



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 34

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

SEGUITO DELL'AUDIZIONE DEL CAPITANO DI FREGATA,
GREGORIO DE FALCO

36^a seduta (antimeridiana): martedì 25 ottobre 2016

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E**Seguito dell'audizione del Capitano di fregata, Gregorio De Falco**

PRESIDENTE	Pag. 3,7	<i>DE FALCO</i>	Pag. 3,5,6 e <i>passim</i>
COLLINA (PD)	3		
PAGLINI (M5S)	4,6		

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, Movimento Base Italia, Idea, Euro-Exit): GAL (GS, PpI, M, MBI, Id, E-E); 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-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-L'Altra Europa con Tsipras: Misto-AEcT; Misto-La Puglia in Più-Sel: Misto-PugliaPiù-Sel; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

Sono presenti alla seduta, ai sensi dell'articolo 23 del Regolamento interno, il dottor Fabio Ignazio Scavone ed il colonnello Angelo Senese in qualità di collaboratori della Commissione.

I lavori hanno inizio alle ore 13,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

Seguito dell'audizione del Capitano di fregata, Gregorio De Falco

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'audizione del capitano di fregata Gregorio De Falco, ascoltato lo scorso 18 ottobre.

Avverto che della seduta odierna verranno redatti il resoconto sommario e il resoconto stenografico e che, ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del Regolamento interno, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e sul canale web del Senato.

Ricordo all'audito così come ai commissari che avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e la segretazione 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, la Commissione deciderà su un'eventuale richiesta in tal senso.

Ringrazio il capitano De Falco per aver nuovamente accettato il nostro invito. La volta scorsa erano state formulate alcune domande, ma immagino ci sia bisogno di ripeterle perché possa rispondere a ciascuna. Cedo quindi la parola al senatore Collina.

COLLINA (PD). Capitano De Falco, in precedenti audizioni è emersa la speciale pericolosità dell'incidente avvenuto, dovuta al fatto che fosse andata a fuoco una petroliera; quindi, il pericolo era tale da non potere distogliere le forze di soccorso impegnate presso la petroliera. Da qui la domanda di quando a suo modo di vedere si poteva ritenere in sicurezza la petroliera nell'incidente.

Collegandomi ad una domanda posta dal collega Filippi, le avevo poi chiesto quando scattava la tipologia di soccorso gestito direttamente dalla capitaneria e non più dall'armatore, e quanto questo potesse avere ricadute sugli aspetti assicurativi che successivamente dovevano essere verificati e comunque trattati.

DE FALCO. Anzitutto ringrazio la Commissione tutta.

Senatore Collina, per quanto riguarda il suo primo quesito, ovviamente l'incendio di una petroliera di 300 metri che trasporta 82.000 ton-

nellate di greggio è un incidente grosso e pericoloso, che già di per sé suggerisce di fare un'attenta valutazione circa l'adeguatezza e la sufficienza dei mezzi che il compartimento – in quel caso di Livorno – ha a disposizione.

Detto questo, però, è inevitabile porre gli interessi in gioco secondo una scala di priorità. Abbiamo, da una parte, una petroliera in fiamme, vuota perché è stata abbandonata (o perlomeno è stata lasciata, come dice il comando di porto); dall'altra parte, abbiamo una nave passeggeri.

Sul distogliere o non distogliere, è la missione che conta, e la missione è salvare la gente; quindi personalmente io avrei distolto tutto quello che era possibile distogliere, fermo restando che la pericolosità dell'incendio sulla petroliera attiene al danno economico e al danno ambientale, anch'esso importantissimo ma comunque secondario rispetto al danno alla vita. Su questo non c'è dubbio.

Quindi, se fosse stato possibile in concreto, si sarebbe dovuta adottare una misura di intervento specifica per allontanare la petroliera dalla costa.

Le petroliere alla fonda solitamente (in porto sicuramente) hanno una verrina d'acciaio a prua. Il rimorchiatore non deve neanche ottenere la collaborazione dal bordo, aggancia la verrina e porta via la nave dal porto. Una analoga modalità nel momento in cui a bordo c'erano ancora delle persone poteva essere attuata e forse si sarebbe dovuta attuare. Dopodiché, tutte le risorse, tutti gli sforzi – proprio perché la missione è quella – andavano concentrati in primo luogo sulla ricerca e poi sul soccorso alla nave passeggeri.

Per quanto riguarda eventuali ricadute, bisogna distinguere un soccorso d'autorità da un soccorso spontaneo. Il discorso assicurativo è abbastanza complesso e io non riesco ad affrontarlo. Posso dire soltanto che sono due tipologie sostanzialmente differenti perché il soccorso obbligatorio è un soccorso contrattuale che, come ho detto fin dalla prima audizione, mira allo scopo lucrativo: il profitto dell'imprenditore.

Altro effetto si ha quando l'autorità assume il coordinamento della missione di soccorso, delle operazioni complessive di soccorso, quindi acquisisce il bene, quello che in termini operativi chiamiamo il controllo operativo del mezzo, come se fosse l'armatore, sottraendo tale controllo all'armatore. Nel momento in cui, invece, nelle udienze si sente dire da tutti i comandanti che ciascuno risponde all'armatore significa che questo non è avvenuto.

PAGLINI (M5S). Capitano De Falco, la volta scorsa ci ha parlato dei famosi piani di soccorso che devono essere adottati ed applicati durante i salvataggi. Noi non abbiamo ancora visto il piano di soccorso del 1979, che viene citato dallo stesso comandante del porto. Ci può far capire meglio che cosa è un piano di soccorso e come deve essere applicato?

Il comandante del porto, una volta che arriva in banchina, dice che la petroliera era in una posizione regolare. La domanda è: dove attinge queste informazioni? Noi avevamo avuto indicazione che la motovedetta cp 232 aveva riportato delle coordinate nel brogliaccio della stessa motove-

detta; tali coordinate hanno una valenza di un certo tipo, e cioè la motovedetta che prende queste coordinate aveva forse avuto modo di darle anche al comandante del porto?

DE FALCO. Personalmente non conosco il piano di soccorso del 1979. Posso però immaginare una cosa molto semplice. Poiché il decreto ministeriale del 1° giugno 1978 viene pubblicato a gennaio del 1979, il piano ha immediatamente la sua esecuzione. Come dicevo la volta scorsa, il decreto interministeriale del 1978 prevede in un allegato quali siano le misure di intervento da adottarsi secondo i casi e specifica che, in relazione alle circostanze concrete, le misure dovranno attuarsi secondo un ordine di priorità opportuno. Quindi, il piano del 1979 della capitaneria di porto di Livorno molto probabilmente prevedeva quelle misure di intervento di cui nella scorsa audizione ho fatto un *résumé*, cercando di indicarvi, tra le varie, le cinque priorità che avrei attuato immediatamente, nell'ordine che vi ho indicato.

In particolare, la più importante di tutte è quella di colmare la lacuna di scenario, che viene segnalata dallo stesso Comandante del porto: senza avere conoscenza dello scenario, infatti, non ci si può rendere conto, innanzitutto, se i mezzi a disposizione siano adeguati e sufficienti e da ciò, poi, refluisce tutta una serie di problematiche.

Il piano del 1979 prevedeva senz'altro il decollo di un elicottero: mi avvio dunque a chiarire l'utilizzo dell'avverbio «probabilmente», che ho fatto in precedenza. Esso lo prevedeva, perché dalle udienze del processo si evince che viene contestato al comandante Checcacci, ufficiale d'ispezione, di non aver ordinato o di non aver fatto decollare un velivolo, così come previsto dal piano di soccorso. Quindi, il Presidente del Tribunale contestava questa specifica mancanza, in relazione agli adempimenti previsti dal piano del 1979, che io non ho visto, ma che la Commissione dovrebbe poter acquisire, visto che il Ministero ce l'ha sicuramente.

Il piano del 1979 deve essere stato sicuramente allegato all'inchiesta sommaria e all'inchiesta ministeriale: mi sembra poi che ci sia stata anche un'altra inchiesta, nel periodo 1998-1999. Quindi, si tratta sicuramente di un atto allegato, perlomeno al processo, perché se lo hanno contestato al comandante Checcacci e al personale della Capitaneria, ciò vuol dire che avevano la base «normativa» per effettuare tale contestazione. Quindi, mi meraviglio che voi non abbiate tale piano, ma ci dovrebbe essere.

Il Comandante in banchina dice che la posizione è regolare.

Adesso entriamo in un campo di tipo leggermente amministrativo: in quel momento sono in mare alcune unità navali e, in particolare, come ha ricordato la senatrice Paglini, era in mare la motovedetta CP232, ovvero la prima motovedetta della Capitaneria a uscire quella sera, comandata dal maresciallo Faiella. Se ricordo bene, tale motovedetta, uscendo, fa il punto della motocisterna e lo indica nel proprio brogliaccio. La senatrice Paglini ha chiesto che valenza abbia questo punto. Esso è importantissimo, perché viene redatto, viene scritto dal pubblico ufficiale nell'adempimento delle

sue mansioni, quindi, ai sensi dell'articolo 2699 del codice civile, esso fa piena prova, credo fino a querela di falso.

Quel punto, che viene trascritto nel brogliaccio della motovedetta, dovrebbe essere quello su cui si basano le inchieste sommaria e amministrativa, ma non mi risulta sia così. Nelle inchieste sommaria e amministrativa, in realtà, quel punto non compare: il punto indicato a pagina 1 dell'inchiesta è differente, non so sulla base di quale valutazione. Se ho letto bene e se ho fatto bene il raffronto, il punto è diverso. A mio avviso, in quel caso si dovrebbe applicare l'articolo 2699 del codice civile, perché si tratta di una misurazione del tutto analoga, ad esempio, a quella che fa il pubblico ufficiale, che rileva un eccesso di velocità.

Credo che egli abbia effettuato tale rilevazione con il sistema LORAN, in uso all'epoca, e l'ha trascritta nei propri atti. Il brogliaccio di navigazione della motovedetta, che si chiama giornale di chiesuola, è un atto ufficiale e quindi il punto deve essere quello, a meno che non ci sia una prova differente o, forse, addirittura una querela di falso. Il consulente giuridico potrà chiarire meglio questo aspetto.

PAGLINI (M5S). Quindi, molto probabilmente, quando l'Ammiraglio arriva in banchina, non lo tiene in considerazione. Dunque, tra motovedette non si sentono, visto che egli non riporta il dato delle motovedette. Fra di loro si sarebbero potute parlare? Ne approfitto anche per chiedere se, quando un'imbarcazione ha un dato del genere, lo comunica poi alla Capitaneria, che a sua volta lo deve trascrivere in un altro brogliaccio. Abbiamo saputo che c'è il brogliaccio della Capitaneria di Livorno: quindi, in questo brogliaccio dovremmo trovare anche il dato proveniente dalla motovedetta CP232?

DE FALCO. Non c'è dubbio che un dato così importante, che riguarda la prosecuzione dell'intervento di soccorso, vada comunicato. Quindi, la motovedetta CP232 in quel momento è la motovedetta della Capitaneria presente in zona ed è la più vicina alla Moby Prince e all'Agip Abruzzo. Ecco perché è quello il pubblico ufficiale: è lui, con la sua motovedetta, ad essere, in quel momento, il comando tattico, finché non arriva la CP250, su cui era imbarcato anche il Comandante della Capitaneria. Nel momento in cui la motovedetta della Capitaneria rileva il punto di una nave, che è incendiata e ha bisogno di soccorso, è chiaro che lo deve comunicare. Il punto, secondo la propria rilevazione, va comunicato e, dall'altra parte, va trascritto, perché se ne deve dare conto: sono atti.

Il brogliaccio contiene l'insieme delle comunicazioni radiotelefoniche, che entrano ed escono dalla Capitaneria: quelle che sono state sentite, quelle che sono state percepite e quelle che sono originate dalla Capitaneria stessa. Esso deve contenere tutto quello che pertiene al soccorso e che sia minimamente rilevante, compreso ciò che è accidentale.

D'altra parte, avete potuto vedere sicuramente il brogliaccio relativo alla nave Concordia, che era su tutti i giornali: non so come, ma era su tutti i giornali.

Ebbene, tale brogliaccio conteneva tutto, anche eventuali comunicazioni che non avevano a che vedere con il soccorso. Fu poi anche rivisto e aggiustato perché fu necessario verificare quando una comunicazione inizia, quando finisce e come si sovrappone alle altre. Fu fatto cioè un lavoro apposito e specifico, di maggiore approfondimento. La posizione della nave incendiata va assolutamente comunicata, trascritta e annotata.

PRESIDENTE. Desidero chiedere al comandante De Falco, quale fosse, all'epoca, la disciplina del movimento delle bettoline in rada, nella rada di Livorno, e, in particolare, se era previsto che potessero navigare in ambiente notturno.

DE FALCO. Mi risulta che fosse vietato navigare di notte, per le bettoline che non portassero acqua, ma che portassero prodotti pericolosi. Mi risulta che fosse vietato e lo è ancora.

PRESIDENTE. Desidero ringraziare il comandante De Falco per il suo contributo e, in particolare, per essere stato disponibile a venire reiteratamente in Commissione per partecipare ai nostri lavori.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

I lavori terminano alle ore 13,35.

