



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 43

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

AUDIZIONE DEL CAPITANO DI FREGATA GIACOMI CORSI E
DEL DOTTOR SALVATORE FABBRICOTTI

46^a seduta (antimeridiana): martedì 7 marzo 2017

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E

Audizione del capitano di fregata Giacomi Corsi

PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 6 e <i>passim</i>	<i>CORSI</i>	Pag. 3, 5, 6 e <i>passim</i>
BATTISTA (<i>Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE</i>)	6		
CAPPELLETTI (<i>M5S</i>)	9		
FLORIS (<i>FI-PDL XVII</i>)	13		
PAGLINI (<i>M5S</i>)	10, 13, 15		
URAS (<i>Misto</i>)	8		

Audizione del dottor Salvatore Fabbrocotti

PRESIDENTE	Pag. 15, 16, 17 e <i>passim</i>	<i>FABBRICOTTI</i>	Pag. 16, 17, 18 e <i>passim</i>
BATTISTA (<i>Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE</i>)	22, 23		
CAPPELLETTI (<i>M5S</i>)	28		
FILIPPI (<i>PD</i>)	30, 31		
FLORIS (<i>FI-PdL XVII</i>)	29, 30, 33		
PAGLINI (<i>M5S</i>)	24, 25, 26 e <i>passim</i>		
URAS (<i>Misto</i>)	32, 33		

Sigle dei Gruppi parlamentari: ALA-Scelta Civica per la Costituente Liberale e Popolare: ALA-SCCLP; Area Popolare (Ncd-Centristi per l'Europa): AP (Ncd-CpE); Articolo 1 – Movimento democratico e progressista: Art.1-MDP; 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, Euro-Exit, M.P.L. – Movimento politico Libertas, Riscossa Italia): GAL (GS, PpI, M, Id, E-E, MPL, RI); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Federazione dei Verdi: Misto-FdV; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL; Misto-UDC: Misto-UDC.

Intervengono il capitano di fregata Giacomo Corsi e il dottor Salvatore Fabbricotti. Sono presenti altresì alla seduta, ai sensi dell'articolo 23 del Regolamento interno, il dottor Fabio Ignazio Scavone e il colonnello Angelo Senese, in qualità di collaboratori della Commissione.

I lavori hanno inizio alle ore 11,30.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del capitano di fregata Giacomo Corsi

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del capitano di fregata Giacomo Corsi.

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

Comunico altresì 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.

Do il benvenuto al capitano di fregata Giacomo Corsi, che la notte del 10 aprile 1991 era al comando di una delle motovedette della Capitaneria di porto. Chiedo all'audito se ritenga che il suo intervento debba essere secretato e la stessa domanda rivolgo ai commissari. 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.

Ringrazio per la disponibilità il capitano Corsi, che è uno dei testimoni di quanto avvenuto nella notte dell'incidente. La Commissione, che sta lavorando da oltre un anno, ha ascoltato diverse testimonianze ed è interessata a conoscere oggi quello che il capitano Corsi ricorda di quella notte.

Cedo quindi la parola al nostro ospite per la sua relazione, al termine della quale i commissari avranno la possibilità di rivolgere domande, qualora ci siano degli aspetti da approfondire.

CORSI. Buongiorno a tutti. Vengo subito al punto e vi racconto in breve quello che avvenne nella notte del 10 aprile 1991.

All'epoca dividevo l'appartamento con un collega, il maresciallo Enna, anche lui comandante di motovedetta. Quella notte stavo dormendo

quando, verso le 23,30 – anche se forse sarebbe meglio dire tra le 23 e l'una di notte, visto che non ricordo l'orario preciso, essendo passati ormai tanti anni – arrivò una telefonata. Andò a rispondere il mio coinquilino; lo sentii parlare con qualcuno e dal tono intuì che si trattava di una questione di lavoro. Mi alzai allora dal letto, aprii la porta e chiesi al collega che cosa fosse successo. Il collega mi rispose: «Sembra che ci sia stata una collisione fra navi». Gli dissi di chiedere al comandante se voleva che andassi anch'io e il comandante rispose di sì. Mi vestii dunque al volo, montai in macchina e andai in Capitaneria.

Davanti alla Capitaneria c'era già un *caos* indescrivibile. Non mi soffermai a guardare più di tanto; entrai con la macchina dentro il cancello, andai dall'ufficiale di guardia e gli chiesi che cosa fosse successo. Mi rispose: «Sembra che ci sia stata una collisione fra due navi». Non mi ricordo se specificò che era coinvolto un traghetto o qualcosa di più; probabilmente sì, perché era già abbastanza tardi e la mia motovedetta era già uscita al largo con un altro comandante. Aggiunse: «C'è stata una collisione fra una petroliera e un traghetto e stiamo cercando eventuali dispersi in mare». Chiesi se dovevo partire e mi fu risposto di aspettare, perché la mia motovedetta era uscita con il comandante Ucciardello, con l'ammiraglio Albanese e con il comandante Canacci. Aspettai dunque che la motovedetta rientrasse.

Dopo un po' – non ricordo quanto – rientrò la motovedetta comandata da Ucciardello, con a bordo l'ammiraglio Albanese, il comandante Canacci e un equipaggio raccattato alla meno peggio nell'immediatezza del fatto; mi pare che a bordo ci fossero anche i Vigili del fuoco. Ci passammo velocemente le consegne con Ucciardello; presi l'equipaggio, salii a bordo con i Vigili del fuoco – stavolta sono sicuro che c'erano – mollai gli ormeggi, visto che la barca era già in moto e uscii dal porto. Ricordo che l'uscita dal porto fu un po' lenta per via della nebbia, ma fortunatamente, subito fuori dalla diga della Vegliaia, fatta la prima accostata a sinistra, tempo un minuto o al massimo due, la nebbia scomparve e avemmo una visibilità perfetta.

Non si vedeva quasi niente; immaginavo di vedere almeno delle fiamme, ma non fu così. Arrivai in prossimità del luogo e, dopo aver battuto i bersagli al *radar*, ad un certo punto mi trovai davanti il Moby Prince, che era praticamente al buio: stando a quel che ricordo, non si vedevano fiamme.

I Vigili del fuoco mi dissero che erano lì per provare a salire a bordo: avevano anche una cassetta con un rampino che doveva servire proprio per salire a bordo. Io li portai sottobordo al Moby Prince, in una zona che mi sembrava più libera e più tranquilla per fare quel tipo di operazione. A quel punto dissi: «Ragazzi, qui c'è la fiancata del Moby Prince. Adesso tocca a voi». Nessuno però salì a bordo. Non so per quale motivazione, ma mi dissero che forse era meglio rinunciare.

Mi pare poi di aver girato ancora un po' lì attorno, cercando di vedere se c'era qualcosa in mare, alla ricerca in particolare di naufraghi o cadaveri; rientrai poi in Capitaneria e finì così la nottata.

PRESIDENTE. La ringrazio, capitano Corsi.

Prima di lasciare la parola ai colleghi, le rivolgo subito alcune domande, visto che certi passaggi del suo racconto sono per noi molto importanti.

Lei ci ha appena detto che, quando si avvicinò al Moby Prince, la nave non aveva fiamme: immagino che fosse fumante, nel senso che probabilmente c'era del fumo intorno. Ci ha detto anche molto chiaramente che non c'era nebbia fuori dal porto, mentre c'era sicuramente all'interno del porto, che forse poteva essere fumo.

CORSI. No, lo escludo.

PRESIDENTE. Ha riferito poi che i Vigili del fuoco non salirono a bordo del tragheto, nonostante avessero il rampino. Sa dirci se il tragheto appariva con le lamiere calde nella parte esterna, per cui era impossibile da scalare? Ha avuto o no questa impressione?

Ci ha detto di non ricordare l'ora in cui partì dal porto quella notte. Se non sbaglio però – chiedo ai colleghi di correggermi eventualmente – capitano Corsi, lei prese il comando della motovedetta lasciata da Ucciardello e dall'ammiraglio Albanese, il quale rientrò sul molo sostanzialmente intorno all'1,30. Dal momento che lei ripartì subito, questo vuol dire che nel giro di una mezz'ora, alle 2 di notte, riuscì ad arrivare al Moby Prince.

CORSI. No, dopo le 2.

PRESIDENTE. Lei arrivò dunque sotto il Moby Prince intorno alle 2,30.

Le chiedo se da sotto il tragheto rilevò qualche segno della presenza del fuoco all'interno della nave, ad esempio dentro gli oblò. Ricorda qualcosa al riguardo? O forse la nave era completamente buia e non c'era alcun elemento che potesse far intravedere che c'era del fuoco vivo all'interno?

CORSI. Sono domande piuttosto difficili.

Per rispondere al primo quesito, non so dire se le lamiere fossero calde perché non mi avvicinai mai al tragheto così tanto da toccarlo, mantenendomi sempre ad una distanza di sicurezza di circa un metro al massimo dallo scafo, benché il mare fosse molto calmo quella notte.

Per quanto riguarda i segni della presenza di fuoco all'interno della nave, mi sembra di ricordare che vedevo dei bagliori, ma potrei anche sbagliarmi, considerato che sono passati 26 anni.

PRESIDENTE. Ricorda se i Vigili del fuoco ebbero delle indicazioni via radio rispetto al fatto di salire o non salire a bordo o fu invece un'iniziativa assunta autonomamente dalla squadra che lei trasportava?

CORSI. A me non arrivarono comunicazioni via radio dai Vigili del fuoco. Ucciardello mi disse che c'erano i Vigili del fuoco che dovevano salire a bordo del Moby Prince: io dissi che andava bene e li portai quindi sotto al Moby Prince.

PRESIDENTE. Però non hanno neanche provato a salire a bordo con il rampino.

CORSI. Mi ricordo che sul ponte di comando c'era una cassetta e io chiesi che cosa fosse. Mi risposero che era il rampino per salire a bordo. Dissi allora: «Bravi! Se ce la fate, complimenti!». Li portai sotto il traghetto, ma la cassetta rimase lì chiusa. Guardarono per un po' il traghetto, ma poi non salirono. In effetti era una bella scalata: c'era da arrivare in cima alla fiancata del Moby Prince, che era già bella alta, liscia, al di là del fatto che non sapevano che cosa avrebbero trovato una volta dentro, perché c'era il rischio di aprire una porta e beccarsi la fiammata in faccia. È anche vero, però, che i Vigili del fuoco sono dei professionisti; tra l'altro, nel momento in cui non vai dentro e non apri, che cosa sei andato a fare sottobordo?

PRESIDENTE. I Vigili del fuoco sapevano che un membro dell'equipaggio di uno dei rimorchiatori un'ora prima era riuscito a salire sul traghetto e a rimanere a bordo per qualche minuto? Erano a conoscenza di questo fatto oppure no?

CORSI. Io non ne ero a conoscenza e – almeno che io mi ricordi – questa è la prima volta che lo sento dire. Non so se i Vigili del fuoco lo sapessero: in ogni caso, non mi dissero nulla circa il fatto che qualcuno fosse salito prima.

BATTISTA (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE). Capitano Corsi, ci può dire quali addestramenti facevate? In particolare, erano svolte delle attività per l'addestramento del personale nel caso in cui ci fosse un incidente nel porto di Livorno? Le chiedo, se possibile, di darci qualche indicazione su queste attività.

Volevo chiederle, poi, se poteva essere più preciso sugli orari. Si ricorda esattamente a che ora partì dalla Capitaneria di porto?

Infine, mi preme sapere se, all'indomani dell'incidente, all'interno della Capitaneria ci fu una discussione tra il personale sull'accaduto. Furono fatte delle ipotesi? Avete mai avuto qualche indicazione dal Comando di non parlare e di non riferire all'esterno?

CORSI. Comincio col dire che non era svolto alcun addestramento specifico per casi del genere. Ogni comandante di motovedetta addestrava il proprio equipaggio ad intervenire in caso di soccorso in mare e recupero di persone; confesso che poi però, all'atto pratico, un evento come quello

di quella notte ci prese tutti alla sprovvista. Onestamente nessuno aveva mai pensato ad una cosa simile.

Per quanto riguarda l'orario di partenza dal porto, mi pare di essere partito verso le 2 di notte, ma lo prenda con il beneficio di inventario.

Un'informazione più precisa al riguardo potrebbe venire dalla lettura degli atti processuali visto che, qualche giorno dopo il sinistro, venne in Capitaneria un sottufficiale dei Carabinieri incaricato dalla procura di sequestrare il giornale di bordo, «il giornale di chiesuola» della CP250. Ricordo che in quel momento opposi il fatto che, con il sequestro del giornale di chiesuola – che è l'unico diario di bordo, l'unico registro ufficiale sul quale si annota tutto quello che avviene a bordo, vita, morte e miracoli, qualsiasi cosa – mi sarei trovato un po' in difficoltà. Tuttavia, quando c'è un ordine del magistrato, c'è poco da fare. A quel punto dissi al sottufficiale che doveva sequestrare anche i brogliacci, perché io non avevo avuto ancora il tempo di scrivere tutto. Pertanto, se non avessero sequestrato anche i brogliacci, su cui era riportato quello che io avevo scritto nell'immediatezza dei fatti a bordo – cioè che ad una certa ora avevo fatto una cosa, che ad un'altra ora era successo qualcos'altro – il giornale di chiesuola non sarebbe servito a niente. Feci allora le fotocopie del brogliaccio – quello potevo fare – che conservai, mentre consegnai al sottufficiale il brogliaccio su cui erano scritti gli orari e praticamente tutto quello che fu fatto in quella notte.

Bisognerebbe dunque ritrovare – e questo è un problema – il giornale di chiesuola della CP250 del 1991 negli archivi della Capitaneria di porto di Livorno, o altrimenti accedere agli atti processuali e vedere se in quegli atti è riportato qualcosa.

Quanto agli ordini e alle disposizioni del Comando, la mattina dopo l'incidente, quando rientrai in Capitaneria – non mi ricordo se ci arrivai dal mare, com'è probabile però che sia stato, visto che avevo passato tutta la notte in mare – andai a riferire quello che avevo fatto all'allora comandante Pollastrini, responsabile della Direzione marittima. All'interno dell'ufficio c'era una donna alta e bionda, che mi disse di essere una giornalista dell'ANSA: quando seppe che ero appena rientrato dal mare, mi chiese se poteva farmi qualche domanda. Visto che c'era lì il mio superiore, domandai a lui che cosa fare. Il comandante mi disse di rispondere, che non c'era nessun problema. La giornalista mi fece allora delle domande e io risposi a tutto quello che mi chiese.

Al di là di questo episodio specifico, il Comando non diede mai disposizioni di non parlare con la stampa o con qualcun altro. Girava invece voce che il ministro della marina mercantile Facchiano avesse dato ordine di non difendersi, di non rispondere agli attacchi e di stare zitti, visto che ci avevano già accusato del ritardo nei soccorsi.

Per quanto riguarda la formulazione di eventuali ipotesi sull'accaduto, ovviamente fra un'uscita e l'altra ci si chiedeva che cosa fosse successo e che cosa era stato fatto. Ci siamo interrogati tutti sul perché e sul per come dell'accaduto. Erano però tutte chiacchiere fra di noi, non corroborate da alcunché. Si diceva che si era accostato troppo presto e che

non si era stati ben attenti al *radar*: queste considerazioni furono fatte sicuramente fra di noi. Altre ipotesi era difficile farle e gli unici che avrebbero potuto dire qualcosa purtroppo erano morti.

Resta il fatto che il Moby Prince colpì la parte dritta poppiera dell'Agip, come se fosse in accostata per allargarsi: ebbi l'impressione che avesse visto la nave e avesse deciso di andarsene via perché, andando a sinistra, sarebbe andato sotto costa. Per la verità è molto rischioso fare questo tipo di manovra in acque ristrette, ma, se fosse andato sotto costa, forse sarebbe andato via tranquillo. Se ricordo bene, nella zona della collisione c'è un fondale di 40-50 metri, per cui il traghetto avrebbe avuto un po' di acqua per scapolare la nave; magari avrebbe fatto la barba alla poppa dell'Agip Abruzzo, si sarebbe preso degli incidenti da parte dell'ufficiale di guardia sull'Agip Abruzzo, però forse si sarebbero salvati tutti, forse.

URAS (*Misto*). Capitano Corsi, la ringrazio di essere qui oggi.

Le chiedo, innanzitutto, se in prossimità del Moby Prince incontraste altre imbarcazioni, impegnate per esempio in operazioni di spegnimento o di raffreddamento delle lamiere. Può dirci se c'erano mezzi aerei?

Inoltre, visto che lei ha svolto servizio per diverso tempo presso la Capitaneria di porto di Livorno, è a conoscenza di un traffico notturno che si svolgeva in maniera sistematica? In particolare, vorrei sapere se questo traffico notturno sistematico riguardava mezzi come bettoline, ad esempio. C'era una sorta di traffico conosciuto, anche se non legittimo, di imbarcazioni di questo tipo?

Quanto all'azione dei Vigili del fuoco, vorrei capire se erano attrezzati con maschere antigas e con gli strumenti necessari per operare o se invece si erano portati solo un rampino e una corda per scalare eventualmente la nave. Può dirci che tipo di divise indossavano? Erano divise da intervento? In sintesi, vorrei sapere se erano attrezzati per affrontare una situazione caratterizzata dalla presenza di *gas* da combustione che potevano rappresentare per loro stessi un pericolo. Inoltre, erano equipaggiati per soccorrere eventualmente le persone che si trovavano sul traghetto?

CORSI. Quando sono arrivato sottobordo non c'erano altre unità, né per lo svolgimento di operazioni di raffreddamento delle lamiere, né per altri scopi. Quanto alla presenza di aerei e di elicotteri, durante quella notte non ne ho visti. Non ricordo nemmeno se all'epoca avessimo già gli elicotteri; i «Piaggioni» sicuramente.

Con riferimento ad eventuali movimenti strani di navi, me ne hanno parlato in molti. Personalmente non ne ero a conoscenza, ma, subito dopo il fatto, un'amica avvocato di Firenze, incontrata una sera a Forte dei Marmi, mi chiese se era vero che c'era una bettolina che faceva contrabbando di petrolio. Della bettolina si era parlato perché l'Agip Abruzzo aspettava una bettolina per fare rifornimento, mentre era la prima volta che sentivo parlare di traffico di petrolio a Livorno. In ogni caso, se fosse uscita una bettolina di straforo dal porto, visto che all'epoca il porto di Livorno era un ottimo posto per pescare e sulle banchine c'era sempre

un discreto numero di persone dedite alla pesca, qualcuno sicuramente lo avrebbe detto, considerato che è stato detto di tutto.

Quella fu la prima volta che sentii parlare di certe cose, ma chiusi lì il discorso, affermando che secondo me non era verosimile una cosa del genere. Anni dopo, a Ravenna, durante un'ispezione a bordo di una nave per il rilascio di alcuni certificati, il comandante mi raccontò di essere stato imbarcato con D'Alesio e che all'epoca sembrava che ci fosse un certo traffico di prodotti petroliferi. Risposi che forse quella faccenda doveva venir fuori un po' prima: «Adesso che cosa ci facciamo con il traffico di prodotti petroliferi avvenuto 20 anni fa?». Accennai comunque la cosa a qualcuno della procura di Livorno che, se non sbaglio, nel frattempo aveva riaperto le indagini.

Tornando un po' indietro, ricordo che nell'immediatezza del fatto un amico di Livorno mi disse che lì era tutto un problema di contrabbando e che c'era una barca che faceva contrabbando di diamanti. Ho pensato: «Va bene, prendiamo anche questa», ma non avevo mai sentito nulla al riguardo.

Qualcun altro mi disse che l'incidente era successo perché c'era un sommergibile americano in immersione. La presi come una cosa tanto per dire perché, se io fossi stato un sommergibilista, non sarei andato certo ad infilarmi in quel basso fondale.

C'è stato poi chi ha tirato fuori il traffico di armi, ma anche di questo ho sentito parlare diverso tempo dopo. Un traffico di armi per la verità c'era, ma ricordo che era appena terminata la guerra del Golfo e che c'era stato il transito di armamenti da Camp Darby verso le navi che portavano gli armamenti nel Golfo Persico; erano però tutte unità che stavano dalla parte opposta, a Nord del porto, dove si svolgeva per intero quel traffico e dove non c'era niente da fare.

Per quanto riguarda i Vigili del fuoco, io vidi solamente la cassetta all'interno della quale, stando a quanto mi dissero, c'era il rampino. Non mi sembra di aver visto invece altre attrezzature. Quanto alle divise, non ricordo. Io ero vestito in borghese; avevo indossato un giubbotto da navigazione sopra un paio di *jeans* ed ero partito. I Vigili del fuoco erano in divisa, ma non so dire che tipo di divisa fosse, né so se avessero un'attrezzatura idonea per poter operare una volta a bordo.

CAPPELLETTI (M5S). Capitano Corsi, vorrei un chiarimento.

Se ho capito bene, lei prese il comando della CP250 dopo che era rientrata proprio dall'area della collisione. Il comandante Ucciardello le indicò la necessità di prendere il comando della motovedetta per trasportare al largo la squadra dei Vigili del fuoco, che era già a bordo, che doveva andare ad esplorare il Moby Prince. Lei fu chiamato dunque a dare un contributo per la realizzazione di un intervento, portando una squadra dei Vigili del fuoco sottobordo al tragheto.

Non le sembrò strano che quell'intervento non fosse stato fatto direttamente da chi era al comando della motovedetta prima di lei, che si trovava esattamente nella zona della collisione? Non ha chiesto per quale

motivo erano rientrati in porto e chiedevano a lei di portare una squadra di Vigili del fuoco al largo, per il salvataggio di eventuali superstiti del Moby Prince? Erano lì, perché non li avevano fatti salire direttamente a bordo?

Quanto poi allo scenario che ci ha illustrato e, quindi, alla mancanza di operazioni di abbassamento della temperatura del traghetto parecchio tempo dopo l'incidente – parliamo presumibilmente delle 3 del mattino – che cosa ha fatto? Ha sollecitato l'intervento di mezzi navali in questo senso? Le pongo questa domanda perché questo è proprio uno dei punti su cui la Commissione si è soffermata in modo particolare.

CORSI. Innanzitutto mi pare di ricordare che i Vigili del fuoco fossero già a bordo della motovedetta, anche se non lo darei completamente per certo.

Quanto al fatto di chiedere ai colleghi rientrati in porto perché non fossero andati loro, non persi tempo a domandare. Nel momento in cui mi fu detto che la squadra dei Vigili del fuoco doveva andare sottobordo per cercare di accedere al Moby Prince, montai sulla motovedetta e la condussi al largo: non stetti a perdere tempo e a chiedere perché non fosse stato fatto. In certi momenti non si sta a discutere, si va e via.

Per quanto riguarda invece la presenza di altre imbarcazioni, non ricordo altre barche impegnate in operazioni di spegnimento. Mi pare – prendetelo però col beneficio d'inventario perché purtroppo sono passati 26 anni – di aver comunicato alla Capitaneria di porto che ero sottobordo al Moby Prince e che non c'erano altre unità. Questo era sufficiente per stabilire quale fosse la situazione. Il piano delle operazioni doveva essere stabilito poi in Capitaneria, dove si doveva decidere che cosa fare e dove mandare le imbarcazioni.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, ho fatto anch'io lo stesso ragionamento del collega Cappelletti. Sappiamo per certo che la squadra dei Vigili del fuoco venne portata in mare aperto dalla CP250 alla prima uscita, alle ore 23,05, quando a bordo della motovedetta c'erano anche l'ammiraglio Albanese e il signor Pippan, il responsabile della squadra. La motovedetta durante quella prima uscita arrivò dunque sulla scena della collisione senza portare però l'equipaggio dei Vigili del fuoco, né sull'imbarcazione degli stessi Vigili del fuoco – così come doveva essere dall'inizio – né in prossimità del traghetto Moby Prince. Niente di tutto questo avvenne nel corso della prima uscita della CP250, tant'è che, quando salpaste la seconda volta, alle 2,20 di notte, quando lei diede il cambio al comandante Ucciardello e assunse il comando della CP250, riprendeste la stessa squadra dei Vigili del fuoco.

Capitano Corsi, vorrei sapere se lei ricevette espressamente dei comandi dalla Capitaneria, dall'ammiraglio Albanese, che lei comunque incrociò una volta scesi dalla motovedetta, oppure se la vostra uscita fu per così dire estemporanea, nel senso che non sapevate dove andare o che cosa fare, senza alcun coordinamento da parte di nessuno. Le faccio questa domanda perché sul giornale di chiesuola della CP250 abbiamo letto

che voi eravate assegnati alla ricerca in un settore preciso, così come prevedevano i piani del 1979: nello specifico, veniste delegati probabilmente a cercare persone a mare. Come risulta dal brogliaccio, usciste alle 2,20 e alle 3,40 annotaste i settori di competenza che vi erano stati assegnati e le relative coordinate.

Pertanto, nel momento in cui lei sostiene di essere uscito in mare per portare i Vigili del fuoco verso il Moby Prince – se ricorda bene – ciò avvenne solo molto tempo dopo, alle ore 4,10, visto che sul vostro brogliaccio si legge che voi vi ormeggiaste alla motovedetta 446 dei Vigili del fuoco per il trasbordo di materiali. Vi dirigeste dunque verso la motovedetta dei Vigili del fuoco, probabilmente per prendere qualcosa, visto che ci fu un trasbordo; forse ve lo chiesero gli stessi Vigili del fuoco che avevate a bordo. Dopodiché, alle ore 4,20, terminato il trasbordo, vi dirigeste verso il Moby Prince: sono le 4,20, cioè più o meno cinque o sei ore dopo l'impatto, dopo la collisione.

Lei ha detto poi che i Vigili del fuoco non riuscirono a salire sul Moby Prince e che rinunciarono, perché probabilmente non c'erano le condizioni. A questo proposito purtroppo devo ricordarle che alle 3 di notte sul Moby Prince salì il signor Veneruso, un marinaio imbarcato su un rimorchiatore che, con i normali abiti da lavoro, senza alcun tipo di protezione e senza indossare nessun abbigliamento adatto a ripararsi dal fuoco e dalle fiamme, salì a bordo, dove girò intorno alla parte retrostante del traghetto, alla parte poppiera, cercando di andare a vedere che cosa c'era all'interno di quella parte della nave. Il signor Veneruso ancorò poi con dei cavi il Moby Prince, per cui alle 3 di notte c'erano già i primi soccorsi a trainare il traghetto, per cui già alle 3 di notte c'era gente intorno. Probabilmente lei fa un po' di confusione con gli orari, capitano Corsi, e posso capirlo.

Alle 4,38 del mattino la CP250 rientrò in Capitaneria portando con sé i Vigili del fuoco. Questo è lo scenario di quella notte secondo quanto risulta dai documenti ufficiali che abbiamo acquisito e che abbiamo avuto modo di leggere e di studiare.

Lei sostanzialmente è venuto a dirci che è andato con i Vigili del fuoco sotto il Moby e che non c'erano però le condizioni per salire a bordo del traghetto. Io le ho invece dimostrato, facendo riferimento a tutta una serie di documenti che, non solo a bordo del traghetto erano già salite delle persone, senza alcun tipo di attrezzatura, ma che i Vigili del fuoco erano già stati portati sotto il traghetto da un altro equipaggio – tra cui c'era anche l'ammiraglio Albanese e il comandante Canacci – e che ciò non era stato assolutamente ordinato da nessuno. Questo è soltanto per mettere le cose in chiaro.

Le chiedo invece, capitano, se ricorda qual era lo scenario che lei vide e in quali condizioni era il Moby Prince dopo tutte quelle ore.

PRESIDENTE. Collegli, poiché siamo chiamati in Aula, sospendo brevemente la seduta. Riprenderemo i nostri lavori con le risposte del capitano Corsi alle domande della senatrice Paglini.

(I lavori, sospesi alle ore 12,25, sono ripresi alle ore 12,40).

CORSI. Come ho già detto prima mi ricordo di averli trovati a bordo della 250; però tenete conto che sono passati ventisei anni e la mia memoria potrebbe anche farmi degli scherzi. Mi ricordo di averli presi lì e Ucciardello mi disse: devi portarli sottobordo della Moby Prince perché devono andare a bordo. E me lo disse Ucciardello, non me lo disse né Cannacci né l'ammiraglio. Di questo sono sicuro.

Il trasbordo dei materiali potrebbe essere stato che, dopo che li ho portati sottobordo e non hanno fatto niente, ci siamo accostati alla loro motovedetta ed ho scaricato tutto: materiali e uomini.

Di Veneruso a bordo per ormeggiare in quel momento non lo sapevo e non mi interessava nemmeno più di tanto saperlo. Io avevo un altro compito da fare.

Altre unità io non me ne ricordo. Però può anche darsi che ci sia stato un rimorchiatore con il cavo alla lunga che teneva il Moby in posizione. Le condizioni del Moby, per quanto mi ricordo io, erano fumanti. Non so perché ho il ricordo della fiancata illuminata; ho questo *flash*; però non vi so dire se era veramente illuminata o se me lo sto immaginando io. Mi sembra di ricordare di aver visto dei bagliori all'interno, ma anche quello prendetelo con il beneficio d'inventario. Di più non posso dirvi. Non mi ricordo se ci fossero altre unità. Può darsi ma che mi ricordi io no.

Partiamo dunque dalla nebbia. Ricordo benissimo: non so se avete idea di come è fatto il porto di Livorno.

Le motovedette sono ormeggiate nella darsena vecchia e quindi bisogna uscire dalla darsena vecchia e andare nel porto Mediceo per poi dirigersi verso l'uscita. Uscito dalla darsena vecchia e messo la prua sulla bocchetta del porto, sotto l'avvisatore, ho cominciato a trovare la nebbia. Tenete presente che venivo da tre mesi di pattugliamento bigiornaliero, un giorno sì e un giorno no facevo pattugliamento antiterrorismo dentro il porto di Livorno, quindi era un periodo che il porto lo conoscevo non come le mie tasche ma meglio. Malgrado ciò per uscire dal porto sono dovuto uscire a velocità ridotta e usando il *radar* per fare l'accostata al momento giusto altrimenti rischiavo di andare fuori rotta.

Quindi della nebbia sono sicuro che c'era come, sono sicuro che è andata via quasi subito dopo essere uscito dalla bocca Sud del porto di Livorno, quella tra la Vegliaia e la Curvilinea, io sono uscito da lì.

Fatta l'accostata, tempo poco, è andata via la nebbia e tutti abbiamo tirato un sospiro di sollievo e ci siamo messi a cercare le barche di unità incendiate. Chi fosse il mio equipaggio in quel momento non lo ricordo perché era stato raccattato, può darsi che avessi il mio direttore di macchina e qualche marinaio, ma non sono sicurissimo; bisognerebbe andare a vedere sul giornale. Mi ricordo che abbiamo trovato la Moby Prince battendo un bersaglio a *radar* e andando a vedere. O forse prima ho battuto l'Agip Abruzzo che era più grossa e ho detto questa non è e allora sarà quest'altra e l'abbiamo trovata lì. Per quanto riguarda le persone a bordo, l'equipaggio della 250 solitamente era di otto persone e quella sera non

ricordo quante ne avevo; magari con sei sarei uscito ugualmente, anche con cinque senza troppi problemi. I vigili del fuoco mi pare fossero in quattro.

FLORIS (*FI-PDL XVII*). La dimensione della motovedetta?

CORSI. Dunque la 250 misura quindici metri di lunghezza fuori tutto. Quindici metri se ben ricordo sono 28 tonnellate di stazza.

PRESIDENTE. Quando lei arriva sottobordo, con la 250, qual era il moto del traghetto, ricorda il movimento del traghetto?

CORSI. Il moto del traghetto onestamente non lo ricordo. Mi pare di ricordare che fosse con la prua a largo, ma è un ricordo. Dunque sono andato, mi sembra verso la fiancata sinistra, e se era la fiancata sinistra, che l'ho presa da Sud, la prua doveva essere a mare, perché ho fatto due o tre giri intorno, ma di preciso non ricordo.

PRESIDENTE. Ma le sembrava che avesse un movimento o andava alla deriva?

CORSI. No, secondo me andava alla deriva, non aveva un moto proprio, tant'è che ho anche fermato la motovedetta e sono rimasto lì e ho tolto i motori.

PRESIDENTE. Lei è mai stato sentito durante le indagini o nel processo?

CORSI. No, mai, nessuno mi ha mai chiamato né in sede istruttoria né in sede processuale.

PRESIDENTE. Quando vi è lo scambio di consegne con il comandante Ucciardello, dà delle indicazioni? Lei è a conoscenza del fatto che ci fosse stato un sopravvissuto quando sale a bordo della vedetta?

CORSI. Mi pare di no, però anche su questo non metterei la mano sul fuoco. Mi hanno detto talmente tante cose che ricordarmele tutte è difficile. Forse mi hanno detto che Faiella aveva recuperato una persona, ma in questo momento non sarei in grado di dirvelo se lo sapevo o meno.

PAGLINI (*M5S*). Lei dice che non vedeva l'imboccatura del porto; se lei aveva questa visuale, da che parte poteva venire il vento?

Siccome parliamo di nebbia, ovviamente perché la nebbia è stata giudicata una delle cause se non la causa principale dell'impatto, quindi della nebbia noi dovremmo studiare, capire un orario preciso, non quella delle due, delle tre e delle cinque di mattina, ma eventualmente la nebbia dell'ora dell'impatto e cioè delle 10:27.

Invece vorrei dire e ribadire, anche se lei è a conoscenza di quello che invece dissero le imbarcazioni dei Vigili del fuoco appena allertati dell'incidente e quando uscirono, alle 22:49, che da canale 16 e quindi da prove certe dicevano: dinanzi vedevamo le fiamme e ora siamo entrati in una zona di fumo, non sappiamo orizzontarci, se potete darci le coordinate, veniva detto ovviamente all'Agip.

Noi veniamo sul posto, poi alle 22.53, sempre i Vigili del fuoco dicevano: noi siamo qui in un banco di fumo, non riusciamo a trovarvi, vogliamo le nostre coordinate LORAN e poi di nuovo, sempre i vigili del fuoco, che secondo me bene sanno distinguere tra fumo e nebbia, alle 23:01 dicono: ok; noi vediamo solo fumo per ora. Siamo vicinissimi! E ancora questo è il momento dell'impatto, perlomeno i minuti immediati all'impatto. Quindi la nebbia che molti testimoni dicono di aver visto può essere confusa con fumo, possono essere banchi di nebbia arrivati cinque o sei ore dopo nello scenario, ma a noi quello che interessa ora è una chiarezza su quella che potrebbe essere stata la causa o una delle cause dell'impatto tra l'Agip e il Moby Prince.

CORSI. Purtroppo non posso darle nessuna risposta, perché all'ora del sinistro stavo a casa e stavo andando al letto. Dunque la motovedetta di guardia era la 232, di Capo Faiella, e quella è stata chiamata subito, nell'immediatezza. Successivamente hanno chiamato il mio coinquilino Capo Renna e, quando hanno chiamato Capo Renna, ero lì, ho sentito e ho detto: devo venire anch'io e sono andato. Ma ormai era successo tutto e quindi le comunicazioni con i vigili del fuoco non ve le so dire.

Non so a che titolo ma avrei un'opinione mia. È possibile che nell'immediatezza dell'incendio ci sia stata una cappa di fumo paurosa, perché c'era nei giorni successivi, figuriamoci nell'immediatezza del fatto. Non so se e a cosa si riferissero quando i Vigili del fuoco dicevano: non vi vediamo perché volevano arrivare sotto e sparargli addosso schiumogeni, acqua e quant'altro e avevamo bisogno di avere una visuale o non vi vediamo perché non riusciamo a vedere dove siete. Non so se mi spiego! Un conto è dire non so sei lì e quindi se sei a tiro per lanciarti addosso l'acqua per raffreddare o non so dove sei e quindi non posso nemmeno avvicinarmi a te. Perché l'Agip Abruzzo sul *radar* faceva una macchia di queste dimensioni e una macchia di queste dimensioni si vede molto bene sul *radar*. Io me ne ricordo bene perché ho fatto le prove e, nei giorni successivi, con il *radar* mi sono divertito a fare prove ad un miglio, un miglio e mezzo, due miglia, cinquecento e mezzo miglio e con il *radar* veniva un affare di questa maniera. Quindi sul *radar* dovevamo vederla in qualche maniera e con il *radar* si va addosso ad una nave.

La nebbia che c'era quando sono uscito, sono al 99 per cento sicuro che era nebbia perché non c'era nessun odore, non puzzava, ed era proprio una bella cappa di nebbia e stava lì, piazzata sopra il porto. Fuori dal porto non c'era niente. Se poi ci fosse nebbia al momento dell'impatto non lo posso dire.

PRESIDENTE. Lei ha partecipato all'indagine sommaria che fece la Capitaneria di porto sull'incidente o ha avuto un ruolo, è stato mai sentito, ha fatto una relazione sul punto?

CORSI. Mai. Non sono stato coinvolto in alcuna inchiesta, né sommaria né formale, non mi hanno mai sentito in Commissione, nemmeno la Commissione d'inchiesta sommaria e, come ho detto prima, nemmeno in sede inquirente e neanche la magistratura mi ha chiesto niente.

Mi sono anche stupito perché hanno interrogato tutti, praticamente ero rimasto l'unico non interrogato.

PAGLINI (M5S). Quando è imbarcato ha disposizioni via radio di qualcuno per come muoversi, per come agire con il suo equipaggio o le iniziative vengono prese direttamente da lei? Come ha detto prima, ha proprio ammesso che non c'è stato un coordinamento e io volevo accentuare questo aspetto. Ha sentito delle comunicazioni radio o per canale 16 o per il Charlie con la Capitaneria?

CORSI. Per quanto mi ricordo io il mio compito iniziale era quello di portare i famosi Vigili del fuoco sottobordo al Moby Prince e questo mi ricordo che me lo disse Ucciardello.

Dopo che sono stato lì io non lo ricordo, ma sicuramente avrò chiamato per dire: io sono qui. Che devo fare? È inutile che sto qui sotto a fare cosa? Fatemi fare qualcosa perché stare qui sotto fermo non ha senso. Fatemi fare qualcosa. E lì mi avranno detto: vai a fare il controllo in questa sezione. Me lo avrà detto Checcacci, che era l'ufficiale di guardia in capitaneria quella notte. Ma è una supposizione mia, perché funzionava così: io sono qui in tal posto che devo fare adesso? Fai questo. E ti davano le istruzioni via radio.

PRESIDENTE. Ringraziamo il capitano Corsi per la sua disponibilità e gli facciamo gli auguri perché a settembre andrà in pensione ed è un risultato importante. Lo ringraziamo e ovviamente qualunque notizia ulteriore gli possa venire in mente noi siamo qui e lo ringraziamo già per quello che lui ha fatto.

Audizione del dottor Salvatore Fabbricotti

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora l'audizione del dottor Fabbricotti, che offrì un'importante consulenza in sede processuale.

Avverto che anche di questa parte della seduta odierna verranno redatti il resoconto sommario ed il resoconto stenografico.

Comunico altresì 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.

L'auditore e i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la segretezza 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 si tratta soltanto di una formalità, ma serve a tutelare la delicatezza dell'indagine che stiamo svolgendo ed anche a conservare, all'interno della nostra attività, elementi che possano far scaturire altri elementi in passaggi successivi.

Ringrazio il dottor Fabbriotti per aver risposto celermente alla nostra richiesta, nonostante in questo periodo si trovasse fuori; la Commissione si sta infatti avviando ad una fase del proprio approfondimento che riguarda proprio il tema della rilevazione dei dati dei radar e, in qualche modo, dell'attività che egli ha svolto per conto della procura di Livorno in quegli anni. Abbiamo quindi avuto la necessità di incontrarla personalmente per farci raccontare il lavoro da lei svolto per la Procura, la sua attività e le sue valutazioni. Al termine del suo intervento i colleghi senatori potranno rivolgerle delle domande.

Cedo quindi la parola al dottor Fabbriotti, per parlare del lavoro che egli ha svolto per la Procura, al fine di poter fare il punto della situazione con i commissari.

FABBRICOTTI. Signor Presidente, ho ricevuto l'incarico di valutare le apparecchiature di navigazione dal tribunale di Livorno; in particolare tale incarico era riferito a tre precisi elementi; dovevo verificare il timone e i resti della girobussola, valutando se si poteva trovare qualche indizio sui tracciati radar aerei di Valle Lecceta, un sistema che è sopra Livorno, e se si poteva rilevare altresì qualcosa di interessante per identificare quella che poteva essere stata la rotta del Moby Prince.

Dopo 23 anni la memoria fa quello che può; ce la metterò tutta. Per essere abbastanza preciso e sicuro, ho portato delle copie dei miei lavori che avevo nei miei uffici; sono riuscito a trovarle e le ho fotocopiate perché potrebbero aiutarci a capire; con il tempo infatti manca anche la memoria. Di quale questione volete parlare?

PRESIDENTE. In questo momento a noi interessa in particolare tutto l'aspetto che riguarda l'attività radaristica. Alla Commissione è stato infatti richiesto di chiedere anche ad autorità nazionali ed internazionali l'eventuale presenza di tracciati radar. Abbiamo visto la documentazione presente nel processo e sappiamo che lei ha rilevato la presenza di un cono d'ombra. Da questo punto di vista, ci interessa capire la sua valutazione, cosa lei pensa sia successo concretamente e quali sono i radar che lei ha potuto controllare e verificare.

FABBRICOTTI. I radar sono i nastri del controllo di Valle Lecceta, che erano stati ritirati dalla polizia o da non so chi. Sono poi subentrato io, non ricordo se dopo un anno o due, insieme alla polizia che aveva l'in-

carico di occuparsi di queste cose un po' delicate. Siamo stati in un primo tempo nell'Istituto di Southampton per poterli leggere insieme all'aiuto degli inglesi, ma non è uscito fuori praticamente nulla.

Ho poi pensato che forse sarebbe stato bene andare a rileggerli e riportarli sulla macchina che li aveva registrati, perché questo controllo radar di Valle Lecceta è collegato indirettamente con Ciampino. Ho pensato così che la macchina che li aveva registrati avrebbe potuto tirare fuori qualche cosa; abbiamo infatti estratto degli echi che in Inghilterra non eravamo riusciti a tirare fuori. Naturalmente non è come per gli aerei che lasciano il *transponder* nominativo. Abbiamo dovuto cercare gli echi e poi rimettere insieme la cosa; con l'aiuto della Capitaneria e della Polizia, siamo riusciti ad identificare l'eco delle navi. Ce ne sono poi due o tre con le quali non abbiamo avuto contatto; sono sicuramente imbarcazioni, ma non sappiamo quali. C'è inoltre un'imbarcazione che appare improvvisamente, venendo verso Livorno dalla Gorgona, si avvicina in una certa zona, più o meno dove sembra che girasse in tondo la Moby Prince e poi sparisce. Bisogna tener presente che i radar aerei rilevano solamente bersagli che superano le 6 miglia.

PRESIDENTE. Oltre le 6 miglia dalla costa?

FABBRICOTTI. No, con riferimento alla velocità. Se una nave scende dalle 7, 8 miglia, le taglia, altrimenti il radar farebbe una grande confusione. È una cosa che si sa benissimo. Poi si vede un bersaglio che penso sia la nave del Moby Prince che girava; la vedo passare a mezzo miglio, tac tac, anche meno. E lì potrebbe essere, a mio avviso, il punto in cui la nave ha avuto dei problemi. Ve lo faccio vedere sulle carte. Questi sono i tracciati radar; sono tutti i bersagli rilevati approntando i nastri. Questi sono tutti i bersagli. Si vedono dei puntini. Questo è un'altra cosa, è un bersaglio molto veloce, a parer mio non è sicuramente un'imbarcazione, appare e va via. Qui siamo nel cono; queste due righe rappresentano uno stesso bersaglio che gira molto lento; una volta lo batte qua, una volta lo batte là, a partire da qua.

PRESIDENTE. Quindi, per riassumere, lei ha analizzato il *radar* di Valle Lecceta, che è un radar per il controllo aereo. Lei ha controllato i tracciati da che ora a che ora? Verifichiamo questo dato in modo che sia possibile seguire anche per i colleghi.

FABBRICOTTI. Dalle ore 20, GMT.

PRESIDENTE. Dalle 20, ora italiana?

FABBRICOTTI. No, dalle 22. Vi erano due orari; uno era GMT e l'altro con il fuso orario.

PRESIDENTE. Quindi sono le rilevazioni radar dalle 22 alle 24?

FABBRICOTTI. Dalle 22 alle 24.

PRESIDENTE. Quindi registra i movimenti della Moby Prince dopo l'impatto?

FABBRICOTTI. È quello che posso pensare, ma non posso dirlo. Se l'avessi vista... Io vedo questo movimento che girava in tondo, a partire da qui, però tenga presente che fino a questo punto c'è la zona d'ombra del radar. È naturale che ci sia questa zona d'ombra, non è che sia una cosa strana, perché il fascio del radar è puntato verso l'alto, e siamo già fortunati se siamo riusciti ad arrivare a 2,5 miglia o 3 miglia dalla costa, perché normalmente la costa non la vede neppure; qui riesce a vedere tutti i bersagli che sono in questo caso a 2,5 miglia dalla costa.

PRESIDENTE. Fate vedere ai commissari; questo movimento qui, queste due strisce qui sarebbero eventualmente il movimento rotatorio della Moby Prince.

FABBRICOTTI. È sicuramente un bersaglio solo, è lo spostamento perché i radar sono grandi, girano lentamente, quindi quando lo batte la prima volta, si trova lì, poi fa tutto il giro e impiega qualche secondo, poi quando lo ribatte, si trova più avanti.

PRESIDENTE. Quindi lei dice che è normale che ci sia il cono d'ombra nella fase iniziale, che si registra quello che c'è casualmente, in questo caso dalle 2,5 miglia in poi, e che quello che si vede sostanzialmente è un movimento che potrebbe essere vagamente ellittico e potrebbe essere attribuito alla Moby Prince. Le chiedo però se possono esserci altri radar che possono aver registrato un movimento della Moby Prince prima dell'impatto in maniera più precisa.

FABBRICOTTI. Non lo so. Ora c'è un sistema di controllo della costa fatto dalle Capitanerie che battono anche le capitanerie, ma, a quei tempi lì, a me non risulta che a Livorno ci fosse questo sistema per controllare tutta la costa. Ora esiste un sistema che si chiama *Integrated sensor is structure* (ISIS), che è addirittura collegato con altri Stati; c'è una zona che fa tutta la costa fino a Ventimiglia e poi da Ventimiglia fino al...

PRESIDENTE. Le faccio una domanda; radar di tipo militare da una parte o radar presenti sulle altre navi potevano registrare il percorso della Moby Prince?

FABBRICOTTI. Potevano sicuramente e l'avranno battuto sicuramente, senza però registrarlo.

PRESIDENTE. Cosa vuol dire l'avranno battuto; si spieghi meglio.

FABBRICOTTI. Normalmente quando la nave esce dal porto ha in uso di avere i radar in funzione perché se c'è traffico, lo vedono, però il radar rappresenta solamente il bersaglio, rappresenta la posizione, dà i dati di rotta e tutto quanto, ma non registra.

PRESIDENTE. Non registra, cioè quelli che registrano sono radar di questo genere?

FABBRICOTTI. Adesso è uscita la famosa apparecchiatura VDR; quella registra.

PRESIDENTE. In quel periodo però non c'era.

FABBRICOTTI. Non c'era.

PRESIDENTE. E a sua conoscenza radar invece di tipo militare?

FABBRICOTTI. Quelli probabilmente sì, io non ho esperienza su navi militari, penso però che sicuramente le navi militari possano aver avuto un sistema di registrazione.

PRESIDENTE. Dall'analisi di questi radar lei si è fatto un'idea sul tema dell'impatto oppure non c'è nessun elemento che possa dare una spiegazione al riguardo?

FABBRICOTTI. Ci sono due cose. Io ho pensato alle apparecchiature di bordo per cui posso parlare, facendo riferimento solo a questi risultati. Non so dove possa essere avvenuto, mi sono fatto però un'idea su quello che potrebbe essere successo. È stato infatti trovato il timone, che ho visitato bene; all'inizio si diceva che il timone fosse in automatico. Questo lo smentisco assolutamente. L'unica cosa che posso dire con la massima certezza è che il timone era manuale; l'ho visto bene. Inoltre l'agghiaccio timone, dove c'è il macchinario che fa muovere la base del timone idraulico, è stato l'unico posto della nave a rimanere intatto, come fosse nuovo, tant'è vero che appena abbiamo alimentato le pompe, c'era ancora corrente (lì non c'era perché era bruciato il gruppo elettrogeno), il timone ha funzionato perfettamente. Le spiego.

PRESIDENTE. Dopo quanti giorni lei ha fatto le prove?

FABBRICOTTI. È passato del tempo.

PRESIDENTE. Non si ricorda se è successo nell'immediatezza o 10 giorni dopo. Ci sono però le date.

FABBRICOTTI. Ci sono le date; mi sembra più di un anno. Ora non mi ricordo. La barra del timone era 35 gradi a destra. Quando il timoniere porta questo tipo di timone da una parte, a destra o a sinistra, in manuale,

lo fa girandolo come una specie di torchio che manda olio idraulico in una via o nell'altra. Per andare da una parte gira il timone, manda l'olio da questa via e il timone si sposta, però non agisce direttamente sul timone quello che lei fa, agisce su un telemotore che comanda la pompa principale, quella che fa la forza; se viene a mancare, cioè, se lei porta il timone tutto a destra e lascia il timone, la barra del timone torna a zero. Non deve quindi portarla il timoniere; faccio tanti giri per andare tutto a destra, per tornare indietro lascio la ruota e l'adeguo al centro, è fatta apposta per tornare al centro. Se quindi tutto funzionava regolarmente, non doveva essere a 35 gradi perché, quando il timoniere lascia il timone, questo ritorna a zero. Può rimanere là solo se viene a mancare o si guasta la pompa principale o viene a mancare l'alimentazione della prua principale. In caso contrario, non ci poteva stare là. Teniamo presente che ho trovato la macchina del timone perfettamente funzionante, tant'è vero che il timone era a 35 gradi da una parte e, come abbiamo dato corrente al sistema, è tornato al centro; in poche parole, se uno non ce lo tiene, lì non ci può stare. Quello che io penso è che il timone sia stato portato dal timoniere tutto a destra, a 35 gradi, per evitare qualcosa che c'era davanti. Nel frattempo deve essere successo qualcosa che ha fatto mancare la corrente alle pompe e, allora sì, che il timone è rimasto là. Non c'è ombra di dubbio che il timone è stato portato sicuramente con il torchio del timone e poi è mancata la corrente o non so cosa è successo.

Ho fatto poi altre due prove per essere sicuro di aver capito bene. Ho spiegato che il timone è comandato da un torchio che spinge l'olio da una parte o dall'altra su un tubo di 13 o 14 millimetri; ho pensato allora che forse tutto era a posto, con l'incendio della nave la temperatura dei locali, dove passa il tubo che dalla plancia va in macchina, ha scaldato i tubi, dilatato l'olio e, di conseguenza, si è spostato il timone. Abbiamo infatti eseguito molteplici prove; avevamo una copia del timone messa in garage, abbiamo preso tanti tubi, abbiamo arrotolato dentro una caldaia 80 metri di tubo, che era la distanza giusta dal timone alla plancia, abbiamo dato fuoco e, col forno scaldato, l'olio si è spostato, ma di poco; per cui la temperatura sulla linea dell'olio non influenza e non può tenere la barra a 35 gradi.

Ho poi pensato un'altra cosa; non è che è stata la forza del mare, scaturita dal giramento della nave, ad agire sulla barra del timone? Allora per togliermi lo sfizio, con un paranco da 500 quintali, abbiamo fatto tirare la barra del timone da un lato. Come regola infatti la barra non può venire dietro, perché per venire dietro bisogna aprire una valvola dell'olio che sfoga e, allora, torna indietro. Tutto è possibile. Poi con una tonnellata, l'abbiamo tenuta in tiro tutta la notte, ma la barra è rimasta lì.

PRESIDENTE. Questa seconda prova cosa poteva escludere?

FABBRICOTTI. L'abbiamo fatta perché la nave girava con la forza del mare, che abbiamo visto tutti, e allora ho pensato che la forza del mare poteva aver portato la barra a 35 gradi. Il problema è come ha fatto

a rimanere a 35 gradi e chi ce l'ha messa. Sappiamo benissimo infatti che per portare la barra a 35 gradi ci vuole la pompa principale in moto; la pompa principale è quella che dà la forza per muovere il timone. Altrimenti qualcosa di rotto, che non va più, che si stacca, qualcosa di meccanico. Invece no, il timone era perfettamente funzionante. È rimasto là e non è tornato indietro.

PRESIDENTE. Il fatto che la nave avesse il motore bloccato, per motivi di assenza di energia elettrica, è compatibile con il suo moto rotatorio?

FABBRICOTTI. La nave, con il timone girato a 35 gradi, era costretta a girare. La barra del timone era a 35 gradi e quindi se la nave si muoveva, tendeva a girare.

PRESIDENTE. La nave poteva muoversi anche in assenza di energia elettrica?

FABBRICOTTI. No, con la spinta che aveva la nave, la spinta che gli era rimasta dalla velocità dopo il colpo; non so se i motori erano in moto.

PRESIDENTE. Su questo punto le devo fare un'altra domanda. Siccome noi stiamo guardando la superficie della nave dove c'è l'impatto, lei ritiene possibile che la nave possa aver fatto marcia indietro per tirarsi via dalla petroliera e aver mantenuto la posizione della marcia indietro con il timone in quella posizione?

FABBRICOTTI. Io non so se la nave ha fatto marcia indietro; venendo indietro in quella posizione, la nave avrebbe portato la prua a sinistra.

PRESIDENTE. Esattamente; poteva funzionare questo meccanismo? La sequenza è questa; il timone viene portato a 35 gradi, si blocca perché manca l'energia elettrica sul timone e, quindi, impatta sulla nave...

FABBRICOTTI. Lo ha tenuto con le mani.

PRESIDENTE. Lo ha tenuto con le mani fino alla fine. A quel punto il timone si blocca, la nave torna in marcia indietro e continua a girare in questa posizione.

FABBRICOTTI. Sì, con la prua verso sinistra.

PRESIDENTE. Esattamente. Può funzionare?

FABBRICOTTI. Se lei mi chiede di un movimento, cioè che spingevano indietro, sicuramente da come era messo il timone girava così.

PRESIDENTE. Ricordo che il dottor Fabbricotti ci ha consegnato tre perizie perché ha fatto la perizia anche sulla girobussola.

Cedo quindi la parola ai colleghi per eventuali domande.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Signor Fabbricotti, la ringrazio anzitutto per la sua presenza. Vorrei sapere se si ricorda quando è salito. Può essere successo che qualcuno sia salito prima di lei e, in mancanza della corrente elettrica, abbia forzato e spostato il timone e lei se lo sia trovato così? È una cosa impossibile? Ci può essere stata una manomissione prima del suo sopralluogo?

Vorrei poi sapere se dalle ricerche che ha avuto modo di fare possa esserci un caso di errore di fabbricazione, se quel tipo di timoneria sia stato già oggetto di malfunzionamenti in passato e se lei ha avuto modo di fare questa ricerca.

FABBRICOTTI. Io sono salito a bordo dopo un po' di tempo. Prima di me sicuramente sono salite altre persone, dai pompieri alla polizia, al personale della compagnia. Non so come sono andati i primi soccorsi, ma prima di me erano andate sicuramente altre persone. Mi è stato chiesto come vedevo la posizione del timone dalla colonnina del timone, che è una colonnina alta così, di ferro, di alluminio; non riesco a capire cosa volessero dire, ma poi mi han fatto una domanda specifica: vede che è in automatico o in manuale? Ho quindi guardato con molta attenzione quella colonnina, che conosco abbastanza bene; l'ho guardata bene e ho potuto appurare che la colonnina in plancia era assolutamente in manuale, la valvola del comando automatico non poteva essere manomessa. Ho cercato la leva che fa lo scambio, senza però trovarla; ho pensato fosse sparita anche la leva, invece si vedeva proprio che dalla valvola sferica, dove gira il comando, era stata mozzata, e sono quindi riuscito a capire dov'era. Perché non si poteva modificare la posizione? Perché con il calore si era fuso tutto. Cosa fa quella valvola sferica? Quando si passa dal manuale in automatico, si deve prima portare la nave con la rotta che si desidera fare, poi, con la leva di cui parlavo, si passa da destra a sinistra; a destra è automatica e a sinistra manuale. Cosa si fa con quella manovra? Si mette innanzitutto il *bypass* del comando della ruota; se agisce sul timone l'automatismo dell'autopilota, bisogna che si separi la ruota perché altrimenti vanno in contrapposizione. Si bypassa questa valvola, si fa passare da una parte all'altra, si elimina giropilota e si va col timone. Dietro questo selettore ci sono i contatti elettrici che alimentano il pilota; però questa valvola, il blocco meccanico, era tutta fusa, assolutamente fusa, per cui lì è rimasta. Se uno provava a girare la leva, gli sarebbe rimasta in mano.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Però lei non trovava la leva.

FABBRICOTTI. Io non ho visto la leva, ho visto dove era attaccata, il buco dove era salita. Sicuramente però la valvola del comando automatico era nella posizione manuale.

BATTISTA (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE). È verosimile che qualcuno possa essere salito a bordo e abbia provato a forzare la leva e che questa si sia rotta?

FABBRICOTTI. Sicuramente si sarebbe rotta, perché era tutto un blocco fuso. Questo sì. Non poteva girare però perché la leva era piccola. La parte del timone, proprio la macchina che è giù nell'agghiaccio, era perfettamente funzionante. Aveva solamente dei trasformatori del pilota automatico bruciati, ma ciò era logico perché i fili che vanno in plancia erano tutti bruciati, era tutto carbonizzato ed anche il trasformatore era bruciato. Sopra la colonnina del timone, dove c'è la ruota, non c'era proprio più niente da vedere, c'era giusto questo blocco della leva. Io penso che tutto funzionasse bene, non ho trovato nulla che mi facesse pensare... Per quanto riguarda il timone, l'ho trovato veramente a posto.

PRESIDENTE. Le chiedo se ha avuto modo di leggere la sentenza di primo grado nei punti in cui riassume le conclusioni cui è pervenuto nelle elaborazioni peritali, e se vi sia rispondenza e vi si è riconosciuto oppure se vi sono passaggi in cui, a suo parere, il suo pensiero è stato, se non travisato, non correttamente interpretato.

Per rapidità, le leggo un passaggio della sentenza, a pagina 39, nel quale si dice testualmente: «sul punto di fonda dell'Agip Abruzzo che, a seguire Fabbricotti, sarebbe a un miglio dalla posizione indicata nell'inchiesta e all'interno della zona d'interdizione all'ancoraggio». Lei colloca l'Agip Abruzzo all'interno della zona d'interdizione?

FABBRICOTTI. Per penetrare nel porto si deve seguire una certa rotta, come se fosse il sentiero di un aereo, e imboccare una sorta di cono. Seguendo la costa, uno che viene da Genova non va direttamente a Livorno, ma deve allargarsi e prendere tale cono. Questo vale per tutte le navi: che vengano da destra, da sinistra o da una traiettoria retta. Quel movimento che ho scritto lì è detto cono, proprio perché ne ho marcato la sagoma e si trova sulla carta nautica.

PRESIDENTE. Quindi è corretto il passaggio in cui lei sostiene che l'Agip era all'interno della zona del cono, che era quella d'interdizione?

FABBRICOTTI. Non sostengo questo, perché non ho visto l'Agip lì. Dico che ho rilevato il movimento delle navi: sia quella che gira intorno sia le altre che sono passate di fianco, alcune delle quali erano a destra, altre a sinistra, vanno tutte a cadere in quella zona.

PRESIDENTE. C'è un altro passaggio, a pagina 334 della sentenza, che desidero leggere testualmente: «Fabbricotti Salvatore, consulente tecnico del pubblico ministero, viene sentito in udienza il 22 maggio. Più sopra, ricordavasi come Massari e Fabbricotti contestassero la conclusione della perizia Lazzeri-Maestri. Esaminato al dibattimento, il Fabbricotti sembra compiere un *revirement* dei propri orientamenti, assai attenuando, se non addirittura rimuovendo, le censure addotte nei confronti della perizia svolta nell'incidente probatorio». Le attribuiscono quindi una revisione rispetto alle conclusioni nell'elaborato peritale, come se le avesse cambiate nel dibattimento e avesse detto prima una cosa, poi un'altra. Si riconosce in tali conclusioni?

FABBRICOTTI. Assolutamente no, perché questo è quello che ho fatto: non ho fatto altre perizie né altri discorsi; non riesco a capire.

PRESIDENTE. Nella sentenza le viene attribuita una sorta di revisione rispetto alla perizia che aveva fatto, che sarebbe avvenuta all'interno del dibattimento. Se non si riconosce in ciò, è chiaro che si tratta di una parte del ragionamento fatto dal collegio giudicante, non certamente da parte sua. Lei è qui, glielo stiamo chiedendo e ci sta rispondendo di non aver modificato la sua opinione rispetto alle perizie che ci aveva consegnato.

FABBRICOTTI. Assolutamente non ho modificato quello che avevo scritto e consegnato, in cui era incluso ogni aspetto, e non ho avuto occasione di approfittarmene con nessuno.

PRESIDENTE. Perfetto.

PAGLINI (M5S). Dottor Fabbricotti, dal momento che, quando ci ha illustrato la piantina, non l'avevamo a disposizione, mentre ora l'abbiamo, vorrei chiederle se può farci capire meglio i rilevamenti ha avuto modo di prendere, così possiamo seguire meglio. Le chiedo anche se questi rilevamenti hanno anche una tempistica: si riesce ad evincere in quale momento della notte sono stati presi? In sintesi, può rispiegarci tutti questi tracciati, sia quelli piccoli e mossi, sia quelli precisi, ora che abbiamo a disposizione la piantina? Si conosce l'orario dei rilevamenti?

PRESIDENTE. Gli orari sono quelli che sono segnati lì: le 21,39; le 21,22; le 21,50. Quei numeri sono gli orari a cui vanno aggiunte due ore.

PAGLINI (M5S). Entro allora più nello specifico: l'imbarcazione che sostiene andasse verso Livorno, in quale di questi tracciati si trova e a che ora? Non riesco a capirlo.

FABBRICOTTI. La scena è quella intorno a Livorno, tra le ore 10 e le 4 (come il tracciato reca scritto). Osservi i tracciati e le prime battute

del *radar* che la rilevano: ad esempio, nel tracciato A, che si vede bene, potrà osservare che si inizia a rilevare l'imbarcazione alle ore 20,08; prima non si vedeva, perché eravamo sotto al cono d'ombra del *radar*. Quella nave è uscita da Livorno, perché ci sono tutti i dati dell'uscita e della Capitaneria: poi, dalle ore 20, la continuiamo a controllare con il *radar*, va avanti e ci sono tutti gli orari.

PAGLINI (M5S). Ci può far capire tra questi tracciati quale dovrebbe essere quello del Moby Prince?

FABBRICOTTI. La mia è una supposizione, perché il tracciato H, a quanto pare, è anormale: è praticamente impossibile che due imbarcazioni si accompagnino una di fianco all'altra in questo modo.

PAGLINI (M5S). E gli orari quali sono?

FABBRICOTTI. Quanto agli orari, la prima battuta del radar è delle ore 21,19 e poi, a fianco, delle 21,20 (un minuto è il tempo che l'antenna impiega a compiere un giro completo). Poi va avanti, finché arriva a battere alle 21,25; di seguito, i due segnali fermano, ma non perché sia la nave a fermarsi.

PAGLINI (M5S). Perché sono sotto a una certa velocità, troppo bassa per poter essere rilevata da un *radar*: è così?

FABBRICOTTI. Fantastico: vuol dire che quel bersaglio si è fermato.

PAGLINI (M5S). E quale sarebbe invece l'imbarcazione che sostiene stia entrando in quella zona?

FABBRICOTTI. Quella che non sono mai riuscito a capire, nel tracciato C: arriva da fuori, dal mare.

PRESIDENTE. Tenete sempre presente che le ore 20 sono le 22, perché bisogna aggiungere sempre due ore: quindi, il tracciato C inizia alle ore 20, che sono le 22 secondo l'ora italiana.

FABBRICOTTI. Secondo l'ora di Greenwich, più quella di fuso orario. Nel tracciato C, dunque, l'imbarcazione appare alle 20 e va verso Livorno.

PAGLINI (M5S). E ha una certa velocità.

FABBRICOTTI. Sì, si batte bene con il *radar*.

PAGLINI (M5S). Le chiedo questo – e lo sottolineo anche a noi – perché, riguardando i documenti ufficiali e i giornali di chiesuola di alcune motovedette (in questo caso, il brogliaccio della CP 250), ho rilevato

un elemento abbastanza interessante, che forse è già stato oggetto di attenzione da parte di chi di dovere. Visto che stiamo valutando anche le varie ipotesi di collisione, c'è anche la possibilità che il Moby Prince si sia trovato un ostacolo davanti e abbia fatto una manovra d'emergenza. L'imbarcazione che lei individua più o meno in quegli orari non è stata rilevata? Abbiamo certezza della sua identità? Faccio presente che nel brogliaccio della motovedetta CP250, alle ore 00,10, gli addetti segnano la frase seguente: «L'equipaggio della bettolina è tutto in salvo». Quindi, nello specchio d'acqua che si trova nella zona di divieto d'ancoraggio, dove tutto avviene, qualcuno rileva che l'equipaggio di una bettolina comunque è in salvo (oppure lo sente attraverso un canale audio, che non è senz'altro il 16 VHF, dato che non ne abbiamo traccia, ma forse attraverso qualche altro mezzo di comunicazione). Oltretutto, quella notte, se non ricordo male, quando viene fatta la cernita delle bettoline, viene comunicato che tutte sono all'interno del porto, tranquillamente ancorate e «a posto»; sennonché, due giorni dopo, ne troviamo invece una all'isola del Giglio (ma qua dovrei riuscire a trovare meglio le informazioni).

Quindi, se questo tracciato potesse essere interessante per prendere in considerazione eventualmente anche l'ipotesi di una collisione e abbiamo qualcuno che alle ore 00,10 ha scritto che comunque si sapeva che quelli della bettolina erano tutti salvi, forse potremmo essere portati a valutare una situazione diversa, ma si tratta di una mia ipotesi. Le chiedo pertanto ulteriori chiarimenti sul tracciato che ci ha mostrato ora.

FABBRICOTTI. A che ora ha detto che l'equipaggio di questa pilolina viene rilevato come tutto in salvo?

PAGLINI (M5S). Alle ore 00,10.

FABBRICOTTI. Ora italiana o di Greenwich?

PAGLINI (M5S). Parliamo della motovedetta CP 250.

FABBRICOTTI. Forse ho fatto confusione io, ma la collisione risulta dopo le ore 10.

PAGLINI (M5S). Questo è l'orario normale.

PRESIDENTE. Quello che sta chiedendo la senatrice Paglini è se il tracciato C, relativo ad una barca che viene da fuori, può essere interpretato come quello di una nave o di un natante che è stato implicato nell'eventuale incidente, dato che gli orari sembrano corrispondere: alle ore 22 viene segnalato e alle ore 22,09 è vicino al cono; se uno fa un rapporto di velocità, lì si ferma, quindi vuol dire che ha rallentato, e in altri sette o otto minuti può essere arrivato nella zona della collisione, se è questa.

La senatrice Paglini dice che intorno alle ore 00,10 – quindi parecchio tempo dopo la collisione – c'è una voce, un segno del fatto che qual-

cuno sta cercando l'equipaggio di una bettolina. Voglio ricordare soltanto che – poiché il comandante Superina, ad un certo punto, correggendosi, dice: «ci è venuta addosso una bettolina» – stiamo tenendo in piedi anche l'ipotesi che una bettolina sia stata coinvolta in questa vicenda e che la ricerca dell'equipaggio di una bettolina che era ancora fuori a mezzanotte possa essere collegata alla sua presenza lì.

La domanda che le sta rivolgendo la senatrice Paglini è dunque se questa nave, di cui s'intravede l'entrata dalle ore 22 alle ore 22,09, può essere una bettolina: può essere compatibile con l'impatto ovvero con la sua presenza dieci minuti dopo nella zona d'impatto (che, lo ricordo, si è verificato alle ore 22,25, ma può essere anche connesso a qualcosa avvenuto qualche minuto prima)? Spero di aver interpretato bene, senatrice Paglini.

PAGLINI (M5S). Sì, Presidente.

FABBRICOTTI. Ho capito benissimo.

Innanzitutto, ecco il segnale che non ho saputo identificare. Non ci sono riuscito, perché ho fatto collimare tutti gli altri tracciati con il movimento che c'è stato davanti al Porto di Livorno e siamo riusciti a trovare il tracciato esatto di quella nave, mentre questo non ha alcun riscontro e ce l'ho solamente sul nastro che ha battuto il *radar*.

PRESIDENTE. Quindi, per esplicitare, lei sta dicendo che il tracciato C non corrisponde a nessuna nave che ha potuto riconoscere tra quelle lì presenti.

FABBRICOTTI. No.

PRESIDENTE. Benissimo.

FABBRICOTTI. Il fatto che il *radar* non lo batte più sicuramente è dovuto a che ha rallentato o si è fermato, dato che riusciamo a battere tutti i bersagli precedenti; non può essere altrimenti. Si vede da questa parte e la rotta che teneva andava verso la zona dove abbiamo il riscontro, ma non sono riuscito a ricavare più di questo.

PRESIDENTE. Ingegnere Fabbricotti, vorrei chiederle la stima della velocità di questo bersaglio (l'identificato C): dalle ore 22, alle 22,09, in quei nove minuti, che velocità aveva?

FABBRICOTTI. Non sarà stata sicuramente più di sei miglia.

PRESIDENTE. Per i non addetti ai lavori, cosa significa sei miglia all'ora in termini di nodi?

FABBRICOTTI. Un nodo è un po' meno di due chilometri, quindi sarebbe circa 11 chilometri.

PRESIDENTE. Questo lo so, ma vorrei sapere il rapporto tra nodi e miglia.

FABBRICOTTI. Nodi e miglia si equivalgono.

PRESIDENTE. Quindi viene rilevata solo se la barca che va oltre sei nodi. Il tracciato a cui stiamo facendo riferimento, dottor Fabbricotti, è sempre il C, che pensiamo possa essere relativo alla bettolina, non il tracciato F?

FABBRICOTTI. Anche nel tracciato F, a questa velocità, ci siamo proprio persi. Questo rilevamento l'ho fatto insieme ai tecnici del CRAM (Centro radar dell'Aeronautica militare) di Ciampino, poi l'ho messo insieme, ma non sono un esperto di *radar*.

PRESIDENTE. Quelli di Ciampino sono quelli di Valle Benedetta, giusto?

FABBRICOTTI. I radar sono di Valle Benedetta e i dati che ricevono vengono trasmessi in tempo reale e registrati a Ciampino.

PRESIDENTE. Quindi a Ciampino, in teoria, hanno ancora questi dati?

FABBRICOTTI. Non credo.

PRESIDENTE. La domanda che le facciamo è la seguente: la nave del tracciato C andava a più di sei nodi, però non sa a quanti esattamente, perché non si può rilevare da quel tracciato.

FABBRICOTTI. Dalle ore 20 alle ore 20,09.

PRESIDENTE. In nove minuti che distanza ha compiuto in miglia?

FABBRICOTTI. Dipende dalla velocità che aveva: per me, quest'imbarcazione andava tra le 12 e le 15 miglia.

CAPPELLETTI (M5S). Ha accennato al problema del timone, ipotizzando che ci potesse essere stata un'interruzione della corrente. Le chiedo, da tecnico, se è possibile che un'interruzione di corrente comporti il blocco della barra del timone: mi sembra inverosimile.

Mi collego anche a una domanda del Presidente: se ho capito bene, i tracciati *radar* che abbiamo sono dell'Aeronautica. Possibile che non ci fossero *radar* della Marina in esercizio che registrassero i tracciati analo-

gamente a quelli dell'Aeronautica (che possono essere utili, ma fino ad un certo punto)?

FABBRICOTTI. È assolutamente possibile che se manca la corrente si ferma tutto, perché la pompa che genera la pressione dell'olio è alimentata, in questo caso, con un motore di tipo particolare. È quella che dà la forza, infatti si chiama pompa principale. Se questa si ferma, si ferma tutto e la barra del timone rimane dov'è.

Invece, se la pompa principale gira e dà pressione e si guasta tutto il resto (il comando del torchio, il manuale, il giro pilota o altro), il timone è fatto in modo tale che deve andare al centro. Infatti, come le dicevo, nonostante sulla nave fosse tutto bruciato, il timone era perfetto, lo abbiamo attaccato al motore 440, abbiamo messo in moto ed il timone, senza bisogno di attaccare niente, è andato al centro.

Per quanto riguarda i *radar*, a me non risulta che allora ve ne fossero nella zona di Livorno che possano aver registrato qualcosa. Penso invece che sicuramente ci fossero, in quel punto, delle navi militari che possono aver fatto delle registrazioni, perché proprio in quel periodo c'erano delle navi che trasportavano anche armi e che sicuramente registravano tutto (c'era una banchina, l'abbiamo visto tutti).

PRESIDENTE. Su questo punto c'è un equivoco: registrare significa registrare e conservare, rilevare invece significa rilevare al momento senza che poi rimanga memoria di quanto rilevato. La domanda che le fa il collega è se vi fossero *radar* non che rilevano ma che registrano, quindi che mantengono la registrazione nel tempo.

FABBRICOTTI. No, non della Marina. Ora esiste il VDR, che è la scatola nera che registra e conserva per 24 ore tutto quello che avviene a bordo della nave e registra tutta la configurazione del *radar*.

PRESIDENTE. L'Aeronautica invece aveva *radar* che registravano e che sono riportati sulla cartina.

FABBRICOTTI. Questo è il *radar* dell'Aeronautica per il controllo del traffico aereo.

FLORIS (FI-PdL XVII). Se poi permette, signor Presidente, vorrei avvicinarmi a lei per consultare la cartina insieme al dottor Fabbricotti. Questi tracciati che vediamo naturalmente indicano anche il senso di marcia del natante, io vedo un tracciato che però non so se sia in entrata o in uscita. Ci sono gli orari, ma volevo sapere da lei se qui è identificata in qualche modo il Moby Prince.

FABBRICOTTI. Qui vengono riportate graficamente le accostate che ha fatto la nave, che poi arriva qui in fondo, prende la rotta 315 e va a Savona.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Invece questo tracciato C a cosa è riferito?

PRESIDENTE. Il tracciato C è quello della nave che si ferma all'imboccatura del cono, perché rallenta.

FABBRICOTTI. Basta che vada sotto le sei miglia. Comunque questa non è una cosa normale.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Non è mai stato interrogato il comandante di questa nave del tracciato C? Signor Presidente, lo cerchi subito e lo faccia venire.

FILIPPI (*PD*). La prima questione che vorrei porre è la seguente: i tracciati H, che sono plurali, lei li attribuisce ad un comportamento strano che probabilmente ha il Moby Prince dopo l'impatto, perché gli orari (le 21) sono successivi a quello dell'impatto. Una domanda banale che mi viene da porre è come mai non è stata rilevata prima, perché sicuramente il Moby Prince procedeva ad una velocità maggiore di sei nodi.

FABBRICOTTI. Non viene rilevata perché in quel momento attraversa la zona del cono d'ombra.

PRESIDENTE. Nello schema potete vedere il cono di divieto di ancoraggio che termina con una zona tratteggiata, a forma semisferica, ma prima di quella zona c'è una zona precedente che invece è diritta, anch'essa tratteggiata, che è quella dalla quale verso la costa è impossibile vedere, ma è una cosa normale, nel senso che trattandosi di *radar* aerei vicino al sottocosta non riescono a rilevare: rilevano la zona ulteriore.

FABBRICOTTI. In ogni modo, per rendere più chiaro questo discorso, vorrei dire che abbiamo fatto una registrazione dei *radar* in diretta. Sapevamo che il Moby Fantasy, la nave sorella (che ora non c'è più) che aveva sostituito, dopo l'incidente, la linea di Olbia, usciva dal porto di Livorno esattamente allo stesso orario del Moby Prince e faceva la stessa rotta. Ci siamo quindi recati a Ciampino ed abbiamo aspettato l'orario per vedere quando questa nave sarebbe stata captata dal *radar* e l'abbiamo vista apparire proprio in quella zona, non prima, quindi abbiamo avuto la prova del nove che quella precedente è la zona d'ombra.

PRESIDENTE. Mi sembra quindi di capire che non c'è nulla di misterioso, ma che è una cosa normalissima, che avviene sempre.

FABBRICOTTI. Bisogna considerare le fasce del *radar*, che ha un'apertura calcolata: se deve essere orientata anche verso il cielo, deve alzare l'angolo e quindi si allontana. È come il fascio luminoso del faro di una macchina.

FILIPPI (PD). Per quanto riguarda gli altri tracciati, se capisco bene il tracciato A e il tracciato B sono delle navi in uscita, che lasciano la rada, mentre il tracciato C ed il tracciato F sono tracciati di navi in entrata, che vanno verso terra.

PAGLINI (M5S) Il tracciato F no, è in uscita.

FILIPPI (PD). Il tracciato C però è in entrata. Il velivolo presumibilmente attraversa il teatro della collisione subito dopo l'incidente.

PRESIDENTE. Secondo i dati a nostra disposizione, l'incidente è avvenuto alle 22,25.

FILIPPI (PD). Quindi poco dopo viene sorvolato dal volo Alitalia.

PRESIDENTE. Esattamente venti minuti dopo. Segnalo che il tracciato F potrebbe essere quello dell'Agip Napoli che si allontana.

FABBRICOTTI. No, non può essere perché procede ad una velocità incredibile, quindi non può essere un natante.

PRESIDENTE. In cinque minuti, quindi potrebbe essere un aereo?

FABBRICOTTI. Un aereo o un elicottero, perché non va proprio alla velocità di un aereo. Mi pare che sia scritto nella mia perizia, se ce l'avete.

PRESIDENTE. Va bene, adesso rivediamo quel punto.

FABBRICOTTI. Un natante così veloce non c'è, forse potrebbe essere un elicottero, io non lo so.

PRESIDENTE. Leggo per la Commissione quanto riferito al tracciato F: «Il bersaglio appare alle 21,56 GMT sulle coordinate 432450 Nord 101400 Est, con rotta a 202 gradi. Scompare alle 22,01 sulle coordinate Nord-Est. Il tracciato mostra che il bersaglio viene registrato per cinque minuti e nel tempo di registrazione percorre una distanza di oltre tre miglia ad una velocità superiore alle 38 miglia orarie. Considerata la velocità, si esclude possa trattarsi di una nave, ma pare verosimile che possa trattarsi di un veicolo il cui tracciato non avrebbe rilevato dati di identificazione normalmente trasmessi automaticamente tramite *trasponder*».

FABBRICOTTI. Con una velocità simile, potrebbe trattarsi di una nave militare veloce. Trentotto nodi sono una velocità ragguardevole, ma potrebbe essere. Adesso ci sono navi che raggiungono tranquillamente velocità di 30-32 miglia orarie.

PRESIDENTE. In ogni caso, stiamo parlando di un soggetto che si muove un'ora e mezza dopo l'impatto, non nella sua imminenza, quindi potrebbe anche non avere una grande attinenza. Si tratta di un natante (o di un velivolo) che si sposta e che viene tracciato in quel momento, alle 23,55.

URAS (*Misto*). Prima ho percepito – dico solo percepito, perché non ho ben chiaro il discorso – che agli orari riportati nel tracciato dobbiamo aggiungere due ore. Non sono sicuro se sto facendo un ragionamento corretto, ma mi pare che il tracciato che riguarda ipoteticamente la Moby (quel tracciato ondulato, a riga doppia) abbia orari molto vicini al tracciato ondulato che poi va verso il tracciato B, che potrebbe essere riferito ad un altro traghetto, ma comunque sicuramente ad un natante. La domanda che mi sorge spontanea è, se la Moby ha trovato gli stessi ostacoli, se si possa escludere che la Moby e questo natante siano stati vicini per una fase tale da determinare eventualmente una deviazione improvvisa che poi abbia determinato la collisione con l'Agip Abruzzo.

PRESIDENTE. Leggo dalla perizia del dottor Fabbricotti: «Compare alle 21,36 sulle coordinate 4330 Nord-1013 Est, a 3,4 miglia dall'imboccatura del porto con rotta Sud-Ovest. Il tracciato mostra che il bersaglio ha eseguito una serie di deviazioni o variazioni brevi di rotta fino alle 21,57, quando ha accostato per 315 gradi e ha mantenuto questa rotta definitivamente. I dati fanno ritenere trattarsi della motonave Aldo».

FABBRICOTTI. Quello che ho scritto nella perizia lo avevamo rilevato proprio, come dicevo prima, dall'osservazione della partenza della nave da Livorno, quando il pilota l'ha portata fuori. Non ci si può confondere su quello, perché le navi non escono una attaccata all'altra, ma prima una e poi l'altra. Il natante appare alle 21,36, praticamente un'ora dopo. No, due ore dopo.

PRESIDENTE. Quindi i movimenti che sta facendo sono movimenti legati al fatto che passa nella zona in cui c'era stata la collisione.

FABBRICOTTI. C'è qualcosa di strano.

PRESIDENTE. Dalle 21,36 alle 23,26, in quel momento il Moby Prince non era ancora stato rilevato.

URAS (*Misto*). Il tracciato B inizia alle 21,36, sotto vedo riportato l'orario delle 21,20, che mi pare sia quello riferibile alla Moby, quindi

la distanza temporale non mi pare essere di due ore, mi pare essere di 15 minuti.

PRESIDENTE. Gli orari che sono lì riportati vanno regolati, ma lei ha ragione quando dice che un natante passa vicino al Moby Prince alle 21,36, ovvero quattro minuti dopo, ad una distanza che pare essere di non più di mezzo miglio, quindi la motonave Aldo passa a mezzo miglio dal Moby Prince.

URAS (*Misto*). Vedo che questo tracciato B interseca il tracciato evidentemente riferibile al Moby Prince in diversi orari che vengono indicati: 21;25, 21;28, 21;20, 21;38, 21;36.

Quello che mi chiedo è se sia pensabile che, in una situazione di pericolo, con una collisione appena avvenuta e con dei natanti in fiamme, la nave Aldo possa essere mandata in quel punto. Vorrei riuscire a capire, se questi sono i tracciati, se è possibile che la nave Aldo sia potuta passare nel bel mezzo della zona delle operazioni di soccorso, con tutte le motovedette ed i rimorchiatori che sono sopraggiunti in quel punto.

PRESIDENTE. Verificheremo questo fatto, intanto mi sembra evidente che questo è un elemento che non avevamo fino a questo momento.

FABBRICOTTI. Questi sono dati che io ho rilevato, i nomi delle navi sono riferiti alle partenze che mi sono state dette, poi i tracciati sono giusti.

PRESIDENTE. Bene.

FABBRICOTTI. Poi nemmeno io riesco ad immaginare che un comandante si arrischi a tanto, se vede che c'è un incendio e se avviene qualcosa del genere. Resta il fatto che questi sono i natanti che sono stati registrati.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Chiedo scusa, ingegner Fabbricotti, ma immagino che lei abbia presentato questo piano alla procura.

PRESIDENTE. Senatore Floris, lei deve fare una domanda completa, deve concludere, poi io do la parola all'ingegner Fabbricotti perché risponda.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Non è che lei mi debba rispondere, perché può non saperlo, ma vorrei sapere se di questa motonave Aldo qualcuno è stato chiamato dalla procura, o se lei ha sentito qualcuno.

FABBRICOTTI. Il nome «Aldo» è stato ricavato in base alle informazioni della partenza. Sappiamo che la motonave è partita a quell'ora e ha raggiunto quella zona a quell'ora. Quelle navi erano lì.

PRESIDENTE. Ringrazio ancora il dottor Fabbricotti per il suo contributo, speriamo di non doverla ancora disturbare. Avverto i colleghi che già nel pomeriggio saranno disponibili le perizie richieste.

Dichiaro così conclusa l'audizione odierna.

I lavori terminano alle ore 14,20.

