la seguente indicazione: esistono tre ambiti di ricerca. Il primo attiene alla parte aerea della nave, quella emersa, nella quale le verifiche sono in conclusione, anche se rimangono ancora alcuni ambienti che devono essere esplorati. Tale ambito di ricerca è coordinato dal direttore tecnico del soccorso (figura diversa dal commissario), l'ingegner Ennio Aquilino, comandante provinciale dei Vigili del fuoco di Grosseto, il quale ha ricevuto l'incarico – prima del mio arrivo – da parte del prefetto della Provincia, incarico che ho inteso confermare.

Vi è, poi, una ricerca ad ampio spettro, che comporta un'attività batimetrica in una superficie di 18 chilometri quadrati nel mare antistante la nave. Infatti, anche in linea di pura astrazione, si è ipotizzato che qualcuno possa essere caduto in acqua e conseguentemente il corpo, impigliato in delle asperità del fondale, possa non essere riemerso. L'attività batimetrica ha individuato 14 *target* che, per una serie di valutazioni tecniche di cui avrei difficoltà a riferirvi, potrebbero ipoteticamente essere dei corpi. Sono in corso operazioni di immersione da parte degli operatori dei Vigili del fuoco e della Capitaneria di porto volte a verificare se i *target* siano effettivamente corpi oppure siano solo oggetti. Mi è stato riferito che siamo quasi in fase conclusiva, ma al momento tale attività non è ancora terminata. Si ha il fondato sospetto che qualche corpo dei 15 non ancora ritrovati possa trovarsi tra lo scafo ed il fondale perché sulla base delle testimonianze si è ipotizzato che possa esservi stato un effetto aspirazione:

nel momento in cui la nave si è adagiata sul fianco su cui ora poggia, probabilmente si è prodotto un «effetto camino» da parte dei vari corridoi e vi è stata una sorta di aspirazione. Infatti, come mi è stato raccontato dallo stesso amministratore delegato Foschi, alcuni membri dell'equipaggio nuotavano disperatamente verso la riva ma venivano trascinati in senso contrario; fortunatamente sono stati posti in salvo da altri membri dell'equipaggio. Quindi è possibile che alcuni corpi siano stati trascinati verso lo scafo ed in questo momento si trovino tra lo scafo ed il fondale. Vi è infine la parte della nave (circa i tre quarti) immersa.

Anche in questa sede vorrei sottolineare l'impegno e l'abnegazione oltre i limiti del consentito che gli operatori dei Vigili del fuoco, della Capitaneria di porto e della nostra Marina militare hanno messo in campo insieme ad alcune associazioni di volontariato di protezione civile specializzate in tali attività. È stato fatto il possibile e questa attività ha consentito di salvare tre persone e di recuperare alcuni corpi; in questo momento, però, vi sono condizioni oggettive che non consentono la prosecuzione delle attività nella parte iperbarica perché la nave sta subendo modificazioni strutturali. Peraltro, si tratta di ambienti particolarmente difficili da esplorare perché sono molto angusti e soprattutto contengono oggetti di ogni genere: suppellettili, moquette, resti di pasto e così via. Quindi, anche le condizioni igieniche, che sono state monitorate nel tempo, rappresentano ora in alcuni ambiti limiti invalicabili. Ho un contatto diretto con i familiari dei dispersi (qualche giorno fa ne ho incontrati alcuni e domani parlerò con altri) ai quali ho spiegato che l'interruzione delle ricerche è funzionale alle attività. Noi dobbiamo svolgere una serie di operazioni, che in parte stiamo già effettuando, come ad esempio quella di *debunkering* (di cui tra breve parlerò) o quella della pulizia della nave; in ogni caso non è escluso che, qualora le modificazioni strutturali della nave dovessero cessare, possano riprendere anche le ricerche in ambito iperbarico.

Il secondo ambito di azione della mia attività è quello di monitoraggio della stabilità della nave. Sottolineo che la mia attività di commissario è supportata da due strutture collegiali – un comitato consultivo ed un comitato tecnico-scientifico – e da due soggetti attuatori. Il comitato consultivo è costituito da rappresentanti della Regione, della Provincia e del Comune del Giglio, dal prefetto della Provincia di Grosseto e da due esponenti dei Dicasteri che hanno titolo ad interloquire sulla vicenda, cioè il Ministero dell'ambiente ed il Ministero delle infrastrutture: ho voluto che in questa attività venisse coinvolto *in primis* il territorio. Il comitato tecnico-scientifico analizza tutte le questioni attinenti alle varie problematiche (ambientali, di rimozione, di *debunkering*) ed è composto da rappresentanti delle Capitanerie, del Ministero delle infrastrutture, dell'ARPAT, dell'ISPRA, del Ministero della salute, come dettagliatamente riportato nell'ordinanza di protezione civile. Quando sono arrivato, il 20 gennaio scorso, ho posto al comitato tecnico-scientifico due questioni, la prima sulla stabilità della nave e la seconda sulla possibilità di effettuare contemporaneamente le cosiddette attività di *debunkering*, cioè di asportazione del carburante, e le attività di ricerca dei dispersi. Due giorni

dopo questa interlocuzione, dopo aver effettuato attività di monitoraggio prevalentemente con chi ha progettato e realizzato questo scafo di 114.000 tonnellate e quasi 300 metri di lunghezza, ci hanno rassicurato sul fatto che la nave è attualmente in una condizione di stabilità, ovviamente a determinate condizioni dei venti, del mare e del moto ondoso. In questa sede posso confermarvi che l'attività di monitoraggio della stabilità viene svolta sia nella parte emersa che nella parte immersa dello scafo ed è realizzata da un *pool* di centri di competenza del Dipartimento (costituito da CNR, Università degli studi di Firenze, Agenzia spaziale italiana e così via) che al momento sta fornendo dati confortanti; infatti, conferma che sono in atto leggerissimi spostamenti, probabilmente ascrivibili alla deformazione della nave. Infatti, le navi sono concepite e realizzate per stare in una determinata posizione. Poiché, però, attualmente la nave appoggia su una fiancata, vi sono riverberi strutturali che comunque al momento non presentano problemi.

Prima di gestire le operazioni di rimozione del relitto/nave, ho formalmente chiesto alla società armatrice di studiare, insieme ad un *pool* di esperti messo in campo dalla stessa, eventuali interventi da attuare per impedire lo scivolamento della nave; infatti, come è facilmente immaginabile, ciò determinerebbe una ulteriore complicazione della problematica oltre al fatto che magari interverrebbe nel mezzo delle attività di *debunkering* e di pulizia della nave.

Il terzo ambito di azione è rappresentato dal piano di recupero del carburante. Colgo l'occasione per sottolineare che fino ad ora la società armatrice è stata particolarmente collaborativa; non vi è stato bisogno di effettuare alcun sollecito né alcuna forma di intimazione, se non quelle previste dalle disposizioni. Credo che la società armatrice sia preoccupata di non aggravare la sua situazione anche in termini di immagine, per evitare di passare alla storia non solo per quella che ha realizzato un evento che in letteratura non esiste (di ciò parleremo con riferimento alla rimozione del relitto), ma anche per quella che può provocare addirittura un eventuale disastro ambientale o cose anche peggiori.

Il piano di recupero del carburante è stato commissionato ad un *pool* italo-olandese esperto (soprattutto la Smit Salvage è in senso assoluto una delle società più esperte in questo tipo di attività insieme alla società italiana Neri). Tale piano prevede tre tipi di azioni, iniziando dal *debunkering* riferito ai sei serbatoi che contengono il 67 per cento del carburante. Questa attività è quasi arrivata a conclusione nella parte della cosiddetta flangiatura, perché i serbatoi devono essere flangiati. Devono essere messi i bocchettoni, che non sono semplici bocchettoni, ma hanno una valenza tecnica anche di un certo interesse speculativo dal momento che c'è tutto un meccanismo di immissione ed emissione di carburante, acqua e vapori, posto che il carburante è abbastanza denso e deve essere portato ad un livello di liquidità tale da consentire un'aspirazione quanto più facile possibile. Su questi sei serbatoi l'operazione di predisposizione è arrivata quasi a termine. Purtroppo c'è capitata tra capo e collo una condizione meteo-marina che da diversi giorni ci sta affliggendo, perché per motivi

di sicurezza non si può effettuare l'operazione al di sopra del metro d'onda e in questi giorni abbiamo avuto 1,5-2 metri d'onda. Tenete conto che l'attività *debunkering* una volta iniziata non ha soluzione di continuità e viaggia sulle 24 ore; ovviamente, anche in questo caso limitatamente ai problemi di carattere meteo-marino, perché se il pontone ha un comportamento che può implicare addirittura lo sfilamento dei bocchettoni le operazioni vanno interrotte, altrimenti si rischierebbe se non un disastro sicuramente un inquinamento che certamente non vogliamo.

Oltre a questi sei serbatoi, che si trovano nella parte più esposta e quindi più facilmente accessibile (elemento questo, se vogliamo, di fortuna dato che, come ho detto, essi contengono il 67 per cento dell'intero carburante), ci sono altri nove serbatoi nella parte meno raggiungibile, ma non per questo molto più complicata da trattare, che contengono un altro 17 per cento del carburante. Con questi si arriverebbe quindi all'84 per cento dell'intero carburante. Vi è poi un 16 per cento del carburante, pari a circa 340-350 metri cubi (grossomodo l'equivalente di 340-350 tonnellate), che è contenuto nelle sale macchine e questo è in senso assoluto l'elemento più complicato, al momento ancora in via di definizione da parte della società preposta. Quest'ultima ha anche l'incarico di effettuare la preliminare pulizia della nave, con riferimento prima al materiale flottante (e quindi arredi, suppellettili, bagagli ed effetti personali) e poi, mano a mano, alle acque reflue e alle sostanze più pericolose.

Questo mi consente di approcciare la quarta macroarea, che è il piano di prevenzione ambientale. Da subito, l'autorità portuale e quella marittima hanno ingiunto tutta una serie di prescrizioni ed è in atto un piano coordinato dal soggetto attuatore, che ha il compito di curare sia la parte di rispetto ambientale, sia l'aspetto di *debunkering* e di rimozione del relitto/nave. Mi riferisco all'ammiraglio Dell'Anna, che è il comandante del Compartimento marittimo della Toscana, il quale aveva già dato delle prescrizioni. Vi è un piano che, peraltro, si sposa con il piano della Provincia di Grosseto. Infatti, in una ipotesi pessimistica, abbiamo immaginato che uno sversamento possa lambire le coste della terraferma e quindi in questo momento è in atto un piano che, in base al piano nazionale per lo sversamento di idrocarburi, è in capo alla Provincia di Grosseto. Peraltro, il piano nazionale per lo sversamento degli idrocarburi, che è stato ulteriormente rivisto nel 2010, nell'ipotesi estrema individua come responsabile delle attività il capo del Dipartimento della protezione civile. Vi è quindi un'assoluta coincidenza tra il commissario che sta svolgendo l'attività di emergenza di cui si è detto e il responsabile del piano per il possibile, quanto scongiurabile, sversamento di idrocarburi.

Tutta questa attività è assistita da un controllo quotidiano di ARPAT e ISPRA per le condizioni del mare, con riferimento sia alle acque che circondano la nave sia – e questa è la cosa più importante – allo specchio d'acqua antistante il dissalatore; infatti l'isola del Giglio si alimenta dell'acqua marina mediante un sistema di dissalazione ed è quindi importante verificare che l'acqua sia compatibile con questa attività.

Potete trovare questi dati giornalmente sul sito ARPAT, dal momento che, per evitare equivoci, sovrapposizioni e polifonie di dati e di indicazioni, ho disposto che tutto quanto attiene al monitoraggio ambientale sia pubblicato sul sito ARPAT, in modo che vi sia una univocità di acquisizione delle informazioni. È pubblicato sul sito anche quanto non necessariamente riconducibile ad ARPAT, come le analisi merceologiche che abbiamo effettuato su alcune sostanze, che poi si sono rivelate essere lo sfilacciamento delle panne poste a tutela dello specchio d'acqua antistante. Comunque, come ho detto, sia sotto il profilo degli idrocarburi, sia sotto il profilo di tutta una serie di test tossicologici che di volta in volta vengono mirati a seconda delle indicazioni delle sostanze contenute all'interno della nave, di cui abbiamo un dettagliato elenco, questa attività al momento non presenta pericoli per l'ambiente. Ovviamente i parametri di riferimento, ad esempio per quanto riguarda il luogo in cui si trova la nave, sono quelli di un luogo che è antistante ad un porto, quindi non sono i parametri dell'acqua cristallina. A quanto dicono i tecnici, i valori sono assolutamente compatibili con questo ambiente.

L'ultimo punto, e poi mi rimetto alle vostre domande, riguarda l'attività di rimozione della nave/relitto. Ho instaurato un continuo confronto con gli abitanti dell'isola del Giglio perché credo che oltre all'interesse più generale nazionale per un'area che è anche patrimonio dell'umanità, vi sia l'esigenza di rapportarsi con chi quei luoghi abita e da quei luoghi trae sostentamento. A costoro ho detto fin da subito che questo è un caso unico; in letteratura non esiste una situazione come quella che si è verificata all'isola del Giglio, sia per le dimensioni del relitto/nave, sia per quelle che dovranno essere le modalità di rimozione di tale relitto. Pertanto, le ipotesi più o meno fantasiose di 20-30 giorni o di tre mesi per la rimozione sono tutte assolutamente fuori luogo ed infondate. La rimozione, infatti, implica una complessità tecnica, dovendo – per stessa indicazione di Costa Crociere, di cui vi dirò – rispettare tre parametri: la rimozione totale e non per sezionamento, il rispetto ambientale e il rispetto delle attività economiche e sociali dell'isola. Come vedete, si tratta di tre parametri che condizionano anche le modalità tecniche in cui questo spostamento dovrà essere effettuato.

Costa Crociere rimane ancora l'interlocutore credibile in questa partita. Ha svolto un'attività preliminare di verifica delle esigenze da porre in gara e, qualche giorno fa, ha mandato a dieci società mondiali un capitolato, ponendo le tre condizioni di cui dicevo prima e dando quattro settimane di tempo per l'elaborazione di un progetto. Queste società sono il meglio che esista sul pianeta per questa tipologia di intervento; non sono né *parvenu*, né improvvisatori, né scienziati alla Portobello, ma società mondiali che normalmente svolgono queste attività. Esse, peraltro, hanno già cominciato un'attività ricognitiva: la difficoltà, infatti, non è solo tecnica e astratta, ma dovrà anche misurarsi con le condizioni del fondale, con il posizionamento della nave e con la necessità di individuare tecniche di rimozione che abbiano un impatto ambientale il più limitato possibile.

Costa Crociere ha costituito un *pool*, formato da rappresentanti di Fincantieri, la società che ha progettato e realizzato la nave, da rappresentanti del RINA, il registro navale che ha competenze specifiche, e da una serie di professori universitari che si occupano della materia, che interlocherà con queste società per fornire, nell'intervallo di tempo delle quattro settimane previste, tutte le indicazioni necessarie oltre a quelle che la società armatrice ha già fornito nel cosiddetto capitolato.

Anticipo una domanda che credo ovvia: cosa fa il commissario in questa fase? Assiste passivamente? No. Noi abbiamo già partecipato alle riunioni con nostri esperti e con rappresentanti del comitato tecnico-scientifico e accompagneremo, ovviamente, la fase di interlocuzione, per capire fin dall'inizio di cosa si sta parlando e dove si andrà a parare. Dopo queste quattro settimane il committente – ossia Costa Crociere, Carnival Corporation e la società assicuratrice – si prenderà due settimane per verificare le proposte. Peraltro non è escluso che questa attività venga affidata non a una società soltanto, ma ad un *pool* di società che si sarà definito nell'interlocuzione. Entro il 31 marzo 2012 sarà sottoscritto il contratto con il quale la società o le società vincitrici potranno iniziare questa attività.

Avrete sentito dalle notizie di stampa che ho fatto una previsione, che è solo il frutto dell'interlocuzione con alcuni ingegneri delle società che si sono alternate sul Giglio. Sette o dieci mesi è un tempo ottimistico, se tutto va come deve andare. Un intervallo così ampio è dovuto al fatto che il sezionamento è molto più facile della rimozione. Molti ingegneri prevedono un tempo di sette mesi in caso si sezioni la nave e dieci mesi per rimuoverla. Si tratta, comunque, di valutazioni da considerare con cautela, perché dipendono dalla complessità della situazione e da quello che si scoprirà.

Ciò che in questo momento preoccupa maggiormente chi sta lavorando al progetto è la condizione della fiancata che è appoggiata sul fondale. Mentre la parte esposta alla vista, quella che ha fatto il giro del mondo (lo squarcio di 70 metri con lo scoglio incastrato), tecnicamente per gli esperti non comporta particolari difficoltà, così come l'aspirazione dell'acqua, il vero punto interrogativo, che condizionerà le scelte tecniche che si andranno a prospettare e conseguentemente ad accettare, riguarda la condizione della parte dello scafo attualmente sommersa. Questo sarà l'elemento decisivo per rendere possibile la rimessa in asse della nave o con certe modalità o con una serie di altre tecniche di assistenza al momento ancora allo studio.

Questa è la situazione. Sono disponibile, nei limiti delle mie conoscenze e competenze, a rispondere alle vostre domande.

PRESIDENTE. Ringrazio il prefetto Gabrielli, anche per aver consegnato una relazione scritta molto esaustiva e interessante.

RANUCCI (PD). Signor Presidente, desidero ringraziare il Prefetto per una relazione che lascia spazio a poche domande. Mi permetta una piccola premessa di solidarietà verso l'istituzione della Protezione civile, che mi sembra doverosa rispetto agli attacchi che essa ha subito nei giorni passati: non si può sempre attribuire a terzi la propria incapacità a gestire le emergenze.

Desidero chiedere al Prefetto alcuni chiarimenti. In primo luogo, mi sembra molto importante sottolineare il fatto che attualmente l'emergenza si gestisce con l'ordinarietà. Mi sembra che tale affermazione si ponga proprio in contrasto con il significato dell'espressione «protezione civile». In passato, il mio partito è stato molto critico su alcuni aspetti che riguardavano la Protezione civile; mi riferisco ad eventi straordinari ma assolutamente prevedibili, come il campionato del mondo o l'organizzazione all'isola della Maddalena in vista del G8. Questo probabilmente è stato un punto dirimente, perché abbiamo fatto di tutta un'erba un fascio e abbiamo buttato il bambino con l'acqua sporca.

Da quello che ho capito, prefetto Gabrielli, lei in questa occasione ha un ruolo di coordinamento e controlla gli interventi dei privati. Mi fa piacere che la Costa Crociere si stia comportando da buon interlocutore e da società seria, perché comunque rappresenta l'immagine del nostro Paese. Ma se i privati non agiscono, lei può impegnarli in qualche modo? Ha strumenti e capacità per intervenire, soprattutto rispetto ai cinque punti che ha citato? Lei ha detto che ci sono tre ambiti di ricerca: uno riguarda la ricerca di superficie, quella più facile, un altro riguarda la ricerca batimetrica per circa 18 chilometri intorno all'isola ed il terzo la parte immersa della nave. Lei ha parlato di 14 *target* che potrebbero essere dei corpi. Si è capito se lo sono effettivamente?

Quanto alla stabilità della nave, vi è un piano alternativo, nel malaugurato caso in cui questa dovesse scivolare e arrivare a 80 metri?

Lei ci ha illustrato ottimamente il piano per il recupero del carburante così come quello per la prevenzione ambientale. Quando parla di rimozione fa riferimento alla nave/relitto: vorrei sapere se in questo momento sia più corretto definire la Concordia nave ovvero relitto.

Lei poi ha affermato che la Costa ha quattro settimane di tempo per scegliere le migliori società del mondo per l'effettuazione della rimozione, che occorrono altre due settimane per fare le valutazioni e che, quindi, entro il 31 marzo si potrebbe firmare un contratto tra la Costa e queste società. Vorrei sapere se nel contratto tra la Costa e la società incaricata della rimozione saranno definiti i tempi e, in particolare, se lei si impegnerà a verificare che nel contratto che verrà firmato il 31 marzo prossimo sia previsto, come in ogni contratto, un tempo massimo ed uno minimo per il recupero del relitto. Inoltre, lei parla di un recupero totale: vorrei sapere se questa espressione riguarda lo scafo per intero oppure il fatto che lo scafo verrà sezionato e poi rimosso in tutte le singole sezioni.

Calcolando sette-dieci mesi di tempo dalla firma del contratto, prevista per marzo, teoricamente la nave/relitto dovrebbe essere rimossa entro il gennaio 2013; ovviamente si deve sempre tenere conto del mare, delle

condizioni atmosferiche e così via. Ripeto, però, che in teoria la rimozione della nave/relitto dovrebbe essere terminata entro questa data. Mi sembra di aver capito che, dal punto di vista ambientale, lei è abbastanza tranquillo sulle operazioni che in questo momento vengono svolte.

TOFANI (*PdL*). Signor Presidente,avrò tempo di leggere con attenzione la parte della relazione del prefetto Gabrielli che oggi non ho potuto ascoltare.

Desidero intervenire per sottolineare che dovremmo dimostrare una maggiore maturità, soprattutto quando trattiamo problematiche così ampie e complesse. Il collega Ranucci ha voluto esprimere solidarietà nei confronti della Protezione civile: io ritengo che la solidarietà vada espressa sempre, ma non in termini polemici. Infatti, la polemica non aiuta nessuno. Solidarizzo quindi con il sindaco di Roma, che ha svolto al meglio le sue funzioni. Alimentare simili polemiche lo ritengo inutile e banale.

RANUCCI (*PD*). Le istituzioni però non dovrebbero polemizzare tra loro.

TOFANI (*PdL*). Ripeto che si tratta di una grande banalità e che l'affermazione del senatore Ranucci è di un'ovvietà stucchevole. (*Commenti del senatore Ranucci*). La prego di non interrompermi. Coloro che sono più realisti del re non servono a nessuno ed arrivano sempre alla fine, quando tutto è già accaduto.

Noi rispettiamo tutte le istituzioni e ci auguriamo che tra di esse vi sia la massima collaborazione. Se vi sono stati elementi che hanno determinato i fatti ai quali ha fatto riferimento il collega Ranucci, mi auguro che vengano rimossi. Infatti, l'obiettivo di tutti – credo anche del prefetto Gabrielli, così come del Governo e del sindaco di Roma – è proprio quello di collaborare per la risoluzione dei problemi.

BORNACIN (*PdL*). Signor Presidente, anch'io desidero ringraziare il prefetto Gabrielli per aver accolto l'invito della Commissione.

Mi associo a quanto testé affermato dal collega Tofani, ricordando al senatore Ranucci che in occasione dell'alluvione che ha colpito la città di Genova (io sono genovese come il presidente Grillo), non solo la Protezione civile, ma anche i siti meteo più diffusi (quelli che consulto io stesso per verificare le condizioni meteorologiche prima di andare in bicicletta) avevano previsto precipitazioni eccezionali. Purtroppo vi sono stati sei morti (quindi si è trattato di una situazione ben diversa da quella romana), ma né il sottoscritto né il presidente Grillo né gli altri esponenti politici genovesi si sono mai permessi di fare polemiche strumentali e propagandistiche. Sottolineando il grande rispetto che nutro per la Protezione civile, osservo che anche in questa occasione dovremmo evitare di parlare e di strumentalizzare a fini politici fatti che non c'entrano assolutamente niente.

Al prefetto Gabrielli vorrei rivolgere due domande, ringraziandolo ancora una volta per l'esautiva relazione. In primo luogo, ricordo che in alcune dichiarazioni pubbliche egli ha ipotizzato la presenza a bordo della Costa Concordia di passeggeri clandestini. Al riguardo ho chiesto chiarimenti anche all'amministratore delegato della Costa Foschi. Da genovese conosco il criterio e lo scrupolo con cui il prefetto Gabrielli lavora, così come conosco la società Costa; peraltro, ho ascoltato quanto hanno affermato nel merito l'amministratore delegato Foschi ed i responsabili della sicurezza e della formazione. Pertanto, anche se ormai è trascorso del tempo, vorrei capire in base a quali elementi sono state formulate quelle ipotesi.

In secondo luogo, ho ascoltato dalla relazione che è stato nominato come soggetto attuatore, in collaborazione con il prefetto Gabrielli, il capo del compartimento marittimo di Livorno. Colgo l'occasione per ricordare che sono autore di un disegno di legge (che purtroppo non ha avuto molta fortuna giacché dal 1997 non è stato ancora preso in esame) sul potenziamento ed adeguamento della Guardia costiera. Vorrei chiedere al prefetto Gabrielli se ritenga opportuno potenziare la Guardia costiera al fine di un suo maggiore coinvolgimento in queste operazioni, perché mi risulta che abbia competenze, capacità e mezzi tecnici tali da fornire un grande contributo per la risoluzione dei problemi.

DE TONI (*IdV*). Ringrazio il prefetto Gabrielli per la disponibilità e per la relazione che avrò modo di leggere con attenzione.

Vorrei che i cittadini che ci ascoltano, la stampa e comunque le istituzioni in generale possano trovare una risposta concreta. I temi che mi interessano sono essenzialmente tre: il primo riguarda il territorio, e mi pare che il prefetto Gabrielli abbia già messo in moto un meccanismo importante di colloquio e di dialogo; il secondo è quello della salvaguardia dell'ambiente, un tema delicatissimo, che richiede grande sensibilità; il terzo riguarda la ripresa delle attività economiche sull'isola del Giglio.

Il prefetto Gabrielli ha giustamente precisato che non si possono fare magie. Quando si chiede in quanto tempo verrà rimossa la nave/relitto (non so poi come verrà definita la Concordia), non si tratta di una semplice curiosità ma di una domanda importante, che riguarda anche quel turismo morboso cui oggi si assiste ai fini del ripristino della reale dimensione territoriale.

Mi piacerebbe ricevere dall'odierna audizione indicazioni precise rispetto ad alcuni profili. Innanzitutto, vorrei sapere se è previsto un eventuale indennizzo per il territorio e se questo aspetto esula dalle competenze del prefetto Gabrielli. Vorrei capire se tale questione riguarda il territorio o eventualmente il legislatore.

PRESIDENTE. L'eventuale indennizzo interessa i responsabili del disastro.

DE TONI (*IdV*). Sono d'accordo, il responsabile è la Costa Crociere; tuttavia oggi prendiamo atto del fatto che quel territorio avrà problemi non indifferenti.

La seconda indicazione che vorrei avere è se lei, Prefetto, abbia competenze nella definizione dell'indennizzo che potrà essere riconosciuto ai naufraghi. Infine, desidero sottolineare come sia determinante questo suo ruolo parallelo, di affiancamento all'azione diretta della Costa Crociere in queste «4 più 2» settimane, dal momento che dovrebbe esservi anche un potere sostitutivo.

Queste domande sono volte a capire se e in che misura si possano avere delle certezze.

GABRIELLI. Signor Presidente, ringrazio il senatore Ranucci per la solidarietà e vorrei fare una precisazione. In questo difficile anno di direzione del Dipartimento ho immaginato che il rapporto con le componenti del sistema di protezione civile fosse fondamentale. Credo di essere stato l'unico che ha espresso pubblicamente la sua solidarietà piena al sindaco Vincenzi per i pesanti attacchi subiti, così come l'ho espressa al sindaco Alemanno nella circostanza dell'alluvione di ottobre, dicendo che si possono verificare fatti eccezionali e che la meteorologia per sua natura è un fatto non certo, basti ricordare che il primo ufficio dell'Aeronautica militare che si occupava di previsioni meteorologiche si chiamava «ufficio presagi». È ovvio che la meteorologia ha fatto oggi passi da gigante, però c'è ancora una componente significativa di incertezza, soprattutto in un Paese come il nostro che è caratterizzato da microclimi e variabili che non si registrano, ad esempio, nelle zone continentali dell'Europa.

Quello che dal mio punto di vista fa la differenza non sono le previsioni meteorologiche, ma le pianificazioni degli interventi, perché queste devono modellarsi sugli scenari che poi si realizzano. Un altro equivoco di fondo è che noi, peraltro insieme all'Aeronautica militare, elaboriamo previsioni non per dire se bisogna andare a sciare o al mare, bensì per sottolineare quello che chiamiamo l'impatto al suolo delle forzanti meteorologiche, come la pioggia, la neve, il vento e le mareggiate. Tutto questo poi si sposa con la pianificazione, che rimane l'elemento fondamentale: se non c'è una seria pianificazione, rimettersi esclusivamente alle previsioni meteorologiche è un gioco impraticabile. Soggiungo, per ripristinare una verità (e poi mi taccio), che su questa vicenda non sono mai entrato in polemica gratuitamente o in maniera arbitraria. Sabato mattina ho letto due *take* di agenzia in cui il sindaco si scagliava a testa bassa sul servizio di previsione meteorologica chiedendo una Commissione di inchiesta. Se avessi ragionato nell'ottica del prendere le distanze avrei potuto rispondere che si tratta di un sistema avviato nel 1999; Bertolaso è colui che lo ha creato e portato alle attuali grandezze; io sono arrivato da un anno: che volete da me? Tuttavia ragiono in un'altra maniera. Vedendo come operano i nostri meteorologi avevo l'obbligo morale di difenderli e mi sono permesso di ribattere con due elementari considerazioni: le previsioni erano corrette; era stato chiesto al sindaco se avesse necessità e se

vi fossero criticità. Mi sono taciuto, non ho fatto alcuna apparizione televisiva e per tutta la giornata di sabato sono stato messo alla berlina in tutti i possibili spazi televisivi e su tutti gli organi di informazione. Concordo con il senatore Tofani che se le istituzioni non dialogano e non trovano un momento di confronto non si va da nessuna parte, però credo che necessiti il rispetto e in questo momento la mia preoccupazione è per questa istituzione, la Protezione civile. Essa indubbiamente presenta criticità, perché ha ragione il senatore Ranucci quando parla di ordinarità e se leggerà l'ordinanza n. 3998 vedrà che, pur avendo 5 milioni ipotetici, opero con le strutture ordinarie delle singole amministrazioni. Basterebbe chiedere al ministro Cancellieri quanto è costata l'operazione Concordia al Corpo nazionale dei vigili del fuoco e quanto questo impegno possa essere supportato dai già asfittici bilanci ordinari.

Ho letto oggi un bell'articolo sul «Corriere della Sera», il cui senso condivido: toglieteci gli orpelli ma restituitemi l'essenza. Poi si può anche cambiare – come ho sempre detto – il capo Dipartimento, che è veramente poca cosa; se dovessi rendermi conto di essere di intralcio alla interlocuzione, alla crescita e alla difesa del sistema, non aspetterei un solo secondo a farmi da parte. Stamattina ho letto dalle agenzie che si parlava della direzione, che è assolutamente all'ordine del giorno: come per tutte le strutture pubbliche la direzione è sempre all'ordine del giorno. Credo che i problemi siano altri e siano soprattutto di agibilità e questa agibilità ha un numero e una data: la legge 26 febbraio 2011, n. 10, che di fatto ha reso non operativa la Protezione civile. Per dare il senso di ciò di cui si sta parlando, dirò che in questi giorni i governatori delle Regioni interessate (Emilia-Romagna, Abruzzo, Lazio, Molise, Marche) non hanno chiesto lo stato di emergenza non perché – come qualcuno in maniera infame va dicendo – Gabrielli consiglia di non farlo in quanto non vuole prendersi l'onere della gestione, ma perché costoro sanno perfettamente che la richiesta dello stato di emergenza equivarrebbe all'innalzamento delle accise regionali della benzina in un momento in cui credo ciò non servirebbe certo alla pace sociale e all'economia di quei territori. Questa è una delle tante perversioni della legge n. 10.

Come ho detto, Gabrielli si può fare da parte, perché si ritiene una persona fortunata e non vuole stare attaccato alla sedia, ci mancherebbe altro! Oggi sono preoccupato che questa istituzione, che continuo a ritenere fondamentale ed essenziale alla vita di un Paese che vuole essere e non solo dirsi civile, sia rimessa nella condizione di operare. Queste cose le sto dicendo e scrivendo non da venerdì o da sabato scorsi, ma dal 17 febbraio 2011, allorquando scrissi una lettera al Presidente del Consiglio e al Ministro dell'economia sottolineando le criticità che la legge n. 10 del 2011 avrebbe comportato. Sono stato facile profeta, è una soddisfazione di poco conto, una vittoria di Pirro.

Quanto alle capacità di intervento, sono in linea di pura astrazione; mi sto augurando che Costa non fallisca, perché qualora Costa incorresse in questa malaugurata vicenda avremmo qualche problema. Dovrei espletare gare comunitarie, dovrei avere il concerto del Ministero dell'econo-

mia per avere la disponibilità di somme che, come si può immaginare, sono nell'ordine di centinaia di milioni e poi dovrei ogni volta avere il visto preventivo della Corte dei conti, con i TAR che intervengono. Auguriamoci tutti che la procedura privata che è stata posta in essere, al meglio possibile della interlocuzione, si consolidi e si concluda.

Confermo che i *target* sono 14. Al momento l'operazione è ancora in corso, ma non so dire con precisione quanti ne siano stati controllati; sicuramente fino ad ora, tra quelli controllati, non è stato identificato alcun corpo.

Per quanto riguarda lo scivolamento stiamo analizzando tre ipotesi di piano alternativo. Anche in questo caso il problema non è semplice: vi è la gravissima incognita dell'impatto ambientale. Alcune soluzioni, infatti, impatterebbero notevolmente sull'ambiente. In questo momento, quindi, manteniamo una posizione molto cauta e di approfondimento.

Utilizzo alternativamente i termini «nave» o «relitto» perché, protrandosi la vicenda nel tempo o profilandosi un eventuale fallimento della Costa Crociere, la nave diventerebbe relitto. Al momento si parla di nave.

Il termine del 31 marzo 2012 non è stato posto da me, ma è stato scritto, nero su bianco, da Costa Crociere nel capitolato inviato alle società e nella lettera che ha inviato a me formalizzando le tempistiche. Il 31 marzo è la data prevista, purché non vi siano imprevisti nella fase di progettazione e quindi non si verifichi – cosa che potrebbe capitare, ma che naturalmente ci auguriamo non accada – uno slittamento dei tempi.

Ringrazio il senatore Bornacin per la domanda sui clandestini. Quando resi l'affermazione cui egli fa riferimento ero in possesso di due elementi: in primo luogo, mi era stato detto che le prime liste di imbarcati consegnate erano quelle relative alle persone che sarebbero dovute salire a bordo e non a quelle effettivamente salite: inizialmente non era disponibile la lista delle persone presenti all'interno. Inoltre, in quel momento ero preoccupato per il sollevarsi di una polemica sulle liste segrete, su quelle in chiaro e sulle liste mancate. In quel contesto, l'autorità consolare ungherese ci segnalò che una famiglia ungherese aveva interessato le autorità pubbliche perché un membro ungherese dell'equipaggio aveva portato con sé a bordo una cittadina ungherese che non risultava negli elenchi. Una persona a bordo non registrata è un clandestino. Per fortuna – e, soprattutto, per l'onorabilità di Costa Crociere che, al dato degli atti e dei fatti, sta dimostrando correttezza e collaborazione – le autorità consolari ungheresi ci hanno comunicato che si trattava di un tentativo di truffa. Un cittadino ungherese aveva segnalato il nominativo di una connazionale morta tre anni prima per lucrare sulle assicurazioni che avrebbero risarcito i danni.

Senatore Bornacin, il suo suggerimento sulla opportunità di potenziare la Guardia costiera mi trova concorde. Ho nominato come soggetto attuatore il responsabile del compartimento marittimo. Ho peraltro chiesto al mio amico Bruno Branciforte, capo di Stato maggiore della Marina, di fornirmi i nominativi di alcuni ingegneri navali. La mia non è un'attività di semplice spettatore, ma deve necessariamente garantire l'interesse pub-

blico, pertanto vorrei che fosse svolta al meglio delle capacità pubbliche. Fincantieri è un ottimo interlocutore, ma è un privato; RINA è un'autorità prestigiosa, ma è privata. Ho bisogno di soggetti che garantiscano *in primis* l'interesse pubblico, che può essere assicurato solo dalle strutture pubbliche. Questo non vuol dire che le strutture private non possano essere coinvolte, ma è meglio cercare di eliminare qualsiasi equivoco.

Passando ai quesiti posti dal senatore De Toni, non ho alcuna possibilità di interloquire sull'indennizzo: è un'attività che si consumerà in una transazione di carattere privatistico. Come ho già detto agli abitanti dell'isola del Giglio, posso valutare – proprio perché stiamo parlando di uno stato emergenziale riferito al territorio dell'isola – una serie di interventi: possiamo dilazionare il pagamento dei mutui o tentare di intervenire sulle scadenze fiscali e previdenziali. Ovviamente, per quanto riguarda i mutui posso agire con i poteri conferiti dall'ordinanza, mentre per le scadenze fiscali e previdenziali, poiché siamo all'inizio dell'esercizio, è necessaria una norma primaria che interessi questo territorio. In proposito, ho parlato con il presidente della Regione affinché, qualora sia necessario, si attivi, anche attraverso i parlamentari toscani, per introdurre una norma che consenta agli abitanti dell'isola del Giglio di godere di sgravi fiscali o dilazioni sotto il profilo previdenziale.

Sull'affiancamento credo di aver già risposto.

PRESIDENTE. Concludiamo la nostra audizione rinnovando il ringraziamento al prefetto Gabrielli, non solo per le informazioni che ha fornito, che hanno contribuito a rendere ancora più chiaro il quadro, soprattutto rispetto alle prospettive del lavoro che occorrerà fare nelle prossime settimane e nei prossimi mesi, ma anche per la puntualizzazione relativa al ruolo della Protezione civile, al di là della legge n. 10 del 2011, sulla previsione e sulle pianificazioni: mi è sembrata opportuna anche per svelenire certe polemiche, che i *mass media* sappiamo essere capaci di ampliare, talvolta in modo esagerato.

Alla Protezione civile compete l'organizzazione delle pianificazioni. Come sostiene il prefetto Gabrielli, con pianificazioni serie e ben costruite si è in grado di intervenire di fronte alle emergenze. Le previsioni sono cosa diversa, anche se, come è stato detto, sicuramente al momento attuale gli istituti preposti sono in grado di fornire notizie più attendibili rispetto al passato.

Mi sembra altresì doveroso da parte nostra sottolineare il ruolo della Costa Crociere, non solo con il chiarimento – per il quale ringraziamo il Prefetto – rispetto ad eventuali clandestini a bordo. L'amministratore delegato della società ci ha spiegato che, data la loro organizzazione, non c'è possibilità che si imbarchino clandestini. Ma è bene evidenziare anche la collaborazione che sicuramente si può ottenere da questa società, che è un vanto del nostro Paese. Costa Crociere, infatti, è una società italiana, ancorché controllata da capitale estero, con una tradizione notevole. Nei contatti che abbiamo avuto, l'amministratore delegato si è dichiarato moderatamente ottimista: gli è stata rinnovata la fiducia e i soci e le banche che

sostengono Costa Crociere sembrano tutti impegnati a consentire il superamento dell'emergenza e a risolvere questo caso, che, come ricordava il prefetto Gabrielli, è inedito nella letteratura navale.

Dichiaro, quindi, conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 13,15.

