



Senato della Repubblica

---

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 32

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

AUDIZIONE DEL CAPITANO DI FREGATA GREGORIO DE  
FALCO

34<sup>a</sup> seduta: martedì 11 ottobre 2016

Presidenza del Presidente LAI

**I N D I C E****Audizione del capitano di fregata Gregorio De Falco**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 9, 11 e <i>passim</i>	<i>DE FALCO</i> . . . . .	Pag. 4, 10, 12 e <i>passim</i>
PAGLINI (M5S) . . . . .	13		
URAS (Misto) . . . . .	9, 11, 12 e <i>passim</i>		

---

*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-Ipl; 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 colonnello Angelo Senese, in qualità di collaboratore della Commissione.*

*I lavori hanno inizio alle ore 13.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

##### **Audizione del capitano di fregata Gregorio De Falco**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del capitano di fregata Gregorio De Falco.

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

Chiedo agli auditi se ritengano che i loro interventi debbano 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, diamo dunque il benvenuto al capitano De Falco, che ringraziamo per la disponibilità.

Oggi con il capitano De Falco faremo un approfondimento specifico su un tema di grande delicatezza qual è quello dei soccorsi; a tal proposito, riteniamo che il capitano De Falco possa darci un contributo importante in qualità di esperto di soccorsi e ovviamente anche di soccorsi in mare. Ricordo a tutti che il capitano De Falco è stato protagonista di una recente vicenda che ha riguardato proprio il soccorso in mare ed è considerato un esperto in materia. A lui chiediamo dunque di informarci sulle modalità con cui normalmente si svolge il soccorso in mare e di spiegarci qual è la struttura e quali sono gli elementi fondamentali di questo tipo di soccorso.

Ci tengo a precisare che, per quanto attiene agli aspetti più specifici relativi alla vicenda del Moby Prince, il capitano De Falco ha una conoscenza soltanto per linee generali. In ogni caso, ove la Commissione ritenga di dover approfondire questi aspetti, potremo farlo in una successiva seduta, così da dare modo al capitano di poterci fornire elementi ulteriori secondo quelle che sono le valutazioni della Commissione. Il capitano De Falco, infatti, conosce bene l'importanza del compito che è stato affidato in maniera unanime dal Parlamento alla nostra Commissione, che è chiamata ad approfondire e a tentare di capire ciò che è successo nella notte

del 10 aprile del 1991, soprattutto per ciò che concerne l'aspetto dei soccorsi.

Cedo dunque subito la parola al capitano De Falco per la relazione, alla quale seguiranno eventuali domande da parte dei colleghi.

*DE FALCO.* Un saluto innanzitutto alla Commissione, che ringrazio per l'invito.

Sono Gregorio De Falco, un ufficiale di porto e per più di dieci anni mi sono occupato di soccorso marittimo. Devo dire che, al di là della nota vicenda alla quale si riferiva il Presidente, nel corso di questo periodo di tempo si sono verificati quotidianamente degli eventi, ovviamente più o meno gravi, per i quali ho condotto centinaia e centinaia di operazioni di soccorso, più o meno di successo, insieme al personale della sala operativa di Livorno, piuttosto che a quello della sala operativa di Santa Margherita Ligure, dove sono stato in comando, oltre che con il personale di Mazara del Vallo o della sala operativa di Genova, dove ho prestato servizio in precedenza.

Il soccorso marittimo è un istituto giuridico che trova la sua disciplina principale nel codice della navigazione, ma importanti sono anche le fonti normative internazionali. Mi riferisco, in particolare, alla Convenzione di Amburgo del 1979 e a quella di Londra del 1989 (la cosiddetta *Salvage*). Vengono in rilievo, ancora, la Convenzione di Montego Bay e la SOLAS (acronimo di «Safety of Life at Sea»), che impone sostanzialmente a tutti gli Stati aderenti di obbligare i propri comandanti a prestare soccorso alle navi che ne abbiano bisogno, qualora la nave da impiegare per il soccorso possa effettivamente intervenire senza grave rischio per il proprio equipaggio.

Il soccorso marittimo, però, è un istituto abbastanza complesso e consta in realtà di alcune parti. Innanzitutto, si può declinare sotto le forme del soccorso spontaneo, del soccorso obbligatorio, del soccorso contrattuale e del soccorso d'ufficio. Una parte della dottrina individua solo tre gruppi, mentre un'altra parte, a mio avviso in maniera opportuna – mi sembra che sia questo, ad esempio, l'orientamento del professor Umberto La Torre – ne distingue quattro.

Venendo alle differenze tra queste quattro tipologie di soccorso, in estrema sintesi posso dire che si ha soccorso spontaneo quando il mezzo di soccorso, ricevuta in qualunque modo notizia di una nave in pericolo, esce e va in soccorso, senza avere in tal senso un obbligo precedente o un obbligo imposto in quel momento, per esempio dall'autorità. È questo il caso della fase iniziale dei soccorsi al Moby Prince, secondo quanto emerge dalle stesse deposizioni rese in udienza dai comandanti dei rimorchiatori. Sono infatti proprio i comandanti dei rimorchiatori a riferire nel 1996 di aver sentito per radio la richiesta di soccorso dell'Agip Abruzzo – quando il comandante Superina dice: «Capitaneria, Capitaneria!» – e di essere usciti immediatamente e spontaneamente, cioè senza aver ricevuto in quel momento alcun ordine dell'autorità.

Questo tipo di intervento si inquadra perfettamente nell'istituto giuridico del soccorso spontaneo che – voglio precisarlo – ha un fine assolutamente egoistico e lucrativo, passatemi il termine. Il soccorso spontaneo si fa per trarne un utile: se è vero che si fa per salvare delle persone, perché si ha questo obbligo, è però altrettanto vero che il soccorso spontaneo, come quello contrattuale, si connota per il fatto che chi lo presta lo fa per un fine egoistico particolare.

La differenza tra soccorso spontaneo e soccorso contrattuale – che adesso altrettanto brevemente andrò a spiegare – è che in quello spontaneo non c'è neanche l'accordo della controparte, non necessita. Necessita, però, che non vi sia il rifiuto espresso e ragionevole della controparte. Se il rifiuto fosse espresso, ma in maniera irragionevole, il comandante della nave soccorritrice ben potrebbe pretendere le varie voci del compenso. Si tratta di un aspetto importante, perché poi la ragionevolezza si misura sulla base di un giudizio prognostico *ex ante*, ma concreto, formulato cioè sulla base degli elementi di valutazione che aveva in quel determinato momento il comandante della nave in pericolo. Il soccorso contrattuale, invece, è quello in cui il soccorritore esce dietro richiesta oppure esce spontaneamente, ma si instaura poi un accordo e quindi un contratto. Solitamente questi contratti sono pre-formulati secondo formulari specifici ed i più usati mi pare siano quelli del 2000 e del 2015.

Quanto al soccorso obbligatorio, ha a sua volta varie declinazioni. È quello, per esempio, che deve essere prestato da una nave all'altra con la quale è entrata in collisione, secondo quanto specificatamente previsto dal codice della navigazione: parliamo in questo caso di un soccorso obbligatorio e reciproco tra navi che entrano in collisione. Il limite dell'obbligo è quello al quale ho accennato rapidamente poco fa, vale a dire il fatto che la nave possa prestare soccorso all'altra senza grave pregiudizio per se stessa e per le persone a bordo. Quanto al fine, il soccorso obbligatorio ha come primo fine il soccorso alla vita umana.

Come ho detto, questo tipo di soccorso coinvolge, innanzitutto, le navi entrate in collisione l'una con l'altra e tutti i comandanti delle navi che sono nella possibilità di portare utilmente soccorso, vale a dire ad una distanza tale e con condizioni di mare tali da poter portare soccorso alla nave in pericolo, salvando le persone a bordo.

C'è poi il soccorso d'ufficio. Quando parliamo del soccorso in mare fatto dalla Guardia costiera, dalla Capitaneria e dalla pubblica autorità in generale, coordinato o meno – di solito per legge il coordinamento spetta alla Guardia costiera – in realtà ci riferiamo soltanto a questa tipologia di soccorso, cioè al soccorso della pubblica autorità ovvero al soccorso posto in essere da un'autorità di coordinamento che, dopo il 1996, la norma stabilisce essere la Marina militare o la Capitaneria di porto nelle sue varie articolazioni.

A questo punto, in effetti, bisogna fare una distinzione tra quello che era il quadro normativo di riferimento nel 1991 e quello attuale. Nel 1991 vigeva interamente il decreto ministeriale 1° giugno del 1978, pubblicato poi nel 1979, che in parte continua ad essere vigente ancora oggi, cioè per

quanto non soppresso dal decreto ministeriale del 1996, recante il piano di soccorso marittimo nazionale attualmente vigente. Il DM del 1978 stabiliva all'epoca le procedure, indicando tra l'altro i soggetti responsabili del soccorso aereo e marittimo. Con specifico riferimento al soccorso marittimo che ci interessa, in sostanza prevedeva due possibili situazioni operative: una prima situazione operativa, in cui si individuava quale autorità responsabile del coordinamento dei soccorsi la Capitaneria di porto ed una seconda situazione operativa in cui veniva indicata quale autorità responsabile del coordinamento dei soccorsi l'Alto comando periferico della Marina militare. Nel caso del Moby Prince l'Alto comando periferico della Marina militare competente per giurisdizione sarebbe stato quello di La Spezia, quello che noi chiamiamo con l'acronimo MARIDIPART La Spezia.

A questo punto, come fa il decreto, occorre distinguere tra la prima e la seconda situazione operativa. Con riferimento alla prima situazione operativa, secondo quanto stabilito dal decreto al capitolo II, articolo 1, lettera *a*), la Capitaneria di porto provvede alle operazioni di soccorso con i propri mezzi. Nella norma viene utilizzato il verbo «provvedere», identico a quello impiegato all'articolo 69 del codice della navigazione, nel quale si dice che: «L'autorità marittima, che abbia notizia di una nave in pericolo (...) deve immediatamente provvedere al soccorso (...)». Non si usa il verbo «procedere», ma «provvedere», cioè «disporre», proprio ad indicare che il soccorso è fatto sulla base di disposizioni, di ordini.

Prosegue ancora il DM: «La Capitaneria di porto provvede alle operazioni di soccorso con i propri mezzi, con quelli che può requisire e con il concorso di quelli aeronavali delle autorità dello Stato (Carabinieri, Guardia di finanza, pubblica sicurezza e Vigili del fuoco), che possono intervenire sul mare, e tiene informate le autorità gerarchicamente superiori della Marina mercantile e l'Alto comando periferico della Marina militare». Quando si parla di autorità gerarchicamente superiori della Marina mercantile il riferimento era all'epoca a MarisPegeCaP, cioè all'Ispettorato generale delle Capitanerie di porto, alla Direzione marittima per la Capitaneria e da quella, poi, all'Ispettorato generale. Quanto, invece, all'indicazione dell'Alto comando periferico della Marina militare, è ovviamente funzionale all'eventuale passaggio in seconda situazione operativa: occorre infatti tenere informato l'altro, che è responsabile della seconda situazione operativa, perché deve poter intervenire immediatamente, senza isteresi.

Salto un inciso sulla disponibilità di elicotteri, che però è importante nella vicenda concreta, ma che potrebbe essere oggetto di una domanda specifica, e vengo alla seconda situazione operativa. Il DM stabilisce che, ove la Capitaneria di porto ritenga insufficienti e/o inadeguati i mezzi di soccorso di cui alla prima situazione operativa – cioè quelli di cui dispone, che può requisire o che comunque sono nella disponibilità delle autorità (Carabinieri, Polizia, Vigili del fuoco e così via) – avvisa l'Alto comando periferico della Marina (nel caso di specie quello di La Spezia) – il quale assume, eventualmente di concerto con il relativo ente per le

ricerche aeronautiche, la direzione del coordinamento delle operazioni di soccorso. L'Alto comando periferico tiene informata la Capitaneria affinché, nel momento in cui si sviluppa un soccorso a più alto livello, il livello più basso che ha lavorato fino a quel momento a sua volta non si fermi, ma continui a dare disposizioni e quindi faccia sostanzialmente da diffusore degli ordini provenienti dal livello più alto.

Queste sono le due situazioni operative. Già da questo è chiaro che occorre fare una valutazione, per cui il capo del compartimento, che è il soggetto posto a capo della Capitaneria di porto, deve fare una valutazione circa l'adeguatezza e la sufficienza dei mezzi che ha a disposizione per affrontare la situazione operativa concreta, in relazione alle circostanze climatiche, di distanza dalla costa e così via. Come abbiamo detto, ove la Capitaneria di porto ritenga insufficienti e/o inadeguati i mezzi di soccorso, avviserà l'Alto comando periferico della Marina militare.

In un altro passaggio del decreto si prevede che le operazioni che si svolgono sotto costa, sempre che i mezzi siano adeguati e sufficienti, siano condotte dalla Capitaneria. Quando si parla di sotto costa, il riferimento in realtà è alla navigazione costiera di cui parla anche il codice, quindi 20 miglia dalla costa, che è proprio il raggio entro il quale sono condotte le operazioni in prima situazione operativa dalla Capitaneria di porto, sempre che il comandante della Capitaneria di porto, cioè il capo del compartimento, ritenga o abbia ritenuto di avere i mezzi adeguati e sufficienti. Quando si parla di mezzi, il riferimento è, sia a mezzi aeronavali che di telecomunicazione, perché per il soccorso si utilizzano, sia le risorse aeronavali strettamente intese, sia le capacità di telecomunicazione (radio, stazioni e così via).

Il decreto del 1978 è importante anche per un altro aspetto, vale a dire per il fatto di ricordare che la responsabilità delle telecomunicazioni in prima situazione operativa è posta dalla legge – già dal DPR n. 156 del 1973 – in capo al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e, per esso, alle stazioni radio costiere.

A Livorno c'era e c'è Livorno Radio, che ancora oggi ha questa responsabilità. Livorno Radio aveva ed ha in via esclusiva il compito dell'ascolto radio di soccorso; ha questa responsabilità. Livorno Radio faceva ascolto – e credo lo faccia ancora – sulla frequenza 156.8 del canale 16 VHF (frequenza di soccorso marittimo) e sulla frequenza 21.82 HF. Al momento dell'incidente a fare ascolto radio c'erano due persone, che hanno registrato.

L'obbligo dell'ascolto radio per soccorso marittimo è posto in capo ad un altro soggetto ed in prima situazione operativa è strumentale rispetto alla gestione del soccorso, secondo quanto previsto dalla legge. Al riguardo, il decreto ministeriale n. 78 richiama un obbligo esistente già dagli anni Cinquanta. In seconda situazione operativa, sempre secondo il decreto ministeriale il MARIDIPART, ovvero l'Alto comando periferico della Marina militare, si sarebbe dovuto servire di Maritele La Spezia, vale a dire del centro di telecomunicazioni della Marina situato a La Spezia, che è quello principale, oppure del centro di telecomunicazioni della

Marina situato a Livorno. C'è infatti un Maritele a Livorno, all'interno del comprensorio dell'Accademia navale, da non confondersi con il cosiddetto Mariteleradar, che è un altro tipo di ente, un ente scientifico – la cui denominazione completa è «Istituto Giancarlo Vallauri-Mariteleradar» – che si occupa di ricerche sulla Guerra Elettronica (G.E.). È un istituto scientifico che ad una certa ora chiude i battenti e in cui non c'è più nessuno, come credo risulti anche dalle carte del processo di primo grado.

Quello di cui io sto parlando è invece ciò cui fa riferimento il decreto ministeriale, quando attribuisce le responsabilità dell'ascolto radio e dice quali debbano essere le capacità, stabilendo che, in seconda operazione operativa, si deve utilizzare Maritele Livorno.

Ricapitolando, dunque, la prima cosa che va fatta è la valutazione da parte del capo del compartimento circa l'adeguatezza o meno dei mezzi e delle risorse per condurre efficacemente le operazioni di soccorso. Se poi si ritiene, a ragion veduta, cioè con possibilità di motivare, si procede in prima situazione operativa.

Nel passaggio che ho saltato prima si dice che, nella prima situazione operativa, non è assolutamente escluso che in casi eccezionali la Capitaneria di porto possa allertare e richiedere l'intervento di aeromobili dell'Aeronautica militare e dell'Esercito. Questo è importante perché risulta che il piano di soccorso del 1979 prevedesse il decollo di un elicottero allorquando ci fosse un incidente, una collisione o un incendio. In giudizio è stato detto che quel decollo non avrebbe avuto scopo: certamente non sarebbe stato sensato far convergere un elicottero su una nave in fiamme, per procedere eventualmente all'evacuazione delle persone e così via. Che cosa però ha senso? Perché il piano lo prevedeva? Il piano lo prevedeva semplicemente perché un elicottero è un punto di vista avanzato, che serve per il monitoraggio, per la ricognizione.

Venendo alle concrete circostanze dell'incidente – magari anticipo qualche domanda, ma potrei rischiare di dimenticarlo – il litorale di Livorno è praticamente piatto, come disse qualcuno durante il processo, per cui non era necessario fare un'ordinanza, anche se poi è stata fatta. Data la conformazione del litorale, dalla terrazza Mascagni o, andando un po' più giù, da Ardenza o da Antignano si vede benissimo la situazione delle navi in rada.

La ricognizione allora si può fare con le motovedette in acqua, con un velivolo o da terra. Quando si porta soccorso e c'è possibilità di vedere da terra, la cosa più efficace è proprio fare una ricognizione da terra ed è stupido chi non lo capisce. Da terra, innanzitutto, il personale rischia molto meno; piuttosto che mandare fuori una motovedetta quando c'è mare, è preferibile fare una ricognizione da terra, perché ovviamente c'è molto meno rischio per il personale. Non solo: con una ricognizione da terra è maggiore la velocità di *report* e la capacità di comunicazione, per cui è così che si procede ed è quello che noi facciamo sempre quando succede qualcosa nei pressi di Antignano (bagnanti, piccole barche da diporto appena fuori). Se è possibile e se c'è tempo utile è chiaro che una ricognizione da terra va fatta, così da avere, sia una visione dal mare che



una visione da terra, triangolare, in modo da capire quali possano essere anche gli eventuali punti di approdo.

PRESIDENTE. La ringrazio, capitano De Falco.  
Lascerei ora lo spazio alle domande dei commissari.

URAS (*Misto*). Per la verità il capitano De Falco ha già anticipato la risposta ad alcune domande.

Un primo quesito riguardava infatti proprio gli adempimenti che deve porre in essere o che avrebbe dovuto porre in essere il responsabile dei soccorsi in merito all'utilizzo di mezzi di soccorso di provenienza diversa rispetto a quelli disponibili in capo alla Capitaneria di porto o comunque nell'ambito del porto di Livorno, con la conseguente richiesta dell'intervento di autorità di livello superiore, qualora fossero stati ritenuti insufficienti ed inadeguati i mezzi disponibili. In effetti ci è sembrato sempre abbastanza incomprensibile il fatto che, in una situazione come quella che si determinò la sera del 10 aprile del 1991, non siano state allertate altre autorità, altre strutture operative presenti nell'ambito del territorio di Livorno e nelle vicinanze, in grado comunque di mettere a disposizione mezzi che potevano raggiungere in tempi utili lo scenario dell'incidente.

Una seconda domanda che vorrei porre riguarda gli elementi di valutazione che possono aver ragionevolmente indotto il responsabile dei soccorsi a ritenere più utile lo sforzo ed il rischio di un soccorso, anche in considerazione di quanto in concreto era stato già espresso e comunicato dall'unico sopravvissuto, il mozzo Bertrand, che inizialmente parlò dell'esigenza di andare a soccorrere persone che si trovavano ancora in vita, salvo poi cambiare versione. Quali elementi possono aver portato ragionevolmente a ritenere che i tempi di sopravvivenza fossero già superati nell'immediatezza dell'evento?

Ho poi una terza domanda. Abbiamo letto tutta una serie di dichiarazioni fatte dai responsabili dei soccorsi – dall'ammiraglio Albanese, comandante della Capitaneria di porto, al titolare dei soccorsi dei Vigili del fuoco – che hanno descritto nel dettaglio e con esattezza lo scenario che è stato poi ritenuto valido anche dai magistrati nel processo di primo grado. È pensabile che chi è chiamato a svolgere un'azione di responsabilità come quella arrivi a trarre conclusioni, prima ancora che venga nominata e messa in condizione di funzionare una specifica commissione di inchiesta atta a valutare le ragioni del disastro, le dinamiche con le quali il disastro si è sviluppato, nonché la valutazione sulla qualità dei soccorsi che dovevano essere prestati nell'immediatezza del disastro? Ritengo poco comprensibile che chi aveva quella responsabilità si sia lanciato nella conclusione di un'indagine su una vicenda che meritava il massimo dell'attenzione, tenuto conto del fatto che l'indagine, non solo non si era sviluppata, ma non era stata nemmeno avviata.

PRESIDENTE. Cedo ora la parola al capitano De Falco, ricordando a tutti che il nostro ospite conosce gli elementi generali e può rispondere sul

piano tecnico, mentre alcune delle domande che sono state formulate dal senatore Uras sono chiaramente di carattere più politico, fermo restando il mio apprezzamento per i quesiti posti.

*DE FALCO.* La prima domanda del senatore Uras, se non sbaglio, fa riferimento agli adempimenti da porre in essere. Che cosa deve fare sostanzialmente colui che, essendo per questo gravato *ex lege* assume direttamente su di sé la responsabilità del coordinamento dei soccorsi? Che cosa deve fare nel momento in cui arriva nella propria sede?

È chiaro che ha lasciato un'organizzazione che intanto ha provveduto, per usare l'espressione del codice e del decreto ministeriale. Innanzitutto, deve farsi dire dunque qual è il quadro della situazione, qual è lo scenario, affinché non sia lacunoso e, se ci sono lacune, queste vanno colmate. Per capire quali possono essere le possibili lacune occorre chiarire che lo scenario si compone della situazione in mare delle navi incidentate e della situazione operativa in atto quale misura di risposta a quell'incidente.

Per quanto riguarda lo scenario in mare di quella sera, a quanto pare non era molto chiaro. Si dice, infatti, che due navi in collisione rimangono incastrate una nell'altra o che rimangono comunque una nei pressi dell'altra. Se questo è il punto, vuol dire che abbiamo una mezza percezione della realtà e dello scenario, sicché abbiamo notizie e parliamo con una sola nave delle due incidentate. Che cosa significa questo? Significa che non sappiamo qual è lo scenario, per cui va fatto quello cui accennavo prima – forse è vero, senatore Uras, che in parte le ho già risposto – cioè va fatta una ricognizione dello scenario. Come? Mi viene in mente in verità un modo molto semplice, cioè via radio, facendo delle chiamate alle navi che come autorità marittima io so che sono presenti in rada e chiedendo loro di fare delle spazzate radar per sapere che cosa vedono.

I piloti avevano il radar, per cui si poteva chiedere ai piloti che cosa vedessero. Si poteva chiedere alle navi presenti in rada che cosa vedessero, magari a quelle italiane, perché era più semplice, visto che non so per quale motivo non si impiega la capacità e l'abilità di Livorno Radio che parla inglese e deve parlare inglese e ci si limita invece ad utilizzare semplicemente la radiolina della Capitaneria. Si poteva chiedere, ad esempio, all'Agip Napoli che cosa vedesse sul radar: si poteva chiedere di descrivere la situazione e di dare un *feedback* ogni cinque minuti. Perché? Perché si stava cominciando a coordinare e non si trattava di un soccorso spontaneo.

In una situazione di questo tipo che cosa deve fare l'autorità – quindi, come diceva lei, senatore, il responsabile principale dell'autorità – quando arriva sul posto? Deve sincerarsi di quale sia lo scenario, cercando di colmare le lacune sulla metà dello scenario che non è nota. Deve sincerarsi di quali siano state le disposizioni già impartite. Personalmente, nonostante io abbia letto quasi tutti gli atti di procedimento di primo grado ed abbia ascoltato quasi tutte le audizioni, per quanto possibile e pubblico, non ho capito quali furono le disposizioni impartite inizialmente per reagire. Non

ho capito quali furono le misure di intervento, come venivano definite all'epoca: oggi si parla di disposizioni in termini generali, ma si tratta comunque e sempre di atti amministrativi.

C'è, ad esempio, un atto banale – e mi ricollego al discorso sull'interruzione del soccorso – nel quale si dica ad un mezzo che non sia della Capitaneria o dei Vigili del fuoco, cioè delle autorità pubbliche, di uscire? C'è qualcuno che ad un certo punto dice: «Lei, comandante, da questo momento non risponde più al suo armatore, ma alla pubblica autorità». Dirottamento, requisizione, istruzioni di coordinamento: questo è il senso del soccorso pubblico di autorità. Consta di due banalissime e rapidissime fasi: ordine (di uscita o di requisizione) e dirottamento, per acquisire quello che viene definito il controllo operativo del mezzo, che a quel punto viene sottratto all'armatore.

Leggendo tutti gli atti dell'udienza ho notato una cosa: ogni volta che il magistrato ha chiesto ai comandanti dei rimorchiatori da chi avessero avuto ordine e a chi rispondessero, hanno sempre fatto riferimento all'armatore. Quello posto in campo la sera del disastro, dunque, a mio modo di vedere – posso sbagliare ovviamente – non è stato un soccorso d'autorità.

Posso anche ammettere che i rimorchiatori per velocità siano usciti subito, così com'è stato: perfetto, meglio ancora, non c'è bisogno dell'ordine. A quel punto, però, che cosa si deve fare? Acquisire il controllo. Come? Con le istruzioni di coordinamento. È uscito un rimorchiatore? Bene, si chiama e gli si dice di riportare dove si trova, quali condizioni di visibilità ci sono in mare, a che distanza si trova dalle navi incidentate e che cosa vede. Si acquisiscono informazioni e si danno istruzioni, colmando le lacune dello scenario.

Il senatore Uras mi ha chiesto poi degli elementi di valutazione per ritenere più utile lo sforzo di altre autorità, facendo riferimento anche al discorso dei tempi di sopravvivenza delle vittime.

URAS (*Misto*). Abbiamo sentito dire in varie audizioni che ad un certo punto si è ritenuto che anche un eventuale soccorso fosse del tutto superfluo, in ragione della sopravvivenza dei passeggeri e dell'equipaggio all'interno del traghetto.

PRESIDENTE. Lei parla di un eventuale livello superiore di soccorso o di un eventuale soccorso, senatore Uras?

URAS (*Misto*). Il traghetto ad un certo punto è individuato: non c'è alcun dubbio sul fatto che il Moby Prince sia in preda alle fiamme, come risulta dalle dichiarazioni degli stessi ormeggiatori che recuperano il naufrago Bertrand prima della mezzanotte.

Quello che mi chiedo è perché in quel momento, se non si era in condizioni di intervenire per fare un'azione di soccorso efficace con i mezzi che si avevano – lo dice anche il comandante dei Vigili del fuoco – non si fece una richiesta a chi poteva avere mezzi più adeguati e più potenti per intervenire.

*DE FALCO.* Per quanto riguarda le sue prospettazioni e le sue ipotesi, senatore Uras, mi permetta di fare un passo indietro: sarebbe stato forse opportuno attivare altre capacità di ricognizione, non soltanto dopo la scoperta del Moby Prince, ma anche prima, per trovare il traghetto. D'altra parte dagli atti risulta che il comandante in seconda Angelo Cedro – non so se lui, per la verità, o il comandante Checcacci, cioè l'ufficiale di ispezione – aveva già interessato MARIDIPART, ovvero il comando superiore, oltre che l'Accademia, ma soprattutto il Comando della Marina. All'epoca esisteva infatti a Livorno anche il CoMar, da cui dal punto di vista organico dipendeva il Maritele, cui ho fatto cenno prima.

La Capitaneria, quindi, aveva cominciato ad avviare e a tenere informati i comandi superiori, anche in vista di un eventuale passaggio alla seconda situazione operativa, che avrebbe potuto comportare la possibilità di impiegare due mezzi fondamentali, in particolare un elicottero ed una nave della Marina militare. Questi mezzi erano a La Spezia, in posizione di SVH, vale a dire erano stati predisposti per il soccorso marittimo nell'arco delle 24 ore giornaliere. Nel corso del processo di primo grado, interrogato al riguardo, il capitano di corvetta della Marina militare Melli, se non sbaglio, rispondendo alle domande ha affermato che il tempo di intervento dell'elicottero sarebbe stato di circa 45 minuti, più 18 minuti di *transit time*, per cui in un'ora l'elicottero sarebbe stato sulla verticale del luogo dell'incidente.

Per quanto riguarda invece i tempi di sopravvivenza, fermo restando che non li conosco, posso dire però che le navi mercantili e quelle passeggeri, in particolare, sono costruite per resistere al fuoco e chi fa soccorso questo lo deve sapere, perché deve sapere che c'è speranza di trovare persone vive. D'altra parte, mi pare che l'abbia detto lo stesso ammiraglio Albanese durante quella notte: «Abbiamo la speranza di poterli trovare vivi»: evidentemente sapeva e sa che le navi si costruiscono in maniera tale da avere una zona «fortificata» in cui le persone possano trovare scampo per un certo numero di ore. I pannelli e le coibentazioni sono costruiti secondo degli *standard* che prevedono i minuti di resistenza ad una certa temperatura, alle fiamme, al fuoco. Anche il vecchio Moby Prince era costruito in questo modo. Sicuramente i passeggeri e l'equipaggio hanno trovato scampo per un certo periodo di tempo all'interno del traghetto: non so dire quanto sia stato questo tempo – poi forse potrà dirlo qualche perizia – ma le navi sono costruite comunque per resistere. Per quale motivo si sia ritenuto che fossero sopravvissuti tutti solo per pochi minuti non so dirlo e va chiesto ad altri.

La terza domanda che mi ha posto, senatore Uras, è un po' politica: io sono già uno scarso tecnico, figuriamoci un po' se posso rispondere ad una domanda di carattere politico, per cui preferisco glissare.

URAS (*Misto*). Non ho capito quale sarebbe il quesito politico.

*DE FALCO.* Mi riferisco a quando lei mi chiede se sia corretto che le dichiarazioni fatte a caldo possano anticipare il lavoro di commissioni di inchiesta: non so dirlo, è un dato che attiene quasi al fatto normativo.

*URAS (Misto).* L'oggetto è la funzione di soccorso. Quello che vorrei capire è se per chi svolge la funzione di soccorso, come lei, c'è una sorta di protocollo di riservatezza.

*DE FALCO.* Ora ho capito cosa intende, senatore Uras.

Facendo riferimento alla mia esperienza, quando ci sono stati eventi di questo genere, il comando generale giustamente ha costruito intorno a me un muro di impenetrabilità giornalistica per così dire, anche perché in quel momento – e questa è una considerazione di carattere personale, ma forse lei, come altri, può dividerla – io non sono più Gregorio De Falco, ma un funzionario che non ha la disponibilità di quelle informazioni in quanto persona fisica. Quella disponibilità la si può spendere, anzi, la si deve spendere soltanto dinanzi al tribunale, come ho fatto peraltro il 9 dicembre 2013 testimoniando. Tutto qui.

*PRESIDENTE.* Collegli, voglio informarvi che purtroppo dovremo interrompere i nostri lavori alle ore 14,15. Ovviamente, ove non riuscissimo a concludere oggi l'audizione, sospenderemo la seduta per proseguire poi in un'altra data, perché credo che sia importante lasciare spazio alle domande.

Se non ci sono osservazioni, così rimane stabilito.

*PAGLINI (M5S).* Signor Presidente, ringrazio il comandante De Falco, che è un piacere avere qui in qualità di tecnico: come infatti abbiamo già avuto modo di dire a suo tempo, abbiamo bisogno di persone che dall'alto delle loro capacità e conoscenze possano darci un contributo tecnico che sia per noi il più importante possibile.

Visto che il tempo che abbiamo non è molto, comincerò col fare alcune domande.

Sugli incartamenti che abbiamo ricevuto abbiamo letto la dichiarazione dell'ammiraglio Francese secondo cui il coordinamento dei soccorsi avvenne solo dopo le 5 del mattino. Vorrei avere dal comandante De Falco una valutazione proprio in ordine alla mancanza di un coordinamento, che è stata peraltro acclarata in modo netto.

Vorrei sapere poi se, secondo la normativa, la responsabilità di un soccorso può essere attribuita ad un ufficiale di ispezione: è un punto su cui vorremmo avere un chiarimento.

Un'altra domanda che voglio porre riguarda le varie fasi operative del soccorso in mare – prima abbiamo sentito parlare di prima e di seconda fase – in cui cioè il responsabile dei soccorsi si avvale delle informazioni necessarie per determinare l'adeguatezza dei mezzi a disposizione. Capitano de Falco, visto che il disastro quella sera fu veramente potente e che, se non ricordo male, non era disponibile l'unico scafo in

metallo della Capitaneria, la Bruno Gregoretti, ritiene che all'epoca fossero adeguati i mezzi nautici presenti sullo scenario? Sapendo che lei conosce in dettaglio tutto quello che è stato il percorso di questa vicenda, che cosa avrebbe fatto eventualmente in una situazione di quel genere?

Lei prima ha parlato di ascolto, di strumenti audio e, in particolare, di Livorno Radio, che svolgeva e svolge un ruolo di importanza fondamentale, avendo il compito di fare ascolto 24 ore su 24 sul canale 16, che è il canale dei soccorsi. Facendo riferimento all'epoca nella quale si svolsero i fatti, cioè al 1991, e alla situazione che c'era la sera dell'incidente, con tutte le navi presenti in rada – c'erano anche navi straniere e non italiane – ritiene che gli operatori di Livorno Radio svolsero il loro compito in maniera adeguata?

Un'ultima domanda, infine, riguarda quello che lei ci ha detto sui diversi tipi di soccorso che poco fa lei ha catalogato e, in particolare, sul soccorso obbligatorio che, secondo quanto stabilito dal decreto ministeriale del 1978, ha come primo fine il salvataggio delle vite umane e riguarda, innanzitutto, le navi entrate tra loro in collisione – quindi, nel caso di cui ci stiamo occupando, l'Agip Abruzzo ed il traghetto Moby Prince – nonché quelle in prossimità. Ci può spiegare quali sono gli obblighi ai quali devono attenersi le imbarcazioni interessate, se degli obblighi ci sono?

Mi fermo qui. Se poi ci sarà tempo, oggi stesso o in una successiva audizione, farò altre domande. La ringrazio.

*DE FALCO.* Per quanto riguarda, innanzitutto, la dichiarazione resa dall'ammiraglio Francese, secondo la quale il coordinamento efficace dei soccorsi sarebbe intervenuto solo dopo le ore 5 del mattino, evidentemente l'ammiraglio sapeva qualcosa e si rese conto prima di altri che un coordinamento effettivo in realtà non ci fu, se non dopo le ore 5 del mattino. Per quello che posso saperne io, stando alle carte processuali e a quelle che sono le mie conoscenze, posso dire che – come accennavo anche prima – non ci fu l'assunzione del comando da parte della pubblica autorità, né nella forma immediata ed iniziale della requisizione del naviglio utile per portare soccorso, né nella forma delle istruzioni di coordinamento al naviglio che fosse già in zona «spontaneamente».

Se non sbaglio, da qualche parte ho letto che l'allora responsabile del coordinamento dei soccorsi ha detto qualcosa del tipo: «Sapevamo cosa fare e quindi lo facevamo. Avevamo fatto tante esercitazioni, per cui sapevamo cosa fare». Questo, però, non è un coordinamento: per questo l'ammiraglio Francese dice che non ci fu coordinamento, perché ognuno faceva la propria parte, all'inizio sicuramente in maniera spontanea, poi però senza alcun coordinamento.

C'è un aspetto che stavo dimenticando, ma che forse è importante richiamare, soprattutto in relazione all'incendio su nave. Noi stiamo parlando di un incendio che coinvolse due navi in mare aperto, una delle quali alla fonda, l'Agip Abruzzo, e l'altra in navigazione. Si tratta di un dato fondamentale. Come ho detto prima, la responsabilità del coordina-

mento di ogni tipologia di soccorso marittimo spetta per legge alla Capitaneria di porto, nella prima situazione operativa, e all'Alto comando periferico nella seconda. Non esiste una deroga in relazione all'incendio per quanto riguarda la responsabilità del coordinamento dei soccorsi. Altro discorso è quello relativo, invece, alla direzione tecnica dello spegnimento dell'incendio.

A questo riguardo voglio ricordare quanto previsto dall'articolo 10 della legge n. 690 del 1940, approvata quando l'Italia è entrata in guerra, con l'evidente propensione da parte del legislatore dell'epoca di attribuire maggiori responsabilità all'autorità militare, cioè alla Capitaneria, rispetto ai Vigili del fuoco. L'articolo 10 dice sostanzialmente che il comandante del porto coordina le proprie forze con quelle dei Vigili del fuoco, dunque coordina anche tutti i mezzi antincendio, il personale e così via. Tutto il dispositivo di soccorso è coordinato quindi dal comandante del porto, che assolve ad una funzione pubblicistica riguardante l'interesse prevalente dello Stato alla tutela della navigazione, intesa sia come salvezza del naviglio in generale, sia come salvezza del porto quale strumento funzionale alla navigazione, dunque non della singola nave. Sulla singola nave poi è chiaro che il tecnico specificamente deputato allo spegnimento dell'incendio – nell'ambito della cornice generale dei soccorsi di cui è responsabile il comandante del porto – è il Comandante provinciale dei Vigili del fuoco: è questo, secondo me, il suo corretto e limitato inquadramento, così come mi pare che sia stato detto in audizione in questa sede dall'onorevole Spini e da altri che adesso non ricordo.

Quanto alla responsabilità dell'ufficiale di ispezione, è una bella domanda. L'ufficiale di ispezione di una Capitaneria in realtà ispeziona, cioè sorveglia e sovrintende a tutti i servizi della Capitaneria, quindi all'armamento, alle spedizioni, all'arrivo di una nave; fa tante cose, tra cui anche sorvegliare quella funzione che noi chiamiamo di soccorso marittimo. C'è da dire, però, che tutte le disposizioni interne oggi vigenti, così come quelle dell'epoca, escludono che l'ufficiale di ispezione in una situazione non di *routine* o non di approntamento – così si diceva un tempo – possa o debba condurre in prima persona il soccorso: non può farlo.

Se ricordo bene, ma sono andato a cercarlo per cui ricordo bene sicuramente, l'ordine di servizio 787 vigente all'epoca dei fatti escludeva che l'ufficiale di ispezione, in quel caso il comandante Checcacci, potesse condurre il soccorso, per cui su di lui non doveva cadere la responsabilità dei soccorsi. L'ufficiale di ispezione doveva attivare la catena di comando, impartire le disposizioni immediate e rimanere poi a disposizione come supporto. Questo è scritto nero su bianco sull'ordine di servizio 787, che ho qui con me e che posso lasciare alla Commissione.

Quanto alla Bruno Gregoretti e, più in generale, alla questione dell'adeguatezza dei mezzi, in quel momento nel porto di Livorno erano disponibili due motovedette in legno, costruite in mogano lamellare (la CP 232 e la CP 250). Non era invece disponibile in quel momento la 312, cioè la Bruno Gregoretti, che è diversa: come sa sicuramente il senatore Filippi, è una specie di piccolo emblema per il soccorso marittimo di Livorno e si

trova oggi dinanzi al Porto Mediceo. Parliamo di una nave lunga 18 metri, dotata di uno scafo metallico, con due motori tedeschi ed una costruzione in acciaio tedesco che le consentono di viaggiare con qualunque condizione di mare; è una nave inaffondabile, oltre ad avere ottime capacità di telecomunicazione e la cosa importante in un soccorso è proprio la capacità di telecomunicazione. Non solo, è una nave che può stare in mare per giorni, perché è grande, ha sistemazioni logistiche e così via. Diversamente le due motovedette disponibili erano veloci, da ricerca per così dire, ma di certo non in grado di stare in mare tanto tempo e di comunicare così come poteva fare invece la Bruno Gregoretti.

La senatrice Paglini, oltre ad una valutazione sull'adeguatezza dei mezzi a disposizione, mi ha chiesto anche che cosa avrei fatto eventualmente in una situazione di quel genere. Se io fossi stato lì, avrei ritenuto necessario in quel momento l'intervento dell'elicottero della Marina militare, della nave della Marina militare e dei rimorchiatori.

Il porto di Livorno all'epoca – il senatore Filippi sicuramente lo sa, ma si vede anche dalle foto – aveva probabilmente una capacità inadeguata rispetto al traffico che vi si svolgeva, come credo abbia detto lo stesso ammiraglio Albanese. Dalle foto, per esempio, si può vedere la forza di tiro e la capacità estinguente dei rimorchiatori, quando tentano disperatamente di spegnere l'incendio sull'Agip Abruzzo: il getto quasi non arriva sulla nave, che peraltro sembra non partecipare molto attivamente al proprio spegnimento, nel senso che l'impianto antincendio della nave sembra quasi non funzionare.

Ben diversi sono i rimorchiatori presenti all'epoca in altri porti in cui è presente una darsena, una banchina, un porto petroli (Genova, Augusta): sono rimorchiatori «azimutali», che possono girare su se stessi e con specifiche dotazioni *firefighting* atte a combattere gli incendi, sia di classe QQ1 che di classe 2, dotati dunque veramente di impianti antincendio e di capacità di estinzione. Addirittura la motobarca pompa dei Vigili del fuoco, la 446 – all'epoca c'era solo quella, oggi c'è anche la 1174 – col proprio getto non arrivava sulla coperta dell'Agip Abruzzo.

Rispetto dunque alla tipologia di traffico – parliamo di una petroliera di 300 metri – a mio avviso, le dotazioni ed i mezzi disponibili non erano adeguati, per cui personalmente avrei chiesto l'intervento della Marina militare, coi suoi rimorchiatori d'altura, nonché l'aiuto dei rimorchiatori del porto di Genova, che poi tragicamente furono impiegati il giorno dopo per la Haven.

Quanto alla domanda su Livorno Radio, in porto al momento dell'incidente si stavano svolgendo lecitamente – bisogna chiarirlo subito, perché altrimenti si può essere fraintesi – operazioni di trasbordo di pezzi militari autorizzate dalle autorità competenti per tre navi militarizzate americane (poi pare che il Dipartimento di Stato abbia ammesso che erano cinque, ma forse l'avvisatore ne vedeva di più). Si trattava di pezzi militari di ritorno dalla guerra del Golfo persico, che si era conclusa il 28 febbraio: il disastro è avvenuto il 10 aprile. Questo è il motivo – lo dico per



inciso – per cui la Capitaneria di porto aveva prolungato l'ascolto radio di sicurezza.

Non ho detto prima per quale ragione la Capitaneria fa ascolto radio. L'ascolto radio della Capitaneria – viene specificato anche nel DPR n. 156 del 1973 – è un ascolto radio di sicurezza: ciò significa che, quando l'autorità marittima ha notizia di una richiesta di soccorso, provvede (articolo 69 del codice della navigazione) e quindi da quel momento in poi si mette anche in ascolto. La facoltà riconosciuta alla Capitaneria di avere una stazione radio è connessa, non con la prevenzione, ma con la possibilità di esplicitare poi il soccorso, per cui la Capitaneria deve parlare con le proprie motovedette, con le navi, dopo che è giunta una richiesta di soccorso o un'emergenza.

Livorno Radio, viceversa, è abilitata in linea generale ad effettuare l'ascolto e le comunicazioni radio, anche di soccorso. Gli operatori di Livorno Radio sono quindi abilitati ed hanno la possibilità di interloquire con le navi italiane o straniere molto meglio di quanto non possa fare un operatore della Marina militare o della Capitaneria, che è di solito un ragazzo di leva. A questo proposito ricordo che, al momento dell'incidente, a fare ascolto in Capitaneria c'era un ragazzo di leva, Gianluigi Spartano, che fu indagato ed imputato per alcuni anni. Questo è uno dei motivi per cui mi sono interessato a questa vicenda. Se la norma prevede la responsabilità di un ente e dei soggetti che questo ente prepone – credo l'abbia affermato oggi lo stesso ammiraglio Albanese, anche se dopo 25 anni – perché la magistratura ha indagato quel ragazzo di leva? Non ho capito.

Livorno Radio ha personale adeguato, in possesso di tutti i titoli necessari per colloquiare, tant'è vero che ad un certo punto, durante i soccorsi, una nave dice: «Parlate in inglese, per favore, perché altrimenti non capiamo». Qualcheduno risponde: «Meglio così, lasciate stare» o qualcosa del genere, adesso il ricordo è un po' vago.

Gli operatori di Livorno Radio sul canale 16 VHF e sull'HF erano abilitati, avevano fatto dei corsi appositi, sapevano come fare e dovevano interloquire. Livorno Radio aveva dunque nel 1991, così come oggi e come tutte le stazioni radio costiere, una responsabilità qualificata: chiunque avesse notizie doveva riferire. È così ancora oggi. Livorno Radio fa questo ascolto professionalmente, 24 ore al giorno per cui, quando ha notizia e addirittura registra una richiesta di soccorso, la deve riferire all'autorità coordinatrice, ovvero alla Capitaneria, perché Livorno Radio è lo strumento della prima situazione operativa.

Spero di aver risposto a tutte le domande.

PRESIDENTE. Ringraziamo il capitano De Falco per il suo contributo. Proseguiremo l'audizione martedì prossimo, sempre che il nostro ospite sia disponibile.

*I lavori terminano alle ore 14,15.*





