



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 52

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

AUDIZIONE DEL SIGNOR PASQUALE D'ORSI, EX DIPENDENTE
DELLA SOCIETÀ NAVARMA

59^a seduta: martedì 30 maggio 2017

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E**Audizione del signor Pasquale D'Orsi,
ex dipendente della società Navarma**

PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 6 e <i>passim</i>	D'ORSI	Pag. 3, 5, 6
CAPPELLETTI (M5S)	28		
FILIPPI (PD)	30, 31		
FLORIS (FI-PdL XVII)	30		
GRANAIOLOLA (Art.1-MDP)	26		
MUSSINI (Misto)	32		
PAGLINI (M5S)	26, 27, 29		

Sigle dei Gruppi parlamentari: ALA-Scelta Civica per la Costituente Liberale e Popolare: ALA-SCCLP; Alternativa Popolare-Centristi per l'Europa-NCD: AP-CpE-NCD; Articolo 1 – Movimento democratico e progressista: Art.1-MDP; Federazione della Libertà (Idea-Popolo e Libertà, PLI): FL (Id-PL, PLI); Forza Italia-II Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Direzione Italia, Grande Sud, M.P.L. – Movimento politico Libertas, Riscossa Italia: GAL (DI, GS, 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-Campo Progressista-Sardegna: Misto-CP-S; 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.

Interviene il signor Pasquale D'Orsi, ex dipendente della società Navarma. 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 11,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del signor Pasquale D'Orsi, ex dipendente della società Navarma

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del signor Pasquale D'Orsi, ex dipendente della società Navarma

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 signor D'Orsi, che ringrazio per la sua disponibilità.

Chiedo all'audito se ritenga che il suo intervento debba essere secreto e la stessa domanda rivolgo ai commissari. In ogni caso, l'audito e i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la secrezione 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.

Inizierei chiedendo al signor D'Orsi di descriverci qual era la sua funzione e quali erano i suoi compiti all'interno della società Navarma all'epoca dei fatti, nonché di raccontarci quello che ricorda della sera dell'incidente, a partire dal momento in cui la nave uscì dal porto fino ad arrivare a quello che accadde nei giorni successivi all'incidente.

A lui cedo quindi volentieri la parola, ringraziandolo ancora una volta per aver accettato il nostro invito.

D'ORSI. All'epoca dei fatti la mia funzione in seno alla società Navarma era quella di vice ispettore. Eravamo solo in due, io e il mio capo, a dirigere la parte tecnica: io ero più operativo, mentre il mio capo si occupava per lo più delle carte, perché ci sono da tenere anche tante carte sulle navi.

Come tutte le sere, alla partenza del Moby Prince eravamo a Livorno, in quanto in prossimità del traghetto c'era una nave della Navarma che faceva i lavori: la sera quindi andavamo lì, salutavamo il comandante e gli amici e poi andavamo a dormire sul Moby Baby – la nave che faceva i lavori – dove alloggiavamo. Quando il ponte era chiuso e si poteva passare – se era aperto non era possibile – non avevamo neanche bisogno di prendere la macchina, per cui passavamo dentro il porto, davanti ai rimorchiatori, per arrivare in fondo alla banchina dove era ormeggiato il Moby Baby. Quella sera, nel passaggio dal ponte ai rimorchiatori, vedemmo sfilare il Moby Prince, con cui eravamo partiti più o meno assieme. Il traghetto quindi andò via, mentre noi andammo sulla nave e ci mettemmo a dormire.

Dopo un po' di tempo si avvertì un trambusto e venimmo svegliati: si diceva che doveva essere successo qualcosa. Che cosa fosse successo, però, non si sapeva. «Venite fuori», ci fu detto. Nei pressi dei rimorchiatori c'era un bar e la gente che era sul posto aveva sentito dalle radio dei rimorchiatori ormeggiati all'epoca proprio sulla banchina, sulla strada, che poteva essere coinvolto anche il Moby Prince.

Noi eravamo lì e non si sapeva che cosa fare. Passò allora da lì uno dei piloti di Livorno – credo che fosse il comandante Savarese – che ci invitò ad andare con lui sulla stazione di pilotaggio per cercare di capire dai radar che cosa stesse succedendo. Siamo andati con lui, senza però riuscire a chiarirci le idee circa il coinvolgimento del Moby Prince. Siamo ritornati quindi verso la Capitaneria, dove si cominciavano a raccogliere le persone.

La nave in effetti era visibile dalla rotonda Mascagni – per chi è pratico di Livorno verso l'uscita Sud – dove si era raccolta tanta gente e da dove si vedeva un bagliore.

A quel punto si disse che era il Moby Prince. Se ricordo bene, fu allora che il mio capo – all'epoca avevamo i primi telefonini – avvisò l'armatore, il commendator Achille Onorato, in quanto Vincenzo Onorato non si sapeva dove fosse; in ogni caso fu un po' più difficile contattarlo perché non era raggiungibile, era fuori campo. Mi pare che dopo un po' arrivò anche lui. Rimanemmo comunque tutta la notte là a correre come matti dalla rotonda Mascagni alla Capitaneria per cercare di vedere se le barche che arrivavano e i rimorchiatori che ritornavano portassero delle persone in salvo. Fu la più brutta della mia vita. La nave, che fumava sempre, fu rimorchiata – credo al pontile petroli – e messa in banchina.

A quel punto, con tutta quella gente, ci avvicinammo alle transenne che erano state collocate dalla Polizia e dai Vigili del fuoco. Credo che rimanemmo là tutta la giornata – a questo punto, per la verità, i ricordi si fanno un po' confusi – e non ricordo bene se io fui chiamato quel giorno stesso o il giorno dopo. In ogni caso, ero sulla nave e mi stavo facendo una doccia quando venne un carabiniere – così mi pare – che mi disse di seguirlo; mi portò sotto la nave, dicendomi che si avvertivano dei rumori dentro il traghetto. A sentire quelle parole rischiai di svenire, pensando che ci fossero delle persone ancora vive.

Siccome non si poteva salire sulla coperta perché le lamiere erano semi-incandescenti, anche se non c'erano più le fiamme, e dal momento che in garage non si poteva entrare, mi chiesero allora, consultando dei disegni, dove fosse possibile praticare un'apertura a livello di banchina-nave, in modo tale che non ci fossero problemi (ad esempio, la presenza di casse di nafta). Io marcai la zona e fu fatto un taglio; dopo del tempo qualcuno riuscì ad entrare dentro, dove era l'inferno.

Verso sera – sempre se ricordo bene – fui portato dai Vigili del fuoco, che erano andati sulla nave in coperta dal lato mare, che era stato il meno colpito dall'incendio, da dove si avvertivano dei rumori: era una sfuggita della sala motori, che arrivava fino al ponte di coperta. Mi chiesero come si poteva fare. Ricordo che c'era una luce accesa sotto e che non c'erano tracce di fiamme.

In ogni caso, senza troppi particolari, bisognava che qualcuno guidasse quei ragazzi, che erano tutti giovanissimi. Io mi feci legare allora con una cima e scesi la scaletta seguito dai Vigili del fuoco. Andai giù e vidi che non c'era traccia di incendio in sala motori. C'erano le porte stagne tagliafuoco: dal lato di pruvavia si accedeva alla sala generatori, mentre dal lato di poppavia si andava verso l'elica, ma era impossibile aprire la porta, perché non ci si poteva avvicinare. Salimmo poi sopra e ci mettemmo a disposizione di queste persone, perché bisognava fare un po' da guida: facendo riferimento ai disegni, facevano delle domande per conoscere la nave e avere indicazioni sui vari locali.

PRESIDENTE. Signor D'Orsi, le farò adesso alcune domande più precise, chiedendole di specificare meglio alcuni passaggi, tenendo conto anche delle affermazioni rese da altri auditi e della necessità di collocare certe informazioni in orari precisi.

La prima cosa che le chiedo – immagino che sia una richiesta condivisa anche dai colleghi commissari – è di chiarire meglio che cosa intende quando dice che all'epoca era vice ispettore: qual era la funzione degli ispettori in seno alla Navarma? Le chiedo di spiegarcelo esplicitamente perché, da quello che lei ha riferito, abbiamo capito che il suo capo – Starace, se non sbaglio – si occupava della parte burocratica e lei della parte operativa.

D'ORSI. Eravamo due in uno.

PRESIDENTE. Qual era però esattamente la funzione svolta dagli ispettori in seno alla società?

D'ORSI. Gli ispettori sono al servizio della nave. Oggi è un po' tutto cambiato, ma in generale, quando la nave fa delle richieste – sia di materiali di consumo che di forniture e di interventi tecnici – queste vengono vagliate dall'ispettore, che fa poi intervenire la ditta capace di rispondere a quella richiesta particolare e non ad una qualsiasi.

PRESIDENTE. L'ispettore, quindi, è la persona che risponde alle richieste di servizi della nave, a cominciare da quelli di carattere tecnico?

D'ORSI. Io direi che più che rispondere, l'ispettore procura l'intervento.

PRESIDENTE. Perfetto.

Ovviamente voi avevate anche il compito di verificare se una certa richiesta fosse congrua e giusta per cui, ad esempio, a fronte di una richiesta di sostituzione, voi facevate fare una verifica per capire se ce ne fosse effettivamente necessità. È così?

D'ORSI. Esattamente. Vi faccio l'esempio banale della sostituzione di una lampadina: io non sono in grado di stabilire se una lampadina è riparabile oppure no, per cui chiamo una ditta esperta che verifica la necessità effettiva della sostituzione, per cui poi si procede di conseguenza.

PRESIDENTE. A questo punto per me è chiara la funzione dell'ispettore.

Adesso vorrei concentrarmi, invece, sul momento dell'uscita della nave dal porto. Poco fa lei ci ha detto che eravate su una nave accanto e che andavate a salutare quelli della nave prima di andare via.

Nella dichiarazione da lei resa a verbale nel maggio del 1993 lei ha affermato che eravate al bar Scotto, a Livorno. Ho bisogno di capire in che posizione si trovava il bar e a che ora eravate lì. Le chiedo, infine, se ricorda di aver visto la nave uscire anche fuori dalla diga della Vegliaia oppure se per salire sul Moby Baby siete andati via già nel momento in cui la nave si è staccata dal molo. Le faccio questa domanda perché, ove lei mi dicesse di aver visto la nave andare oltre la Vegliaia, le chiederei se la serata era limpida e se in quel momento vedeva qualcosa all'orizzonte oppure no.

D'ORSI. Provo a rappresentare la situazione su un foglio.

Ipotizzando che questo sia il Moby Prince, ci sono circa 200 metri prima di arrivare ad un ponte girevole; superato questo ponte, da una parte c'è il mare e dall'altra la Capitaneria. Noi passammo quindi davanti alla Capitaneria e qui, più avanti, c'era all'epoca il bar Scotto. Percorrendo poi un altro ponte – che una volta era girevole e adesso non lo è più – si arrivava al Moby Baby. Quando dunque la nave usciva dal porto, noi potevamo vederla nel momento in cui attraversava questa zona; quando però arrivava all'altezza dei fari rossi e verdi non la vedevamo più. Se fossimo stati in un punto in alto, probabilmente l'avremmo vista.

PRESIDENTE. Quindi, una volta che la nave usciva dall'imboccatura del porto, era invisibile, non si poteva più vedere?

D'ORSI. Era invisibile. Noi eravamo qui.

PRESIDENTE. Il mare dov'era? Mi disegna il mare?

D'ORSI. Era qui.

PRESIDENTE. Più o meno a 500 metri.

D'ORSI. Io l'ho messo troppo avanti; diciamo che la nave era più indietro. La nave poi è passata ed è uscita dal porto.

PRESIDENTE. Si ricorda se la serata era limpida oppure se c'era foschia, se c'era nebbia?

D'ORSI. C'era un po' di foschia, ma credo che a Livorno sia un classico, specialmente nei periodi in cui c'è tanto caldo. Eravamo a mezzi tempi, però c'era visibilità. Fuori non lo so.

PRESIDENTE. Cerchiamo di fissare questo momento: la nave uscì intorno alle ore 22,20. È esatto?

D'ORSI. Sì. Le 22,30 era l'ora della partenza.

PRESIDENTE. Sì, però forse uscì un po' prima, perché l'impatto è avvenuto prima.

D'ORSI. No, credo che la partenza fosse alle ore 22.

PRESIDENTE. Sì e poi, tra una cosa e l'altra, uscì alle 22,15-22,20.

Passando ad un altro punto, può dirci se, quando guardava lontano, c'erano molte navi in rada? Ricorda di aver visto luci di navi in rada oppure no?

D'ORSI. No.

C'è da dire che, quando uno si abitua ad una certa visuale per cui tutti i giorni vede navi in rada, se anche ci sono, non ci fa più caso. Non so quella sera quante ce ne fossero.

PRESIDENTE. Lei prima ha ricordato di essere tornato a bordo del Moby Baby, che era nel punto che ci ha indicato adesso sul disegno. Lei ha detto di aver sentito in quel momento dello scompiglio e di essere stato avvertito da un ragazzo di nome Antonio. Ricorda il cognome?

D'ORSI. Antonio era un ragazzo che lavorava con una ditta che faceva interventi elettrici sulla nave.

PRESIDENTE. Era quindi un elettricista.

D'ORSI. Sì, anche se poi cambiò lavoro e la ditta non esiste più, per cui non saprei dirvi.

PRESIDENTE. Non ricorda il cognome?

D'ORSI. No, assolutamente.

PRESIDENTE. Chi c'era con lei sul Moby Baby? Quello che voglio sapere è se questo ragazzo avvertì lei e l'equipaggio o altri colleghi, anch'essi ispettori della Navarma, che erano a bordo?

D'ORSI. Non c'erano altri ispettori; c'eravamo io e il signor Starace.

In ogni caso, più che avvertirci direi che Antonio vociò sulla nave che stava succedendo qualcosa. «Mi pare di aver sentito Moby Prince», riferì Antonio, che veniva dal luogo in cui c'erano i rimorchiatori con le radio accese, per cui era possibile ascoltare i discorsi che si facevano tra di loro.

PRESIDENTE. È Antonio, quindi, a dire che forse era coinvolto il Moby Prince?

D'ORSI. Penso di sì o forse lo abbiamo sentito dopo, quando siamo tornati davanti alla Capitaneria. Mi scusi, ma non ricordo.

PRESIDENTE. Mi rendo conto che è passato molto tempo, ma le chiedo di descriverci meglio il momento in cui lei viene avvertito: verso che ora è successo? Ricorda l'orario?

D'ORSI. Non ho guardato mica l'orologio. Io sono sceso assieme al mio capo e siamo andati verso la zona in cui si potevano recuperare delle notizie.

PRESIDENTE. Verso la zona piloti o verso la Capitaneria?

D'ORSI. No, verso la zona dei rimorchiatori, perché è lì che si poteva sentire qualcosa attraverso le radio ed è lì che, se non sbaglio, arrivò poi il comandante Savarese, che ci portò alla stazione di pilotaggio in fondo, dopo il Moby Baby.

PRESIDENTE. Voi avevate però un contatto telefonico con il Moby Prince: non provaste subito a chiamare?

D'ORSI. Abbiamo provato.

PRESIDENTE. E che cosa è successo?

D'ORSI. Niente.

PRESIDENTE. In che senso?

D'ORSI. Non ci fu risposta.

PRESIDENTE. Non ci fu risposta o non c'era segnale?

D'ORSI. Il segnale in quella zona c'è: quando poi la nave esce dal porto oltre le tre miglia il segnale cade. La nave era al limite delle tre miglia, ma penso che, nel momento in cui noi abbiamo tentato di contattare la nave, la tragedia fosse già successa.

PRESIDENTE. Chi provò a contattare la nave con il telefonino? Lei o Starace?

D'ORSI. Provammo un po' tutti. C'erano anche altre persone che avevano parenti a bordo e tutti chiamavano con i telefonini.

PRESIDENTE. E non ci fu possibilità di entrare in comunicazione?

D'ORSI. No.

PRESIDENTE. A parte il telefono in dotazione, c'erano altri strumenti con cui potevate contattare la nave, ad esempio una ricetrasmittente o qualcosa del genere?

D'ORSI. C'era il VHF, ma si tratta di uno strumento di lavoro e a chi non è abilitato ne è vietato l'uso per motivi che non hanno a che fare con il lavoro. Sul VHF, ad esempio, posso chiamare la Capitaneria, i piloti e un mare di canali, ma non posso chiamare casa mia. Se io mi mettessi un VHF a casa mia, potrei essere multato.

PRESIDENTE. Con il VHF, però, in quel momento lei avrebbe potuto chiamare la nave per l'emergenza?

D'ORSI. No.

PRESIDENTE. Perché no?

D'ORSI. Perché sul Moby Baby era tutto spento, era una nave in disarmo.

PRESIDENTE. Ho capito.

Come dirigenti della Navarma non avevate quindi in dotazione personalmente delle ricetrasmittenti?

D'ORSI. No.

PRESIDENTE. Le faccio un'altra domanda, signor D'orsi. Si ricorda se fu lei a telefonare ad un certo punto al signor Pacini per avvertirlo di quello che era successo? Il signor Pacini ha dichiarato, infatti, di essere stato avvisato da lei mentre stava andando via, per cui poi è tornato indietro.

D'ORSI. Può darsi.

PRESIDENTE. Non ricorda questo fatto con precisione?

D'ORSI. No, però se lo ha detto lui...

PRESIDENTE. Tornando all'incontro con il pilota Savarese, come ci ha detto, voi usciste e vi dirigeste alla Capitaneria, dove trovaste Savarese.

D'ORSI. Più che in Capitaneria, noi lo trovammo dove c'erano i rimorchiatori.

PRESIDENTE. E Savarese vi accompagnò dai piloti?

D'ORSI. Savarese disse che non riusciva a capire che cosa fosse successo, ma che comunque era successo qualcosa di brutto.

PRESIDENTE. Non le disse di aver visto il Moby Prince? Le faccio questa domanda perché il signor Savarese ci ha riferito, invece, di aver visto il Moby Prince dalla terrazza del suo palazzo insieme ad un professore, suo vicino di casa. Ci ha detto di aver visto uscire il Moby Prince da una zona di fumo e, a quel punto, di essere sceso giù per cercare di avvertire del fatto che si trattava del Moby Prince. Ricorda questo passaggio?

D'ORSI. No, a me non risulta e mi spiego meglio.

Il comandante Savarese abitava in una zona a 500 metri a Sud di Piazza della Rotonda Mascagni, che è abbastanza in alto. Lui aveva dunque la visuale di buona parte del golfo, per cui può aver visto sicuramente.

PRESIDENTE. Lei però non ricorda che Savarese le abbia detto di aver visto il Moby Prince uscire dal fumo?

D'ORSI. No, assolutamente. Se lo ha detto, non me lo ricordo. In ogni caso, non credo che in quel momento abbia detto una cosa del genere; ha detto solo di andare a vedere dai radar della stazione di pilotaggio, perché lì c'erano dei megaschermi. Fu allora che vedemmo una sagoma grande - l'Agip Abruzzo - e una sagoma più piccola, che faceva semicerchi attorno.

PRESIDENTE. In effetti Savarese ricorda questa rotazione, questo movimento della nave più piccola, aggiungendo che in quel momento c'era il pilota Sgherri.

D'ORSI. Potrebbe essere che a quel punto abbia capito e che lo abbia detto.

PRESIDENTE. Ma a lei disse del Moby Prince?

D'ORSI. Sinceramente non ricordo.

Mi consenta di fare però una precisazione, visto che prima lei mi ha invitato a raccontare tutti i fatti. Quando io accompagnai i signori che vi ho detto e scendemmo giù in sala macchine, c'erano tutti i macchinari alla via, come se la nave stesse navigando.

PRESIDENTE. Tutti i macchinari alla via?

D'ORSI. C'erano due generatori in moto, così come erano in moto il compressore dell'aria che serve per l'avviamento e i depuratori; anche i motori giravano a moto lento.

PRESIDENTE. Che cosa rendeva ferma la nave allora?

D'ORSI. Vorrei spiegare bene il motivo per cui, secondo me, la nave faceva questi giri. Cercherò di essere il più chiaro possibile, servendomi di un altro disegno.

Non voglio fare il saccente, ma ipotizziamo di avere qui uno «zero» e qui un altro «zero», ed una leva che determina la rotazione. La leva normalmente è in questa posizione; potrei sbagliarmi, ma, manovrando la leva in questa direzione, si va a marcia avanti e, manovrando verso quest'altra direzione, si va a marcia indietro o viceversa.

PRESIDENTE. Quindi c'è una leva che dà la direzione, in avanti o indietro e quella leva era leggermente spostata in avanti.

D'ORSI. Esattamente. Qui c'è l'apertura del gas.

PRESIDENTE. Lei intende la quantità del gas metano?

D'ORSI. No.

La nave era dotata di un sistema KaMeWa (Karlstad Mekaniska Werkstads Aktiebolag), con le pale orientabili, per cui il motore e l'elica girano sempre nello stesso verso. Nel momento in cui si deve invertire il senso di marcia, non si fa altro che dare un comando alle pale, che si orientano al contrario, per cui la nave va a marcia indietro.

Provando a ricordare, se questo è lo «zero», direi che io ho trovato la leva in questa posizione. Che cosa significa questo, dal momento che sono stato io a fermare i motori su ordine della Polizia e dei Vigili del fuoco? Quando la nave è ormeggiata in banchina, con questa potenza minima non si muove, tant'è vero che a volte si fanno le prove in banchina, rinforzando gli ormeggi, quando si spinge l'acceleratore e si fa gas. Se però la nave è libera, il lento girare delle eliche – probabilmente il timone era alla banda – spiegherebbe il perché di quel moto di tipo circolare.

PRESIDENTE. Lei sa che il timone è stato trovato a 30 gradi a dritta?

D'ORSI. So che non era a zero, ma non sapevo che fosse a 30 grandi, cosa che sarebbe comunque coerente con la mia teoria. Preciso che ho messo io poi le leve a zero.

PRESIDENTE. Le ha messe a zero per bloccare la nave?

D'ORSI. No, la nave era ormeggiata dopo l'impatto.

PRESIDENTE. Le ha messe a zero per spegnere i motori?

D'ORSI. I motori furono spenti subito, sempre su ordine della Polizia, così come il compressore dell'aria. C'era il problema dei generatori che erogavano la corrente, perché in sala macchine c'era la corrente.

PRESIDENTE. C'era la corrente, la luce accesa.

D'ORSI. Dunque siamo andati; poi sono tornato al Moby Baby, dove sono venuti a riprendermi chiedendomi di andare a fermare i generatori, che a quel punto potevano rappresentare più un pericolo che un aiuto. È vero che davano luce, ma in sala macchine la luce non serviva a niente e si trattava sempre di motori che giravano e di nafta che circolava.

Chiesi allora l'ausilio di qualcuno, anche se non ricordo bene di chi. Dissi: «Io vado, non ho problemi». Mi munii di tuta e con una *flashlight* (torcia) ridiscesi attraverso la famosa sfuggita attraverso cui mi ero calato, legato con una cima; toccando la parete, mi accorsi che il locale generatori non era caldo. Di poppavia, invece, non ci si poteva accostare. Operai con tutte le precauzioni di questo mondo perché, come sapete, aprire una porta in caso di incendio può procurare un ritorno di fiamme; lì invece niente. Sono andato quindi ed ho fermato i due generatori.

PRESIDENTE. Era con i Vigili del fuoco in quel momento?

D'ORSI. Sì, c'era il mondo. Non sono mai stato solo sulla nave.

PRESIDENTE. D'accordo.

Si ricorda da queste leve la direzione di marcia che davano le eliche KaMeWa oppure ha visto soltanto che erano leggermente fuori dallo zero?

D'ORSI. Fuori dallo zero significa che il passo era leggermente orientato: era inserito 1 o 1,5. All'epoca dissi anche quanto avevo letto sul settore, ma ora non ricordo più. Questo 1 o 1,5 dà il gas.

PRESIDENTE. Quella era la direzione, la forza; tuttavia, secondo il sistema KaMeWa, come lei diceva, le eliche danno la direzione di marcia in avanti o indietro. Le leve dirigevano anche le KaMeWa, oppure quello delle KaMeWa era un altro comando?

D'ORSI. Una dà impulsi al motore – aumenta o diminuisce la potenza – mentre l'altra dà il senso di rotazione, non la direzione.

PRESIDENTE. Si ricorda qual era il senso di rotazione? Portava in avanti o indietro?

D'ORSI. Se questa era leggermente avanti a 1,5, dava avanti: è però una deduzione, perché non è che si poteva vedere.

PRESIDENTE. Torniamo alla sede dei piloti, dove c'era Sgherri che guardava su un grande radar.

Savarese in audizione ci ha riferito che in quel momento appariva oramai certo che fosse coinvolto il Moby Prince, tant'è vero che diede il movimento rotatorio del Moby Prince ad una velocità molto lenta, di circa due nodi. Collocò peraltro il momento in cui eravate nella sede piloti dopo le 23, ma molto prima della mezzanotte, quindi intorno a 40 minuti dopo l'incidente.

Le faccio a questo punto una domanda. Quando vi siete resi conto che era coinvolto il Moby Prince, avete avvertito la Capitaneria? Qualcuno lo ha fatto oppure no e perché? Siamo al momento in cui voi venite a sapere che è coinvolto il Moby Prince e ciò avviene purtroppo molti minuti prima del ritrovamento casuale del traghetto in mare: sarebbe stato importante e sarebbe importante sapere se qualcuno avvertì la Capitaneria.

D'ORSI. Ci sarà stata l'Agenzia. In ogni caso, il personale – ufficiali o sottoufficiali – era tutto lì.

PRESIDENTE. Nella stanza dei piloti c'erano anche ufficiali della Capitaneria?

D'ORSI. No, assolutamente.

PRESIDENTE. La mia domanda si riferisce a quando eravate nella sede dei piloti, visto che, secondo Savarese, fu proprio quello il momento in cui fu chiaro che si trattava del Moby Prince e che se ne parlò proprio per lo strano movimento e la strana velocità di cui abbiamo detto. Siamo intorno alle ore 23-23,10, quindi quasi 50 minuti dopo l'accaduto, quando si viene a sapere che è coinvolto il Moby Prince, anche se in quel momento la Capitaneria ufficialmente non lo sa.

Quello che la Commissione si chiede è se, a quel punto, a qualcuno in quella stanza – da voi che eravate gli ispettori, al pilota Sgherri, allo stesso Savarese – venne in mente di avvisare la Capitaneria.

D'ORSI. Sono i piloti ad avvisare la Capitaneria, non l'ispettore o chicchessia. In genere la nave chiama i piloti, che danno l'uscita o l'entrata della nave alla Capitaneria, mentre la società si interfaccia per problemi di traffico terrestre, ma non su movimenti in entrata e in uscita delle

navi. Si presume, quindi, che la Capitaneria fosse stata già avvisata dai piloti.

PRESIDENTE. Lei però non ricorda il passaggio in cui si parlò esplicitamente del Moby Prince. Vedeste questa nave piccola, ma non sapevate di quale nave si trattasse, cosa che invece diventò certa quando avvisaste l'armatore. Vorrei che lei ci ricordasse quando avvisaste l'armatore, chi lo fece e come fu fatta la chiamata. La fece lei?

D'ORSI. No, io non ho chiamai né il commendatore, né il dottor Onorato. Credo di aver chiamato soltanto Pacini, che all'epoca era l'uomo più vicino agli armatori. Gli ho detto di avvisare tutti quanti perché poteva essere coinvolto il Moby Prince, ma non credo di aver fatto altre telefonate.

PRESIDENTE. Si ricorda chi avvisò Onorato? Fu qualcuno della sala piloti?

D'ORSI. Onorato lo sentii dopo, in mattinata.

PRESIDENTE. A me interessa sapere di quella sera.

D'ORSI. Penso che quella sera lo abbia sentito Pacini.

PRESIDENTE. Nessuno di quelli presenti nella sala piloti: si ricorda?

D'ORSI. No, da quella sede nessuno.

PRESIDENTE. Lei aveva il numero di telefono personale di Achille Onorato?

D'ORSI. Certo, il telefono di lavoro.

PRESIDENTE. Sia del commendatore che del figlio?

D'ORSI. Sì.

PRESIDENTE. Ovviamente lo aveva anche il suo capo di allora.

D'ORSI. Sì.

PRESIDENTE. Le chiedo, ancora, se dalla stanza dei piloti si sentivano le comunicazioni radio del canale 16, quelle dell'emergenza. Stavate ascoltando quelle comunicazioni?

D'ORSI. Sì. Il canale 16 è il canale dell'emergenza e quindi nessuno si può interfacciare, ma i piloti, secondo me, sono tenuti a tenerlo sempre acceso, così come la Capitaneria.

PRESIDENTE. Che cosa ricorda delle comunicazioni di quel momento, prima del ritrovamento del Moby Prince?

Le devo dire che siamo molto colpiti dal fatto che, nonostante molti avessero intuito che il Moby Prince – uscito dal porto alle 22,25 – fosse coinvolto nell'incidente, nessuno della Capitaneria chiese o diede indicazioni per la ricerca della nave investitrice e che contemporaneamente nessuno si preoccupò del traghetto. Questo ci colpisce, signor D'Orsi, ed è per questo che le stiamo facendo tutte queste domande.

D'ORSI. La cosa ha colpito anche me.

PRESIDENTE. Tutti i testimoni che abbiamo ascoltato ci hanno riferito che l'armatore e la compagnia lo sapevano, ma non la Capitaneria. Questo è incredibile, nel senso che la Capitaneria, che dovrebbe essere la responsabile di tutto, non viene informata da nessuno: tutti pensano che lo faccia qualcun altro.

D'ORSI. Sì, penso che sia così.

Come le dicevo, però, secondo me erano i piloti che avrebbero dovuto avvisare la Capitaneria e dare la posizione della nave: come facevo infatti a darla io con il telefonino e a terra?

PRESIDENTE. Non parlo di dare la posizione, ma del fatto di avvertire che nell'incidente era coinvolto il Moby Prince, con 140 persone a bordo!

D'ORSI. Noi eravamo al di fuori di tutto questo contesto. Quando andammo alla stazione dei piloti, lì si cominciò a dire che poteva trattarsi del Moby Prince, ma nessuno lo affermò con certezza.

PRESIDENTE. Il fatto che voi cercavate di mettervi in contatto con il Moby Prince e dalla nave nessuno rispondeva e che, ad un certo punto, si disse che poteva essere stato coinvolto il Moby Prince, non vi portò a dedurre che sul traghetto stesse succedendo qualcosa?

D'ORSI. Certamente. Nel momento in cui tutti dicono che può trattarsi del Moby Prince e la nave non risponde «ti scende il cuore nei calzini» – scusate l'espressione – perché ti dici che può essere veramente il Moby Prince.

PRESIDENTE. Lei, quindi, non avisò l'armatore e non sentì nessuno parlare con l'armatore. Il pilota Savarese ci ha riferito di aver chiamato lui stesso, alla fine, Achille Onorato tramite una persona che abitava nello stesso edificio di Onorato e che quest'ultimo, durante la telefonata, gli avrebbe chiesto addirittura se c'era nebbia. Lei, che era nella stanza, ricorda questa telefonata di Savarese?

D'ORSI. Assolutamente no. Se l'ha fatta, l'avrà fatta in separata sede, da un'altra parte. Comunque sicuramente, quando Savarese ha fatto quella telefonata, il signor Pacini e il mio capo avevano già ampiamente avvisato l'armatore dopo che abbiamo scoperto che quella coinvolta era una nostra nave.

PRESIDENTE. Andiamo di nuovo a quello che succede a bordo del traghetto dopo la collisione.

Lei sale una prima volta sul traghetto la mattina del 12 aprile. Il 10 aprile avviene l'incidente; la nave viene portata in banchina la mattina dopo e lei dice di essere salito a bordo alle 6 del mattino, quindi era la mattina del 12. È così?

D'ORSI. Per tutta la giornata dell'11 aprile siamo rimasti lì, perché era impossibile avvicinarsi.

PRESIDENTE. Perché la nave fumava e, se non sbaglio, nessuno si avvicinò o salì sulla nave l'11 aprile.

D'ORSI. Credo che non salirono neanche i Vigili del fuoco, che buttavano da terra acqua che poi, evaporando, creava ancora più fumo.

PRESIDENTE. Lei fece aprire un varco, perché le venne richiesto di indicare un punto dal quale entrare, dal momento che non si poteva entrare né da sopra, né da sotto. Ci ha descritto anche bene che cosa successe in sala macchine.

Volevo chiederle se, oltre ai Vigili del fuoco e alla Polizia scientifica, lei ricorda anche la presenza di giornalisti con telecamere.

D'ORSI. Uno lo ricordo benissimo in banchina.

PRESIDENTE. E dentro la nave?

D'ORSI. No, non credo che all'inizio ci fosse. Mi ricordo benissimo di questo signore, perché fu anche abbastanza scortese, ma era in banchina.

PRESIDENTE. Lei entrò nella nave indossando la tuta antifiamme, perché c'era un pericolo.

Andiamo invece alla sala timonieri, dove è avvenuto un fatto che noi abbiamo ricostruito in qualche modo con il signor Di Lauro e al quale lei, invece, oggi non ha ancora fatto riferimento: sto parlando dell'alterazione della leva della timoneria.

D'ORSI. Questo fa parte di un'altra...

PRESIDENTE. Se lei preferisce, possiamo sospendere la seduta, ma per noi comunque fa parte del discorso.

D'ORSI. Non ho problemi a rispondere; le chiedo solo di ripetere la domanda, Presidente.

PRESIDENTE. Noi abbiamo audito il signor Di Lauro, che doveva salire a bordo del Moby Prince e che poi, invece, in quella giornata è andato in ferie, avendo avuto un permesso. È ritornato la mattina successiva, dopo aver saputo quello che era successo. In audizione in questa sede ci ha detto di essere salito insieme a lei e ai Vigili del fuoco.

D'ORSI. No, non salì insieme a me. Io salii assieme ai Vigili del fuoco, con regolare permesso da parte loro. Incontrai il signor Di Lauro sul ponte e lo redarguii, perché io sapevo che a bordo non doveva esserci nessuno, a parte me e i Vigili del fuoco. Trovai invece questo signore, al quale allora dissi: «Ma lo sai che qua non ci puoi stare? Vai via e non toccare niente. Vai via!». Queste sono state le uniche parole che io ho mai rivolto nella mia vita a questo signore che, a quel punto, andò via.

PRESIDENTE. Lei quindi nega assolutamente che sia avvenuto quello che ci è stato riferito dal signor Di Lauro?

D'ORSI. Che lui è salito a bordo insieme a me e ai Vigili del fuoco?

PRESIDENTE. Non solo, il signor Di Lauro ha affermato di averla accompagnata in sala timoneria e di aver avuto da lei indicazioni per battere sulla leva del timone.

D'ORSI. Questo è quello che afferma lui. Io ho subito anche un processo per questo ed è stato ampiamente dimostrato che non era possibile fare nessuna operazione del genere.

Quello che non vorrei, perché adesso mi tornano alla mente tutti i miei dolori di 25 anni, è essere soggetto ad uno che definirei un lestofante, senza ombra di smentita.

Provo a spiegarle, Presidente, quello che Di Lauro sostiene: faccia conto che quello che ho disegnato ora è un terminale femmina, all'interno del quale si va ad incuneare il maschio. Questo era tutto quello che restava, perché poi qui c'era la ruota del timone, c'era tutto il resto e c'era questo ambiente distrutto, con vetri del ponte e così via.

PRESIDENTE. Stiamo parlando della sala di comando?

D'ORSI. Sì, della timoneria.

PRESIDENTE. Dove c'erano il comandante e il suo secondo.

D'ORSI. Il timone può essere governato a mano oppure in automatico, asservito dal giroruota, per cui basta dare la rotta e fa tutto da

solo. Spostando praticamente una delle due leve, si passa da una posizione all'altra.

PRESIDENTE. Quindi da manuale ad automatico.

D'ORSI. Benissimo. Premesso che nel caso di cui stiamo parlando sono state raggiunte temperature di 4.000-5.000 gradi, come ho sentito dire da un perito, era tutto fuso.

PRESIDENTE. Ci sta dicendo cioè che le due parti della leva erano fuse tra di loro? Arrivi alle conclusioni.

D'ORSI. Le conclusioni vengono da sé. Io sono un tecnico e non mi rendo conto, ma solo un mentecatto può dire quello che è stato detto. Come si fa a spostare questa cosa?

PRESIDENTE. Perché i due pezzi sono incastrati tra di loro?

D'ORSI. Sono fusi! Sono fusi!

PRESIDENTE. Lei quindi ha trovato le due leve fuse.

Mentre chiedo agli uffici di mostrare il disegno ai colleghi, chiedo al signor D'Orsi di dirci in maniera precisa se è mai stato in locale timoneria insieme a Di Lauro.

D'ORSI. No. Può darsi che il giorno che vi ho detto di averlo incontrato stesse nei paraggi, nelle vicinanze.

PRESIDENTE. Le faccio questa domanda perché c'è un testimone, tale Salvatore Valente, che ha dichiarato di averla vista parlare con il signor Di Lauro nella sala timoneria, vicino alla colonnina del timone.

D'ORSI. Ricordo benissimo Valente, perché fu colui che poi mi accompagnò a spegnere i generatori. Come vi dicevo, Di Lauro poteva benissimo stare lì, ma io non l'ho notato perché ero troppo preso dalla tragedia e dai tanti problemi. È facile dire di aver visto, ma che cosa si è visto?

PRESIDENTE. Ma Di Lauro è stato chiamato dai Vigili del fuoco e dai medici legali per riconoscere i cadaveri?

D'ORSI. Non lo so.

PRESIDENTE. Non lo sa? Può darsi che fosse lì per questo motivo.

D'ORSI. Non credo che sul posto sia stato possibile fare un riconoscimento.

PRESIDENTE. Ricorda invece la ricostruzione di parte delle leve ad opera dei periti del tribunale nominati dal pubblico ministero?

D'ORSI. Non ho capito bene la domanda. Ricordo la simulazione del timone.

PRESIDENTE. Sì, esattamente quello. Riesce a ricordare qualcosa al riguardo?

D'ORSI. Tutto quello che so è sul timone e per sentito dire, perché non seguivo più la cosa, anche per quell'altro motivo.

Credo che fu portato in banchina un generatore, i cui cavi elettrici furono collegati al timone che, dopo tutti gli acciacchi e dopo tutta la tragedia che era avvenuta, si mise a funzionare. Erano passati diversi anni quando si fece questa simulazione.

PRESIDENTE. Forse diversi mesi, non anni. Lei si ricorda anni?

D'ORSI. Era passato tanto tempo.

PRESIDENTE. Il perito era Fabbricotti?

D'ORSI. Sì.

PRESIDENTE. Io mi riferivo però ad un altro discorso.

Signor D'Orsi, ad un certo punto, davanti al pretore Belsito, lei afferma: «In qualità di tecnico della società guidavo le commissioni che andavano a bordo per analizzare tutte le varie situazioni della nave e, in un paio di queste occasioni, erano presenti tutti i periti. Si discuteva circa la posizione dello spinotto e io spiegai come funzionava il timone. Mi fu chiesto di togliere lo spinotto e di posizionarlo nell'altra posizione. Non è sempre semplice. Era la fine dell'anno 1991. Ho cercato di togliere lo spinotto del locale agghiaccio su richiesta dei consulenti e poi sono stati i consulenti stessi a picchiarci sopra nel tentativo di sfilarlo, tanto che era stato rovinato e poi da loro stessi ricostruito *ex novo*». Si ricorda questa cosa? Può raccontarcela?

D'ORSI. Sì. C'era questa commissione. Siamo nel locale agghiaccio, dove c'è la macchina del timone.

PRESIDENTE. Quindi non siamo nel luogo in cui c'era la leva che lei ha disegnato poco fa: siamo in un locale che sta sotto, che si chiama locale agghiaccio.

D'ORSI. Eravamo lì e mi chiamarono perché, ancora una volta, serviva qualcuno che facesse capire ai periti come funzionava il timone.

Quello che volevano fare non era possibile e provo a spiegarvi perché, facendo un altro disegno. Ipotizziamo che questo sia il famoso spi-

notto: ci sono due parti solidali mediante uno spinotto, che credo sia di 20-22 millimetri. Per levare questo, devo avere la macchina funzionante.

PRESIDENTE. Ci spiega a che cosa serviva quello spinotto e qual era la prova che secondo lei stavano facendo? Si deve avere la macchina funzionante per poterlo togliere; ma qual era la prova che stavano facendo i tecnici?

D'ORSI. Non lo so, credo che volessero provare a muoverlo manualmente.

PRESIDENTE. Se non sbaglio, qui non stiamo parlando di Fabbri-cotti, che prova a riaccendere il motore, ma di altri periti.

Volevano quindi accenderlo manualmente?

D'ORSI. Accendere non è un termine esatto.

Innanzitutto, quando si fa un'operazione di questo tipo, si deve avere comunque la pressione idraulica. Siccome là era tutto spento, la pressione idraulica non c'era. Quando si ferma l'impianto, bastano pochi centesimi, perché una parte forza di più e una di meno sullo spinotto, per cui non si può sfilare. Avendo la pressione idraulica, con i pulsanti dell'avviamento, dando dei piccoli colpi, centro i due fori e a quel punto lo spinotto si sfilava.

PRESIDENTE. Dopo qualche tempo lei va a denunciare il fatto che i consulenti lo hanno rovinato e poi ricostruito *ex novo*.

D'ORSI. Non è proprio così.

PRESIDENTE. Sei anni dopo lei rilascia una dichiarazione spontanea al pretore Belsito: si ricorda?

D'ORSI. Dichiarazione spontanea? Non credo che fosse una dichiarazione spontanea.

In ogni caso, mi può ripetere la domanda? Vede, Presidente, sono stato chiamato tante di quelle volte che poi perdo il filo. Che cosa stavamo dicendo?

PRESIDENTE. La domanda era questa: dopo aver visto questa cosa lei resta in qualche modo fermo e non dice niente, ma sei anni dopo rilascia una dichiarazione al pretore Belsito. È una dichiarazione importante, che riguarda una manomissione al servomotore fatta dai periti.

D'ORSI. Meno male che trovai questo pezzo di ferro e che lo diedi a uno di loro, perché ero convinto e cercavo di convincerli che quello che volevano fare non era possibile. Loro invece hanno picchiato. Nel momento in cui poi mi sono sentito accusato da quelle stesse persone, ho fatto questa dichiarazione.

PRESIDENTE. Diciamo, quindi, che la sua è stata una reazione al fatto che Di Lauro l'aveva accusata di avergli ordinato di mettere la leva da manuale ad automatico.

D'ORSI. Così ha detto.

PRESIDENTE. Lui ha detto così.

D'ORSI. Lo sa lui. Sfido chiunque – a parte il Padreterno – a dire davanti a quella situazione che la leva era stata spostata. Innanzitutto, la leva non esisteva. Sono due cose distinte. Quello di Di Lauro è sopra.

PRESIDENTE. Sì, certo, infatti parliamo di due posti distinti. Mi chiedevo perché, sei anni dopo, lei abbia fatto questa dichiarazione.

D'ORSI. Gliel'ho spiegato, perché sono stato quasi accusato di aver compiuto una manomissione.

PRESIDENTE. È chiaro questo.

D'ORSI. Mi deve perdonare, Presidente, ma non tutti i tecnici sono tecnici, non so se mi spiego. Mi riferisco ad un tecnico che non capisce che quel timone non può funzionare manualmente, senza la pressione. Con la pressione dell'olio, facendo la trasposizione dello spinotto, posso manovrare, ma, se non c'è l'olio, non va. In effetti, quando poi misero i generatori, fecero anche questo tipo di prova.

PRESIDENTE. Passiamo al momento successivo, al primo sopralluogo che lei fece la mattina e poi al secondo sopralluogo della sera, quando uscì di nuovo per spegnere tutto. Lei risalì sulla nave nei giorni successivi?

D'ORSI. Io sono salito sulla nave fino alla fermata dei generatori. Sarò salito quindi una volta per andare giù, un'altra volta per andare a fermare i macchinari e poi un'altra volta giù per fermare i generatori. Non credo, se ricordo bene, di essere più salito sulla nave, a parte poi la storia dell'agghiaccio timone.

PRESIDENTE. Ma parliamo di sei mesi dopo, alla fine del 1991.

Dopo questi tre passaggi che lei fece sulla nave o anche al termine di uno solo di essi, fu mai contattato o chiamato dall'armatore, anche al telefono, affinché riferisse dello stato del traghetto? Si ricorda?

D'ORSI. No. In ogni caso, con l'armatore ci si sentiva 50.000 volte al giorno e c'era il signor Starace a fare da tramite.

PRESIDENTE. Quindi lei riferì a Starace dello stato dell'arte del traghetto? Le vennero fatte delle domande precise?

D'ORSI. No, assolutamente.

PRESIDENTE. Che cosa disse dunque a Starace?

D'ORSI. Quelle due, tre o quattro volte – o quante sono – in cui sono salito sulla nave ho riferito quello che ho visto: «Ho visto i morti, ho visto scene strazianti: qui è tutto distrutto».

PRESIDENTE. Non riferì quindi dello stato tecnico della nave? Non le facevano domande? Non le chiedevano, ad esempio, come avesse trovato il timone o com'erano le condizioni? Non erano preoccupati di sapere quali erano state le cause dell'incidente?

D'ORSI. Non è che non fossero preoccupati, è che in certi momenti – io credo – nessuno si preoccupa delle cause dell'incidente, ma delle vite spezzate. Nel vedere certe scene e nel camminare sui cadaveri ci si preoccupa dei morti. Questo è ciò che ricordo.

PRESIDENTE. D'accordo, anche se poi, come lei capisce, bisogna trovare anche la causa della morte di quelle persone. Mi rendo conto che sul momento fosse importante riconoscere le vittime e che quella fosse una fase straziante, però c'è anche l'altro discorso.

Nei giorni successivi lei incontrò l'armatore a Portoferraio: si ricorda di questo?

D'ORSI. Sì. L'ufficio era a Portoferraio.

PRESIDENTE. In quell'occasione le fu chiesto di riferire sullo stato della nave, sugli elementi strutturali o soltanto sulle cose di cui ci sta dicendo?

D'ORSI. Sulle cose che le ho appena detto.

PRESIDENTE. Quindi le chiesero che cosa avesse visto sulla nave?

D'ORSI. Sì.

PRESIDENTE. Lei riferisce dunque sui cadaveri?

D'ORSI. Soprattutto su quello, perché credo che nessuna persona in quel momento si sarebbe sognata di parlare delle lamiere. C'erano delle lamiere contorte per il fuoco, ma penso che si sapesse e che si immaginasse.

PRESIDENTE. Lei fu contattato anche dai responsabili dell'assicurazione per qualcosa che riguardava la nave oppure no?

D'ORSI. Io non ho messo lingua in questa faccenda perché, ripeto, c'era l'armatore e c'era il signor Starace che si occupavano dell'assicurazione e quant'altro.

PRESIDENTE. Le devo fare adesso alcune domande riguardanti lo stato di sicurezza della nave.

Nei mesi precedenti all'incidente erano stati fatti lavori alla nave, era stata revisionata?

D'ORSI. Sì.

PRESIDENTE. C'erano dei lavori in sospeso? Da chi erano stati fatti?

D'ORSI. Da ditte e dal personale imbarcato sulla nave.

PRESIDENTE. La nave era stata bloccata per qualche tempo? C'erano lavori in sospeso?

D'ORSI. La nave era rimasta ferma per sei mesi perché all'epoca la Moby era stagionale: aveva le navette piccole sull'Isola d'Elba, mentre le grandi navi viaggiavano da giugno a settembre e, quando si fermavano, si facevano i lavori di riparazione e di ammodernamento.

PRESIDENTE. Quindi si rifacevano gli arredi interni.

D'ORSI. Tutto: motori, macchinari.

PRESIDENTE. I lavori si facevano a Genova o da altre parti?

D'ORSI. Dove capitava.

PRESIDENTE. Nel caso del Moby Prince si ricorda che tipo di lavori erano stati fatti precedentemente o se si trattava di normale manutenzione?

D'ORSI. Era normale manutenzione.

PRESIDENTE. Si ricorda se c'era qualcosa di particolare? Sa che sulla nave è stata trovata una parte che doveva essere sostituita successivamente?

D'ORSI. Si riferisce al mozzo dell'elica?

PRESIDENTE. Esattamente.

D'ORSI. Ma era lì da una vita, non so neanche perché fosse a bordo.

PRESIDENTE. Da una vita vuol dire che non era un lavoro che doveva essere fatto nell'inverno precedente?

D'ORSI. Non mi risulta. Quando si compra una nave usata, l'armatore che la vende fornisce tutti i corredi della nave (un asse, un'elica). Può darsi che l'armatore avesse anche un mozzo e che lo abbia dato perché non se ne faceva più niente.

PRESIDENTE. Erano quindi pezzi di ricambio che facevano parte del corredo della nave nella vendita? Non erano cose acquistate durante l'anno precedente per la sostituzione?

D'ORSI. Credo che fosse parte del corredo della nave, però, quando la Navarma ha comprato il Moby Prince, io non lavoravo ancora con loro. Non so se quei pezzi c'erano già quando è arrivata la nave, ma non credo assolutamente che fossero stati comprati.

PRESIDENTE. Lei però ha dichiarato una cosa molto importante: ha detto di ricordarsi della presenza di questo mozzo dell'elica da tempo e non dall'inverno precedente.

D'ORSI. Sì.

PRESIDENTE. Quanto all'impianto *sprinkler* o alle porte tagliafuoco, si ricorda anomalie di funzionamento?

D'ORSI. No, le porte tagliafuoco hanno funzionato. Le ho aperte io stesso quando sono andato a fermare il generatore e funzionavano, perché ogni singola porta ha un impiantino idraulico autonomo ed è comandata elettricamente e pneumaticamente. Ogni porta ha la sua bombola e, una volta che viene portata a pressione la bombola, si può staccare la corrente e tutto quello che si vuole, ma, finché la bombola rimane carica, la porta si apre con una leva: si abbassa la leva e la porta si apre.

PRESIDENTE. Le porte erano quindi perfettamente funzionanti.

D'ORSI. Esatto.

PRESIDENTE. La nave poteva viaggiare con l'impianto *sprinkler* non funzionante?

D'ORSI. No.

PRESIDENTE. Lo facevate controllare sempre?

D'ORSI. Sì. In ogni caso, quando io sono andato al porto, quello del Moby Prince era staccato.

PRESIDENTE. Da che cosa rilevò che fosse staccato?

D'ORSI. Dalla pulsantiera che era nella parte intatta della nave.

PRESIDENTE. C'era una pulsantiera che comandava l'impianto *sprinkler*?

D'ORSI. Sì.

PRESIDENTE. Perché secondo lei era staccato?

D'ORSI. Non lo so.

PRESIDENTE. Signor D'Orsi, può dirci qual era l'abilitazione del Moby Prince, se cioè poteva navigare entro le 20 miglia oppure anche oltre le 20 miglia? Si ricorda di questo aspetto, che è connesso alla questione della struttura e del grado di sicurezza della nave?

D'ORSI. Come ho già detto, era il primo anno che lavoravo alla Navarma, il che non significa che io mi stia tirando indietro. Credo che il Moby Prince avesse l'abilitazione a navigare oltre le 20 miglia: potrebbe aver avuto o un'abilitazione nazionale senza limiti o un'internazionale breve, che comunque è sempre fuori dalle 20 miglia.

PRESIDENTE. Le chiedo un'ultima cosa. Fino a quando lei ha lavorato per la Navarma?

D'ORSI. Fino al 2014.

PRESIDENTE. Poi è andato in pensione?

D'ORSI. Sì.

PRESIDENTE. Dal 1991 in poi ha fatto sempre l'ispettore in Navarma?

D'ORSI. Sempre. Quando il signor Starace nel 1992 o giù di lì andò in pensione, io presi il suo posto.

PRESIDENTE. Era più grande di lei Starace?

D'ORSI. Sì, di 11 anni.

PRESIDENTE. Lei ha lavorato dunque più di 11 anni dopo quella vicenda: è andato in pensione 13 anni dopo, quindi ha dovuto lavorare più a lungo.

D'ORSI. Sì.

PRESIDENTE. Sospendiamo brevemente la seduta, così da consentire anche al signor D'Orsi di riposare un po'.

(I lavori, sospesi alle ore 13,10, sono ripresi alle ore 13,15)

GRANAIOLA (*Art.1-MDP*). Signor D'Orsi, mi consenta di porle una domanda. Come ci ha riferito poco fa, lei chiamò più volte il Moby Prince, che però non diede risposta e che andò poi in una sala in cui fra tutti i presenti circolava praticamente la voce che era sicuramente coinvolto il Moby Prince. Le chiedo, ma è mai possibile che un dipendente della Navarma, che aveva il numero di telefono di Onorato e che lo sentiva 50 volte al giorno, dal momento che il Moby Prince non rispondeva, non si sia sentito in dovere di chiamare l'armatore e di dirgli che cosa stava succedendo? Abbia pazienza, ma sinceramente a questa domanda non riesco a trovare una risposta.

D'ORSI. Io non ho detto che l'armatore non fu avvisato: ho detto che c'erano altri che avevano pensato ad avvisarlo, tra i quali il signor Pacini e Starace. Io ero troppo scosso, perché avevo visto con i miei occhi quello che era successo, mentre gli altri no. Lungi da me pensare di non avvertire, ma sapevo che c'era stato qualcuno che lo aveva fatto al posto mio.

GRANAIOLA (*Art.1-MDP*). E chi l'aveva fatto?

D'ORSI. O il signor Starace o il signor Pacini. L'armatore, il commendatore Onorato, era stato avvisato, anche se non da me.

GRANAIOLA (*Art.1-MDP*). Può dirci da chi era stato avvisato?

D'ORSI. O da Starace o da Pacini.

GRANAIOLA (*Art.1-MDP*). Da chi dei due?

D'ORSI. Non posso saperlo.

PRESIDENTE. Mi sembra di capire che il signor D'Orsi ci stia dicendo che i suoi superiori erano il signor Starace per via gerarchica e il signor Pacini per via funzionale, perché era molto vicino all'armatore: ritenne quindi che sicuramente uno dei due lo avesse avvisato.

PAGLINI (*M5S*). Signor D'Orsi, lei è stato convocato per questa audizione con un congruo preavviso. Può dirci se in questi giorni si è messo in contatto per caso con l'armatore, visto che lei comunque ha lavorato per tanti anni per la Navarma? Vi siete sentiti in questi giorni?

Le faccio poi una seconda domanda. Nella sala piloti erano presenti più persone, tra cui lei, il signor Savarese – che ha reso pubblicamente le sue dichiarazioni, di cui immagino che lei sia al corrente – il signor Starace, forse anche il signor D'Amore – almeno questo è quanto abbiamo

letto dai procedimenti e lei magari può confermarcelo – il signor Sgherri e altri. Dal radar vedete quello che sta accadendo, come lei ci ha detto poco fa, e vedete anche la dimensione della nave investitrice, perché da quello che abbiamo capito sul radar si vedevano le dimensioni delle varie imbarcazioni.

Il signor Starace da subito dice che si tratta del Moby Prince, perché lo vede con i suoi occhi, per cui immagino la scena: vedete e parlate tra di voi tutti allertati. Se infatti lei chiama ripetutamente le persone che sono sul Moby, se chiama il signor Pacini e fa altre telefonate, diamo per scontato che tutti state parlando del Moby Prince e che tutti sapete che ci sono persone vive a bordo che stanno rischiando di morire. Lei sa che, quando si ha un avviso di urgenza, c'è l'obbligo di avvisare l'autorità di soccorso per indirizzarla, visto che il radar dava anche la posizione della nave investitrice? Sa che c'è questo obbligo? Lei prima ci ha detto che voi non chiamate nessuno per avvisare i soccorsi, però, nello stesso tempo, sentite sui canali di soccorso che nessuno sa che la seconda nave coinvolta è il Moby Prince.

Posto dunque l'obbligo al quale ho fatto riferimento, nel momento in cui, come ci ha detto, non sente dare alcun avviso dai piloti, si prodiga in prima persona per fare in modo che le 141 persone a bordo vengano salvate, oppure ci sta dicendo – cosa gravissima – che i piloti sanno che la seconda nave è una nave passeggeri e non fanno una telefonata alle autorità competenti? Ci sta dicendo questo?

D'ORSI. No, non ho detto questo; ho detto che i primi che dovevano avvisare la Capitaneria in qualsiasi circostanza erano i piloti, non io, che ero l'impiegato di una società di navigazione senza «nessuna etichetta». Ho detto poi di aver chiamato il signor Pacini, che penso abbia avvisato Onorato; ho visto il signor Starace che parlava con qualcuno e credo che stesse avvisando Onorato.

Quanto al discorso dell'obbligo di avviso, se la mettiamo su questo piano, io non avevo nessun obbligo. Succede una tragedia, ci sono tutte le autorità competenti presenti, dai piloti, ai rimorchiatori alla Capitaneria: chi dovevo avvisare io?

PAGLINI (M5S). Voglio solo ricordarle che il signor Pacini non era nella sede dei piloti in quel momento, per cui lei non poteva sapere se il signor Pacini avesse telefonato o meno all'armatore.

Come ha ricordato prima anche la senatrice Granaiola, il signor Starace in audizione ci ha riferito che lei stava tentando di chiamare l'armatore e che, non riuscendo, disse al pilota Savarese: «Fallo tu», anche se immagino che Savarese avesse meno contatti con il signor Onorato rispetto a lei che, in quel momento, era un referente della compagnia armatrice. Lei ci ha detto di non essere riuscito a parlare con l'armatore, nonostante i tentativi. Si ricorda se non riusciva a contattare Achille Onorato o Vincenzo Onorato perché il telefono era occupato? È questo il motivo per cui lei non riusciva a parlarci? Il telefono le dava sempre occupato?

D'ORSI. Non ho detto che il telefono era sempre occupato; semplicemente non riuscivo a contattarlo. Quando si fa una chiamata e dall'altra parte si sente una voce dire che il cliente non è al momento raggiungibile, non so se significa che il telefono è occupato, non lo so, non sono un grosso esperto.

PRESIDENTE. Il fatto che il cliente non è raggiungibile non vuol dire che il telefono sia occupato; dipende dall'impostazione del telefono e la persona può essere anche non raggiungibile perché si trova in una zona non coperta dal segnale.

D'ORSI. Sì, ma all'epoca non credo che ci fossero tutte queste spiegazioni: il telefono non rispondeva, punto e basta.

PRESIDENTE. D'accordo, signor D'Orsi, però una cosa è che la persona non risponde, ma il telefono squilla e un'altra è che la persona non risponde perché il telefono non prende la linea: è molto importante.

D'ORSI. Non prendeva la linea.

CAPPELLETTI (M5S). Signor D'Orsi, devo dire che sono esterrefatto nel constatare una situazione abbastanza inverosimile.

Da quello che abbiamo capito, vi trovate nella sala dei piloti e, guardando il radar, avete una ragionevole certezza che quello che vedete è il Moby Prince, all'interno del quale ci sono persone che conoscete una ad una, che molto probabilmente è stato oggetto di una collisione ed è privo di comando. Avete dunque una ragionevole certezza che potrebbero esserci tantissime persone che stanno rischiando la vita, mentre contemporaneamente sul canale 16 VHF, su cui i piloti sono sintonizzati, sentite che non c'è assolutamente nessuno che si sta occupando di dirigere i soccorsi nei confronti del Moby Prince. Che cosa fate a quel punto per portare soccorso? Che cosa viene fatto?

Lei ha accennato prima al fatto di essere stato coinvolto inizialmente dai Vigili del fuoco perché si sentivano dei rumori. Di quale natura erano questi rumori una volta che siete entrati?

Infine, che cosa ci può dire rispetto alla sottrazione e alla sparizione del registratore dei movimenti dell'elica?

D'ORSI. Non mi risulta che esistesse un registratore eliche KaMeWa: non capisco.

Posso rispondere, invece, alle altre due domande.

Per quanto riguarda il rumore, era il classico rumore. Non so se lei è mai salito su una nave silenziosa, con un motore in movimento: sotto i piedi lei sente delle sorde vibrazioni ed è questo che mise sull'avviso i Vigili del fuoco.

Voglio dirvi una cosa. Quando mi dissero che si sentivano dei rumori, io ero convinto che ci fossero dei sopravvissuti perché in quel pe-

riodo – vi prego di non ridere – davano un film, che non so se avete visto, in cui una nave si rovescia e i protagonisti si salvano attraverso il tunnel delle eliche. Siccome il direttore, che era un mio amico, era persona di grande esperienza, mi dissi che forse potevano essere scappati tutti là dentro e, quando vidi che c'erano le luci giù in macchina, mi risollevai. Purtroppo, però, non è andata così e probabilmente, invece, scapparono per le scale.

Quanto al canale 16, io non sono stato lì un mese, una settimana o un'ora; sono stato pochi minuti. Quando è stato detto che poteva trattarsi del Moby Prince, io e tutti gli altri siamo corsi sul famoso piazzale in cui c'erano i rimorchiatori, perché quello era l'unico punto dal quale si potevano attingere delle informazioni: da lì erano usciti tutti i rimorchiatori. La Capitaneria era là, non vedo chi si potesse ancora chiamare.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, vorrei invitare il nostro ospite a rispondere ad una domanda che ho fatto prima e cioè se, come uomo della Navarma, in questi giorni è stato contattato per caso dal suo ex datore di lavoro.

Aggiungo poi un'altra questione. Tutto quello di cui negli ultimi tempi questa Commissione è venuta a conoscenza, con tutte le novità emerse circa il momento in cui si è avuta la consapevolezza che la nave investitrice fosse il Moby Prince, lo abbiamo appreso da una dichiarazione giornalistica resa dal signor Savarese, cui ha fatto seguito poi una dichiarazione in questa Commissione. Mi chiedo perché solo oggi, dopo 26 anni, veniamo a sapere alcuni particolari fondamentali su questo caso e cioè che ci fu una consapevolezza netta, chiara e precisa della presenza del Moby Prince, come lei stesso oggi, signor D'Orsi, ci ha confermato. Perché in 26 anni lei non ha sentito il bisogno di rivolgersi alla procura, così come più volte era stato richiesto con vari appelli del tipo: «Chi sa parli. Chi ha un punto di certezza ci aiuti a capire meglio»?

Perché tutto questo è stato occultato da chi ebbe da subito le idee chiare sul fatto che la nave in collisione fosse il Moby Prince? Lei ci ha parlato dei rimorchiatori, dei piloti: e voi, che eravate i tecnici della Navarma? E l'armatore Onorato? E tutti quelli che gravitavano in quella situazione? Perché certe cose le abbiamo sapute solo oggi, dopo 26 anni?

D'ORSI. Vorrei rispondere subito sulla questione dell'«occultare». «Occultare» significa che io prendo una cosa e la nascondo: non vedo chi possa aver occultato quello che io ho detto. Non so se mi sono spiegato, ma dovete pure considerare il mio stato d'animo, la mia emozione nel momento in cui mi sento dire di aver occultato qualcosa. Io ho subito un processo che è durato dieci anni. Che cosa avrei occultato? Dovevo pensare a difendermi anche dall'altro lato.

Lei mi ha fatto poi un'altra domanda, senatrice. Mi ha chiesto se sono stato contatto dal signor Vincenzo Onorato in questi giorni. Certo, ci siamo lasciati da amici e le dirò di più: sabato scorso sono stato invitato a Genova al 35° o 36° compleanno della Moby e, andando su Facebook,

potrete trovare le foto di me sul palco insieme a Vincenzo Onorato: non vedo perché non avrei dovuto continuare a coltivare l'amicizia con lui. Mia figlia, peraltro, lavora alla Moby.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Signor D'Orsi, mi può ripetere esattamente che cosa avete visto quando siete usciti dal Moby Baby e siete andati verso la Capitaneria? Si vedevano dei bagliori?

D'ORSI. No, assolutamente no. I bagliori erano visibili dalla rotonda, in uscita verso Sud da Livorno, che è su un promontorio sul mare e da lì si vedeva ogni tanto qualche bagliore.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Lei ha detto che vedevate il bagliore e che la nave fumava sempre.

Dalla Capitaneria, invece, che cosa avete visto? Ha avuto la sensazione che potesse trattarsi del Moby Prince tramite il radar oppure ha avuto l'intuizione prima?

D'ORSI. Non ho avuto la sicurezza, né l'intuizione che fosse il Moby. Nel contesto in cui mi trovavo alcune persone dissero che poteva essere il Prince. A quel punto, ancora pochi secondi e andammo via, tra i rimorchiatori e la Capitaneria, dove c'era un moletto. Andammo là perché ci avevano detto che era stato recuperato qualche sopravvissuto: eravamo tutti là in attesa, quando infatti arrivò con una barca – che credo fosse degli ormeggiatori – il mozzo, l'unico sopravvissuto.

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Chiamò lei Onorato?

D'ORSI. Se vuol sapere l'ora è impossibile.

Io ho chiamato Pacini, mentre il signor Starace, che era il mio capo, chiamò Onorato padre. Successivamente, quando la situazione si ristabilì un po' – passatemi l'espressione – provai a chiamare Vincenzo Onorato, il quale non mi rispose, non c'era linea, non era ricettivo: questo è ciò che ho detto.

FILIPPI (*PD*). Signor D'Orsi, perché secondo lei Di Lauro ha tentato di manomettere le leve della timoneria, cercando di passare dal manuale all'automatico?

Se non è stato lei ad ordinarglielo, come ci ha detto, può averlo fatto *sua sponte* oppure, secondo lei, gli può essere stato ordinato da qualcuno e perché eventualmente? Può indicarci un motivo?

D'ORSI. Come dicevo poco fa, non sono qui per fare pettegolezzi e non voglio parlare delle mie convinzioni su Di Lauro. Se avessi delle certezze, vi direi, ma le mie sono solo supposizioni e illazioni.

Quanto all'altra domanda che mi ha fatto circa lo spostamento delle leve da manuale ad automatico, poca fa ho detto che sfido chiunque,

escluso il Padreterno, a spostare quelle leve, a meno di non prendere una fiamma ossidrica e tagliarle. Come si fa a dire se le leve sono posizionate su automatico o su manuale? Quali leve? Non c'è più niente sul ponte. Non c'è più niente; c'è solo quell'affare molto brutto che ho disegnato, dentellato, sposato e fuso con l'altro. Chi è in grado di dire che le leve erano su automatico o su manuale?

In ogni caso, la domanda dovrebbe essere rivolta a Di Lauro e non a me. Io dico che è umanamente impossibile riconoscere la posizione delle leve, a meno che non parliamo di qualcuno pratico tutti i giorni della nave, ma sarebbe difficile anche in quel caso.

FILIPPI (PD). Mi scusi, ma un tentativo di manomissione sicuramente c'è stato manualmente da parte di Di Lauro. Di Lauro dice che glielo ha ordinato lei; lei dice che non è così.

Secondo lei – ripeto – qual era l'obiettivo che Di Lauro perseguiva? Lo ha fatto *sua sponte* o gli è stato chiesto da qualcuno? Non è in effetti consueto manomettere lo stato dell'arte di un relitto, peraltro sotto sequestro.

D'ORSI. Torno a ripetere che, anche nel caso in cui gli sia stato ordinato da qualcuno, non sono stato io. Le faccio io una domanda, anche se le domande le dovrete fare voi a me: lei ricorda Di Lauro? Ma le pare che, se da tecnico devo fare una cosa così grave, vado a dirlo ad uno che io non considero, che ignoro, che è un mentecatto? Ma stiamo scherzando?

Quanto al perché abbia fatto il mio nome, come ho spiegato poco fa, si sentiva emarginato da me: in una discussione tra lui e un'altra persona io sono intervenuto e ho difeso l'altra persona e lui ha minacciato e se ne è andato.

FILIPPI (PD). Ma, secondo lei, può aver fatto spontaneamente quel gesto o può esserci stato qualcuno che lo ha indotto?

PRESIDENTE. Per chiarire, il tema è questo. Se, nel dire che era stato lei ad ordinargli di compiere quell'atto l'interesse di Di Lauro era quello di metterla in cattiva luce – fermo restando che poi comunque si è tentato di compiere l'atto con lei non presente – uno che si comporta così, secondo lei, lo fa di sua spontanea volontà o perché gli viene indicato da qualcuno? Se non è stato lei a ordinarglielo, l'atto comunque è stato fatto lo stesso, per cui Di Lauro ha provato ad alterare quella cosa rompendola, visto che poi è stata trovata rotta.

D'ORSI. Rotta?

PRESIDENTE. Concludo, lei corregga anche il termine «rotto», se non è esatto. Come dicevo, Di Lauro ha tentato di compiere un certo atto, alterando e manomettendo una cosa, tant'è vero che è finito a pro-

cesso davanti al pretore. Quello che le stiamo chiedendo è se può averlo fatto di sua spontanea volontà oppure se può essergli stato ordinato da qualcuno.

D'ORSI. La persona di cui parliamo non è una persona normale. Mi scusi, Presidente, ma ho perso la domanda.

PRESIDENTE. La domanda è questa: se *Ciro Di Lauro* ha fatto quello che ha fatto, ovvero ha alterato le leve e non è stato lei a ordinar-glielo, chi può aver dato un ordine di questo genere o perché *Di Lauro* lo avrebbe fatto, senza che nessuno glielo abbia chiesto?

D'ORSI. Io credo che gli sia stato detto qualcosa da qualcuno, anche se, torno a ripetere, sono solo dei miei sospetti e non posso divulgarli in quest'aula, perché non ho nessuna certezza e nessuna prova dopo 26 anni. Questo è ciò che voglio dire.

MUSSINI (Misto). Vorrei rimanere sulla questione: mi sembra che lei prima abbia detto una cosa del tipo che ha cercato di convincerli a non picchiare.

Lei non ha visto nulla? Ci sta dicendo che a questo atto – che è un fatto, come dice il collega *Filippi* – lei non era presente. Ha idea, però, di chi potesse essere presente nel momento in cui *Di Lauro* ha compiuto quel gesto di cui si è dichiarato responsabile?

Lei ci ha spiegato, poi, che un gesto di quel tipo era sicuramente inefficace. Pensa che *Di Lauro* potesse essere consapevole dell'inefficacia del suo atto rispetto all'obiettivo apparente che si era dato? In ogni caso, a noi interessa sapere anche quello che lei pensa per cui, se vuole essere più libero di parlare, possiamo anche secretare la sua risposta.

PRESIDENTE. Dispongo che i nostri lavori proseguano in seduta segreta.

(I lavori proseguono in seduta segreta dalle ore 13,45).

(I lavori riprendono in seduta pubblica dalle ore 14,15).

PRESIDENTE. Ringraziamo il signor *D'Orsi* per la disponibilità, chiedendogli di trasmetterci anche per iscritto qualunque ulteriore elemento dovesse ricordare che possa essere utile al nostro lavoro, perché per noi è molto importante.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

I lavori terminano alle ore 14,15.