



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 42

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

AUDIZIONE DELL'AMMIRAGLIO ENRICO SALVATORI
E DELL'AMMIRAGLIO FRANCESCO LORIGA

44^a seduta: martedì 7 febbraio 2017

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E

Audizione dell'ammiraglio Enrico Salvatori
e dell'ammiraglio Francesco Loriga

PRESIDENTE	Pag. 3, 6, 7 e <i>passim</i>	<i>LORIGA</i>	Pag. 4, 5, 6 e <i>passim</i>
BATTISTA (<i>Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE</i>)	8, 12	<i>SALVATORI</i>	4, 6, 7 e <i>passim</i>
FILIPPI (<i>PD</i>)	13		
FLORIS (<i>FI-PdL XVII</i>)	9		
GRANAIOLO (<i>PD</i>)	5, 9		
PAGLINI (<i>M5S</i>)	5, 6, 7 e <i>passim</i>		
URAS (<i>Misto</i>)	14		

Sigle dei Gruppi parlamentari: ALA-Scelta Civica per la Costituente Liberale e Popolare: ALA-SCCLP; Area Popolare (Ncd-Centristi per l'Italia): AP (Ncd-CpI); 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.

Intervengono l'ammiraglio Enrico Salvatori e l'ammiraglio Francesco Loriga.

È presente alla seduta, ai sensi dell'articolo 23 del Regolamento interno, il colonnello Angelo Senese, in qualità di collaboratore della Commissione.

I lavori hanno inizio alle ore 11,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dell'ammiraglio Enrico Salvatori e dell'ammiraglio Francesco Loriga

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dell'ammiraglio Enrico Salvatori e dell'ammiraglio Francesco Loriga.

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.

Gli auditi e i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la segretazione dell'audizione o di parte di essa, qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non debbano essere divulgati. A norma dell'articolo 13 del Regolamento interno, è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

L'ammiraglio Salvatori e l'ammiraglio Loriga ci porteranno una testimonianza delle loro attività nelle stazioni radio in cui prestavano servizio nel 1991. Ricordo ai colleghi che questa audizione nasce perché accanto a Mariteleradar, che è citata negli atti processuali in una nostra audizione nel mese di settembre è stata citata l'esistenza di Maritele Livorno, una stazione radio attiva 24 ore su 24, su richiesta e su sollecitazione di soggetti che devono ricevere assistenza radio. Siamo andati pertanto a cercare coloro che in quei giorni avevano la responsabilità delle stazioni radio, per chiedere loro come funzionavano, chi l'attivava e quali tipi di attività svolgevano.

Quindi oggi con i due ammiragli, che ringrazio di essere qui a nostra disposizione, approfondiremo se quella sera erano stati attivati o non erano stati attivati. Ovviamente sono due elementi che hanno un valore in entrambi i casi e ovviamente chiederemo loro come funzionava l'attivazione delle stazioni radio. Gli ammiragli Salvatori e Loriga vengono auditi in-

sieme, perché erano colleghi e avevano la responsabilità della guida della stazione.

SALVATORI. Signor Presidente, nel periodo in cui si è verificata la tragedia del Moby Prince, io ero il comandante in seconda del Comando Marina di Livorno, il quale ha normalmente il controllo tattico dei mezzi militari che operano nelle acque antistanti il porto di Livorno.

Devo premettere che, quando è successa la tragedia, io ero a La Spezia, perché eravamo stati invitati al *cocktail* di saluto del comandante in capo del dipartimento. Quando sono rientrato a Livorno, tutto era già stato fatto e c'era un gran fumo dovuto all'incendio del Moby Prince. Sono andato allora nel mio ufficio e ho cominciato a collegarmi con le navi militari, che erano due (se mi ricordo bene): una era un rimorchiatore, di cui non conosco il nome, e l'altra era la nave Anteo. Siamo rimasti tutta la notte, fino alla mattina dopo, a parlare con queste navi che prestavano soccorso, su frequenze militari, perché il Maritele Livorno, come ho già detto al Presidente, era un Maritele secondario, quindi non aveva compiti di ascolto continuo sulle frequenze commerciali, ma parlava solamente sulle frequenze militari, quando le navi militari erano in zona. Più che una stazione radio, era una stazione telegrafica, cioè riceveva tutto il traffico per telescrivente. Quello che dovevo dire l'ho detto; se c'è qualcos'altro, mi farete delle domande.

LORIGA. Signor Presidente, sono l'ammiraglio Francesco Loriga e sono in ausiliaria, in quanto ho lasciato il servizio attivo tre anni fa.

All'epoca dei fatti io ero a Livorno, ero assegnato all'Accademia navale come insegnante di telecomunicazioni ed ero anche il responsabile del centro comunicazioni secondario della Marina a Livorno. Tale centro di telecomunicazioni, come ha già detto l'ammiraglio Salvatori, era esclusivamente militare ed era responsabile, in pratica, delle comunicazioni militari verso gli enti militari della zona. In sostanza, si trattava di tutti quegli enti che insistevano sul comprensorio dell'Accademia navale, in primo luogo e in massima parte, ma anche di altri: Mariteleradar, che è stato già citato e che è tuttora un istituto a parte di ricerca e sviluppo sulle telecomunicazioni e l'elettronica, il Comando Marina e altri enti vari di minore importanza.

Il traffico o, meglio, la responsabilità delle comunicazioni era preminentemente di tipo telegrafico e telefonico; cioè il centro riceveva e trasmetteva traffico di tipo fondamentalmente militare, per gli enti militari della Marina del posto, che avveniva tramite telescrivente. Su richiesta, esso svolgeva anche servizio radio, nel caso di navi militari presenti in zona. Tale servizio radio, che io ricordi, non era un servizio h24, anche perché il centro, essendo molto piccolo, non aveva la possibilità di attuare un servizio del genere. D'altra parte Livorno non è una base di normale presenza di navi militari, se non specifiche per l'attività dell'Accademia navale; quindi tale servizio veniva attivato su richiesta. Sicuramente il centro non faceva servizio per eventuali necessità di tipo non militare,

cioè per necessità di tipo civile, le quali erano demandate o alla stazione radio delle poste di Livorno o alla Capitaneria di porto e all'ente del porto di Livorno, per il traffico commerciale.

All'epoca dei fatti io personalmente ricordo che ero a casa e che non venni assolutamente informato da nessuno su ciò che stava accadendo; quindi lo venni a sapere la mattina dopo. Questo è quello che posso riferire, per quello che ricordo di una vicenda ormai purtroppo piuttosto datata. Sono comunque a disposizione per qualsiasi chiarimento su ogni aspetto che potrebbe venire fuori da qualche domanda specifica.

GRANAIOLA (PD). Scusate, non ho capito una cosa. Quella sera era attivo il servizio o no? È possibile sapere questo? Ed è possibile sapere chi era in servizio quella sera? Le registrazioni sono reperibili? Qualcuno ve le ha mai chieste?

LORIGA. Rispondo anzitutto all'ultima parte della sua domanda: no, non è mai stato richiesto nulla personalmente al centro comunicazioni di cui io ero responsabile. Ripeto che il servizio non era attivo; probabilmente, se venne attivato (perché ciò può avvenire anche senza avvisare il responsabile, da parte di altre persone presenti sul momento), potrebbero essere state attivate delle comunicazioni con eventuali navi militari. Mi dice adesso l'ammiraglio Salvatori che erano presenti nave Anteo e un rimorchiatore; con quelle sicuramente ci sono state delle comunicazioni. Che siano state registrate, ne dubito. Ho la quasi certezza di no, perché non era uso e non era una cosa da statuto registrare le comunicazioni, né in via automatica (all'epoca non se ne parlava proprio), né manualmente.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, anzitutto ringrazio gli ammiragli Salvatori e Loriga per essere qui oggi.

Il vostro sistema di ascolto, che era legato alle frequenze militari, aveva o meno l'obbligo di riferire in un caso del genere eventuali posizioni delle navi se, per esempio, fosse stato in orario di ascolto e non in orario di chiusura? Intendo dire, voi come istituto avevate l'obbligo di operare in prima situazione operativa ed eventualmente cosa sarebbe successo se si fosse passati a una seconda situazione operativa, quando, cioè, la Marina militare avrebbe preso il comando su richiesta di quelli che erano gli enti preposti alla Capitaneria? Quali erano i vostri obblighi? Poi, in qualità di esperti del settore, vi chiedo di aiutarci a capire le responsabilità, riconosciute anche per legge, in riferimento al decreto del 1978, riguardo a tutti sistemi di ascolto radar, quindi Livorno radio, il sistema di ascolto all'interno della Capitaneria, che era il loro canale diretto, e Maritele Livorno. Vorremmo capire i tre tipi di comunicazione visto che, come abbiamo appreso in questi mesi nel corso delle varie audizioni, tra gli obblighi di chi, in un secondo tempo, deve prendersi delle responsabilità, c'è anche quella dell'ascolto, che ovviamente è importantissimo quasi come l'operatività ed eventuali coordinamenti.

Infine, vi ricordate quella sera o quel pomeriggio a che ora era finito l'ascolto e chi era all'ascolto di questa vostra stazione?

PRESIDENTE. Mi sembra di capire che i compiti vanno divisi perché il comandante Loriga quella notte non c'era, quindi può parlare dell'organizzazione e delle questioni più generali, e invece il comandante Salvatori ad una certa ora è ritornato da La Spezia ed è rimasto lì tutta la notte.

SALVATORI. Erano passate le 23, era già successa la tragedia.

LORIGA. Anzitutto è bene fare una distinzione tra Maritele e Marietele radar poiché tra i non addetti ai lavori si può ingenerare confusione. Marietele Livorno era il centro comunicazioni di Livorno mentre Maritele radar era l'istituto di ricerca; potrebbe sembrare la stessa cosa ma è completamente diversa. Marietele Livorno non aveva obblighi di ascolto di frequenze; era semplicemente attivato per esigenze militari, ovvero qualora ci fossero navi militari in zona, su richiesta. In quel caso si attivava e attuava un servizio radio, ma erano servizi dedicati e non onnicomprensivi, tanto è vero che normalmente il servizio radio era chiuso. Il centro comunicazioni di Livorno, Maritele Livorno, funzionava essenzialmente da un punto di vista telegrafico e telefonico. Aveva la responsabilità di tenere in efficienza la centrale telefonica per le comunicazioni telefoniche della Marina, quindi interne alla Marina, e il traffico dei messaggi, quelli che andavano e venivano da Livorno. Non aveva obblighi di ascolto radio. Questi obblighi venivano attivati solamente su richiesta, ovvero se, una volta arrivata a Livorno, una nave militare chiedeva di attivare un servizio radio per motivazioni specifiche (che potevano essere le più varie). Peraltro, non sempre succedeva, dipendeva dal tipo di nave. Questo servizio era limitato nel tempo all'esigenza specifica. Per quanto riguarda, invece, le comunicazioni di ascolti degli altri due enti, ovvero Livorno radio, l'ente delle poste, che è un ente civile, e la Capitaneria di porto, che è un ente militare-civile – sovrintende a entrambe le cose – queste erano completamente distinte e non vi era alcuna interrelazione. Ognuno si occupava della parte di propria competenza, per cui non c'era alcun obbligo di riferire da parte di Maritele Livorno a qualcun altro come le poste o la Capitaneria, tanto meno c'era obbligo inverso, ovvero da parte loro nei confronti di Maritele Livorno. Spero di essere stato chiaro rispetto alla sua domanda.

PAGLINI (M5S). Quindi, se si fosse passati in seconda fase di operazione, se cioè il coordinamento dei soccorsi fosse passato in mano alla Marina militare con base a La Spezia, la più vicina a Livorno, c'era l'obbligo di un utilizzo di Maritele Livorno oppure no?

LORIGA. Se si fosse passati in una situazione in cui la Marina assumeva in prima persona la direzione dei soccorsi sul posto, allora, proba-

bilmente – ma non è detto – Maritele Livorno avrebbe potuto essere attivata. Dico, però, che non è detto perché dipendeva dalla situazione oggettiva sul posto. Normalmente, quando la Marina assume in prima persona la direzione delle operazioni di soccorso, ha unità navali che si occupano della situazione e queste hanno tutte le capacità di comunicazione per poter operare in tutte le varie fasi. Aggiungo, peraltro, che si tratta di unità navali che sicuramente avevano potenzialità di comunicazioni largamente superiori a quelle di Maritele Livorno.

SALVATORI. Vorrei solamente aggiungere che, anche per quanto riguarda le navi militari in zona che prestavano soccorso, il collegamento era con la Capitaneria di porto, che in quel momento era l'organo che coordinava l'operazione dei soccorsi. La Marina entrava solamente di ripiego per comunicazioni di secondo tipo.

PRESIDENTE. Su questo punto, ammiraglio, per noi è notizia nuova il fatto che ci fossero due navi militari italiane, perché voi ovviamente interagite con navi militari italiane, oppure il supporto è anche con navi militari di altri Paesi, come quelle americane?

SALVATORI. Nel caso specifico c'erano solamente la nave Anteo e un rimorchiatore.

PRESIDENTE. La domanda che le faccio è questa: lei si ricorda di un coinvolgimento della nave Anteo e di questo rimorchiatore militare da parte della Capitaneria? Cioè, l'interlocuzione che lei aveva con queste due navi militari era un'interlocuzione di supporto ad ordini che dava la Capitaneria? Tali navi svolgevano una funzione attiva oppure erano soltanto presenti sul luogo, ma non svolgevano alcuna funzione attiva?

SALVATORI. Il rimorchiatore usava i suoi sistemi di spegnimento dell'incendio, girando intorno al Moby Prince e lanciando acqua sopra la nave.

PAGLINI (M5S). Ammiraglio Salvatori, quella sera anche lei fu uno degli invitati al *cocktail* di La Spezia, dove altre persone della Capitaneria di porto di Livorno furono presenti insieme a lei, quali appunto il comandante Albanese. Ci può dare un'idea di quello che successe quella sera, cioè a che ora ci fu questo *cocktail* e a che ora tutto finì, visto che ci sono anche lì dei punti da chiarire, ad esempio sui tempi di percorrenza tra La Spezia e Livorno? Come vi muovevate? Cosa era successo quella sera e lei cosa ricorda, visto che comunque era presente sul luogo?

SALVATORI. Ricordo poco. Ricordo soprattutto questo: durante il *cocktail*, nessuno ebbe notizia di quello che era successo a Livorno. Quando rientrai a Livorno, fui chiamato dall'ufficiale di servizio dell'Accademia, che mi disse che si era verificato un incidente. Verso le 23 andai

in ufficio e mi misi in collegamento con le due navi che stavano arrivando da La Spezia. Siamo rimasti in collegamento tutta la notte, ma non dal punto di vista operativo, perché era la Capitaneria che interveniva e coordinava le operazioni delle navi.

PAGLINI (M5S). Quindi lei quella sera era proprio all'interno del nucleo di comando della Capitaneria.

SALVATORI. No.

PAGLINI (M5S). Ho capito male, mi scuso. In quale luogo si trovava?

SALVATORI. Io ero in Accademia. L'ufficio di comando della Marina era in Accademia.

PAGLINI (M5S). Quindi lei vede anche la scena di fronte all'Accademia, quella notte?

SALVATORI. Sì, ma non si vedeva nulla, a causa del fumo della nave incendiata. Era come se ci fosse una caligine impenetrabile, non si vedeva niente. Si vedeva solo questo grande fumo e ogni tanto qualche bagliore di fiamma; si vedevano le navi che giravano intorno al Moby Prince e che cercavano di spegnere l'incendio.

PAGLINI (M5S). Lei vedeva le navi che giravano intorno al Moby Prince da terra?

SALVATORI. Sì, si vedevano, soprattutto andando avanti, mano a mano che la notte se ne andava.

PRESIDENTE. Forse lei si riferisce, più che al Moby Prince, alla petroliera, perché questa era la nave più vicina ed era ferma. Il Moby Prince viene avvistato verso mezzanotte e venti.

SALVATORI. Si vedeva il fumo e si vedevano le fiamme.

PAGLINI (M5S). A che ora questo, più o meno?

SALVATORI. Diciamo dopo mezzanotte. All'inizio non si vedeva nulla, perché era tutto immerso in questo grande fumo. Poi dopo, passando il tempo, si cominciava ad intravedere qualcosa, perché il fumo si stava pian piano dileguando.

BATTISTA (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE). Signor Presidente, vorrei chiedere solo una precisazione, perché l'Ammiraglio ha in parte già risposto, sui collegamenti tra Maritele e il rimorchiatore. Vorrei sapere se c'erano questi contatti radio oppure se tali contatti avvenivano

solo tra il rimorchiatore e la Capitaneria di porto. Vorrei sapere, cioè, se in quel momento Maritele stesse facendo un'attività di ascolto.

SALVATORI. Non mi ricordo tanto bene. Erano in collegamento con la Capitaneria di porto e anche con noi, sia i rimorchiatori che la Anteo; ma noi stavamo soprattutto in ascolto e dicevamo poco alle navi, perché era la Capitaneria che diceva quello che dovevano fare.

FLORIS (FI-PdL XVII). Ammiraglio Salvatori, sul fatto che si vedeva poco o quasi niente (per effetto del fumo, io ritengo) e sulla presenza di nebbia, lei cosa mi sa dire?

SALVATORI. Distinguere tra la nebbia e il fumo era molto difficile. Io le posso dire che non c'era visibilità; quando andai in Accademia, non c'era visibilità e non si vedeva niente. Non so se fosse fumo, nebbia o fumo misto a nebbia.

GRANAIOLA (PD). Che nave era la Anteo? Si ricorda per caso come mai era lì, di cosa si occupava, se era presente per l'attività dell'Accademia?

SALVATORI. L'Anteo era una nave ausiliaria, che normalmente operava con il Raggruppamento subacquei e incursori della Marina Militare (COMSUBIN). La nave Anteo era assegnata a COMSUBIN perché era attrezzata per il soccorso degli incursori, dei sommozzatori e roba del genere; si trattava di una nave militare, anche se ausiliaria. Il rimorchiatore era un rimorchiatore piuttosto grosso, con sistemi di spegnimento incendi e con le spingarde a bordo della nave, che riuscivano a spingere l'acqua sulla nave anche da parecchia distanza.

GRANAIOLA (PD). Mi scusi se abuso della sua pazienza, ammiraglio Salvatori. Era già lì la nave o era stata chiamata per spegnere l'incendio? Non ho chiara la presenza di questa nave all'interno del porto di Livorno.

SALVATORI. No, le navi non erano a Livorno. Sono intervenute entrambe da La Spezia per soccorrere il Moby Prince. Quindi non sono arrivate subito, ma sono arrivate dopo un po' che era successo l'incidente. Non ricordo l'ora precisa, perché oramai sono passati molti anni.

PRESIDENTE. Ammiraglio Salvatori, noi siamo molto colpiti (ed è per questo che le domande stanno diventando molto insistenti), perché è la prima volta che sentiamo della presenza della nave Anteo (un punto molto importante per noi, se lei ce lo conferma) e del fatto che siano arrivate, a dare supporto nello spegnere l'incendio, delle navi che non erano presenti a Livorno. Fino a questo momento, le nostre informazioni ci danno la presenza e l'attivazione di rimorchiatori e di altri natanti che

erano presenti nel porto di Livorno, i quali nella prima fase dell'incendio, dalle 22,25 sino alle 23,40, di fatto spengono il fuoco soltanto intorno alla petroliera. Poi, intorno alle 23,40, un rimorchiatore avvista il Moby Prince e, a quel punto, alcune navi di tipo privato, cioè che fanno parte del supporto privato del porto di Livorno, si attivano per spegnere anche il Moby Prince. Per cui la presenza della nave Anteo è un'importante novità. Quello che a lei sembra giustamente, dal suo punto di vista, un'informazione normale, per noi invece è una cosa che dobbiamo approfondire. Le nostre sono delle richieste di chiarimento, perché per noi è un elemento di novità il fatto che una nave fosse riuscita ad arrivare, da fuori Livorno, per supportare il servizio di soccorso antincendio. Questo dà una luce differente a quello che sino a questo momento abbiamo trovato. Penso di aver interpretato il sentimento e la curiosità dei miei colleghi senatori membri della Commissione, perché si tratta di un elemento di novità.

SALVATORI. Io non ricordo bene l'ora in cui intervennero queste due navi; però intervennero partendo da La Spezia.

PAGLINI (M5S). Si ricorda su ordine di chi intervennero, ammiraglio Salvatori?

SALVATORI. Non lo so e non me lo ricordo. Penso che le abbia allertate la Capitaneria, perché è sempre responsabilità dell'autorità marittima fare queste cose.

PAGLINI (M5S). Se non ricordo male, è possibile desumere questa informazione dai documenti. Controllerò meglio le carte, perché purtroppo non è possibile averle tutte sottomano.

Se non ricordo male, il comandante Checcacci, che era di base all'interno della Capitaneria, fu anche colui che tenne i contatti con la Marina militare e che chiamò rinforzi da La Spezia, da dove, infatti, arrivarono molto tempo dopo le due imbarcazioni, nel cuore della notte, perché ci fu un ritardo; non ci fu una richiesta di procedere in seconda fase.

Ciò che mi lascia perplessa è il discorso del soccorso, coordinato dagli enti preposti. Valutate anche le risorse in campo, quindi i mezzi a disposizione della Capitaneria di Livorno quella sera, vi ricordate se i mezzi in acqua, per esempio le motovedette, erano tutti presenti? Sappiamo che ce n'erano tre, però due erano operative mentre la motovedetta più attrezzata e più potente, di 18 metri con lo scafo in metallo, non era utilizzabile. Considerato il fatto che c'era stata una richiesta espressa anche del comandante dell'Agip Abruzzo Superina di poter far intervenire immediatamente gli elicotteri, non si passò quella notte in seconda fase ma si decise di rimanere in prima fase operativa. Quindi, la Capitaneria continuò a non far intervenire la Marina militare. In questo caso, per quanto concerne sempre le comunicazioni – visto che siete le persone che possono aiutarci – la responsabilità era in capo a Maritele la Spezia o a Maritele Livorno? Cosa cambia? Ci furono comunicazioni fatte a Maritele Livorno che poi fece a

Maritele La Spezia, che fece intervenire i mezzi, oppure si chiamò direttamente Maritele La Spezia che fece intervenire i mezzi? In questo caso, doveva essere messo a conoscenza chi coordinava i soccorsi, quindi il comandante in essere della Capitaneria di porto di Livorno, oppure poteva essere fatto da un qualsiasi ufficiale presente in Capitaneria? In ultima istanza, rispetto ai ruoli, chi poi doveva dare gli ordini?

PRESIDENTE. Forse conviene specificare il ruolo del Maritele «secondario».

LORIGA. L'aspetto è un po' complesso. Rispetto al coordinamento delle attività di soccorso, a quanto mi risulta, rimase tutto in capo alla Capitaneria di Livorno; non venne mai passato ad un comando della Marina. Questo ha una sua logica, perché la Capitaneria di Livorno era sul posto e aveva tutte le capacità e le potenzialità di coordinare, anche dal punto di vista delle comunicazioni (anzi, soprattutto su quel fronte), con le imbarcazioni che operavano, che all'inizio erano tutte della Capitaneria stessa o erano imbarcazioni civili, perché – a quanto mi risulta – i primi che intervennero furono i rimorchiatori del porto di Livorno della ditta Neri. Ebbene, loro comunicavano solo con la Capitaneria o eventualmente con l'autorità portuale di Livorno.

Sicuramente una delle prime cose che la Capitaneria di Livorno ha fatto fu informare la centrale operativa del dipartimento di La Spezia; su questo non ci sono dubbi. Come l'abbia fatto posso solo immaginarlo, ma credo di non andare molto lontano dalla realtà se dico che ha alzato il telefono per chiamare l'ufficiale di servizio del centro di La Spezia. Dopodiché, informato il comando sul posto, immagino che avranno deciso di mandare le navi che potevano dare un supporto immediato, ovvero il rimorchiatore d'altura e la nave Anteo, che, come ha detto l'ammiraglio Salvatori, era una nave attrezzata per il soccorso; certo, non era un'imbarcazione specifica per soccorrere una nave che sta bruciando, ma pur sempre equipaggiata per dare soccorso, quindi poteva essere d'aiuto. Ora, una volta chiamato il dipartimento a La Spezia – immagino che le fasi saranno state concitate – dove viene dato l'ordine di partenza delle navi che da La Spezia dovevano arrivare a Livorno, per cui il tempo era almeno di tre ore, se non quattro (quel tipo di nave non va poi così veloce), i tempi si sono allungati.

Perché non passare in seconda situazione operativa, come lei giustamente l'ha chiamata, senatrice Paglini? Perché la seconda situazione operativa, ovvero quando la Marina in prima persona assume l'onere di coordinare tutte le operazioni di soccorso, si ha quando la stessa Marina ha la possibilità di gestire nella maniera migliore le operazioni. A Livorno non c'era la possibilità di gestire quelle operazioni, dal punto di vista proprio operativo, *in primis* perché già ci pensava la Capitaneria, che oltretutto ha una sua sala operativa che segue tutte le fasi, cosa che invece la Marina di Livorno non ha. A Livorno, infatti, la Marina ha enti di formazione e di studio; non ha necessità di avere enti operativi che coordinano queste at-

tività. In tutto ciò, cosa c'entra o che ruolo potrebbe giocare Maritele Livorno, ovvero il centro comunicazioni di Livorno? Praticamente nulla, perché tutte le comunicazioni operative, ovvero quelle che servono per dirigere, per dare ordini, per coordinare tutti i mezzi sul posto, erano in capo ad un altro ente, la Capitaneria di porto, che già aveva assunto in prima persona il comando, il coordinamento e ovviamente il controllo di tutti i mezzi. Maritele Livorno a quel punto poteva – e, a quanto mi risulta, come ha detto l'ammiraglio Salvatori, ha fatto – mettersi in contatto con le navi militari che stavano venendo da La Spezia per sentire se avessero qualche necessità specifica, ma non certo per dare ordini o comunque informazioni attinenti a quella che era la situazione in atto sul posto. Spero di essere stato chiaro.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Signor Presidente, vorrei chiedere alcune precisazioni agli ammiragli.

Dal momento che vi occupavate della fase di ascolto con strutture militari, su quale canale avvenivano le comunicazioni radio? Ancora, poiché avete fatto parecchia attività di ascolto, anche su richiesta, in queste fasi avete mai sentito comunicazioni in inglese di altre navi ferme nella rada di Livorno o le comunicazioni sono sempre state in italiano? Vorrei poi sapere se, anche durante la vostra esperienza, avete notato disservizi nella qualità del segnale o se invece non c'è mai stato alcun problema di qualità tecnica, visto che quando si è verificato l'evento tragico del Moby Prince, ci sono stati problemi di comunicazione. Secondo la vostra esperienza in quella rada, a causa delle condizioni atmosferiche o per altro motivo c'è stato questo problema?

Infine, avete mai ascoltato comunicazioni di navi della Marina militare a supporto di attività della base di Camp Darby a Livorno?

LORIGA. Per quanto riguarda i canali di ascolto, i canali militari sono nettamente distinti da quelli utilizzati normalmente dai civili in ambito commerciale; sono due cose che non si intersecano proprio.

PRESIDENTE. Anche il canale 16 dei soccorsi non è il canale che utilizzate voi, giusto?

LORIGA. No, esatto. Facendo un po' di mente locale, mi pare che a Maritele Livorno il VHF non ci sia.

SALVATORI. Sì, c'è. C'era un VHF e basta.

LORIGA. Normalmente con le navi militari si parla su un'altra banda di frequenza, quindi non ci sono state interferenze o comunque cose che possano essere state travasate tra l'una e l'altra fase.

Per quanto riguarda il supporto a Camp Darby, la risposta è assolutamente negativa. Mai avuto alcuna evidenza del genere: non c'era nessun collegamento. Camp Darby ha sempre lavorato, che io sappia, per i fatti

suoi; non c'era nulla in comune o in contatto con Livorno, non solamente con noi della Marina, ma proprio con nessuno.

Per quanto riguarda eventuali problemi tecnici di collegamento, normalmente le comunicazioni, in quelle bande di frequenza, sono sempre a portata ottica, quindi è abbastanza raro che ci siano questi problemi.

SALVATORI. Fonia e frequenze sono UHF o VHF, quindi la loro portata coincide con l'orizzonte, niente di più.

LORIGA. Lì eravamo ben dentro la portata ottica e ben dentro l'orizzonte, quindi parliamo di cose relativamente vicine, per quanto riguarda i collegamenti. Che mi risulti non c'è mai stato, a meno di un'avaria degli apparati radio, un problema tecnico dovuto a particolari condizioni dal punto di vista meteorologico.

Per quanto riguarda eventuali comunicazioni in lingua inglese, non mi risulta assolutamente nessuna comunicazione di questo tipo.

FILIPPI (PD). Trovo molto interessante e molto importante un'affermazione che è stata fatta in precedenza e vorrei capire se l'ho compresa in maniera corretta. Forse siamo stati indotti in errore, da un'audizione che abbiamo fatto, nell'interpretare l'eventuale secondo livello operativo, quindi il trasferimento delle operazioni dalla Capitaneria alla Marina, come un livello più elevato e più efficace. Mi sembra di capire che probabilmente invece le cose non stavano così. Se ho compreso adeguatamente, nel passaggio successivo (indubbiamente più forte e più incisivo dal punto di vista gerarchico) dal punto di vista operativo voi non eravate in grado di garantire la comunicazione, il comando e il miglior coordinamento, anche rispetto ai mezzi operativi civili (il rimorchiatore, i Vigili del fuoco e gli altri che erano già operativi sul luogo). Dico questo, perché in un'audizione è stata in qualche modo avanzata l'ipotesi che, nel caso in cui ci fosse stato immediatamente il passaggio al secondo livello operativo, la Marina sarebbe stata nelle condizioni operative di garantire anche un coordinamento dall'alto (ovviamente con un elicottero). Questo avrebbe potuto corrispondere ad una maggiore efficacia dal punto di vista delle azioni operative in presenza di nebbia oppure no? Questa è una delle questioni che ci è stata avanzata con forza in un'audizione.

PRESIDENTE. Il punto è questo. Nel corso di audizioni precedenti, è stato ipotizzato che, se la gestione del soccorso, anziché essere coordinata dalla Capitaneria di porto, avesse previsto l'attivazione di un secondo livello, con il coinvolgimento della Marina militare, il soccorso stesso avrebbe potuto godere di supporti tecnologici molto più elevati, a partire da un supporto aereo, ovvero dall'attivazione come minimo di elicotteri. Per cui, il dubbio che è stato posto alla Commissione attraverso queste valutazioni è che si sia valutato non opportuno un passaggio al secondo livello di soccorso, che forse avrebbe potuto generare un migliore intervento. Invece, secondo le valutazioni e le affermazioni che ha fatto

poco fa l'ammiraglio Loriga, risulta che il coinvolgimento della Marina è efficiente ed efficace solo qualora ci si trovi in un luogo dove la Marina ha gli strumenti per arrivare. Adesso si tratta di capire se le due affermazioni sono compatibili o meno.

SALVATORI. Concordo anch'io con quello che ha detto l'ammiraglio Loriga. Evidentemente la Capitaneria non ha ritenuto opportuno alzare il livello. Bisogna inoltre tenere conto anche del ritardo nell'intervento: la Capitaneria aveva i mezzi lì sul posto, mentre i mezzi della Marina dovevano venire da La Spezia, che era il posto più vicino, ma avrebbe comportato sempre un ritardo di intervento.

LORIGA. Se posso aggiungere una cosa, tra il primo e il secondo livello, ovvero tra il coinvolgere la Marina oppure no, non è sempre una questione gerarchica.

SALVATORI. No, appunto.

LORIGA. L'aspetto dirimente, in un'operazione di soccorso, è chi può fare prima e meglio; su questo credo che ci siano pochi dubbi. Lì, in quel momento, c'era già chi aveva i mezzi sul posto e stava operando al meglio e tempestivamente, proprio perché era lì. La Marina lì non aveva la possibilità di gestire dei mezzi sul posto, quindi sicuramente avrebbe avuto dei ritardi. Poi bisognava vedere eventualmente chi mandarci e cosa mandare. Lei accennava giustamente al discorso delle attività aeree, giustissimo. Peraltro gli elicotteri della Marina stanno praticamente a La Spezia, perché stanno a Luni, che non è vicinissimo, anche se poi si possono appoggiare a Pisa, perché è sempre un porto militare. Però, in una condizione di scarsa visibilità come quella causata dall'incendio, i mezzi aerei avrebbero perso molta della loro efficacia. Evidentemente – ma questa è una mia supposizione – in quel momento la Capitaneria di porto, che aveva tutta la responsabilità e la direzione delle operazioni, ha ritenuto che quello fosse il meglio.

URAS (Misto). Signor Presidente, il tema è questo: l'idea che ci siamo fatti e che io mi sono fatto è che non si può parlare di soccorso, perché il soccorso non c'è stato. Non c'è stato il primo e non c'è stato neppure il secondo; semplicemente non c'è stato. Sono morti tutti dentro una nave che ha preso fuoco. I soccorritori non sono saliti e non hanno fatto niente; il soccorso non c'è stato. Il problema è proprio l'assenza di soccorso e la rinuncia al soccorso, che è peraltro testimoniata negli atti dalla valutazione secondo cui sarebbero tutti morti, anche in ragione – come noi stiamo cercando di accertare – di comunicazioni da parte del naufrago che è stato recuperato o di valutazioni fatte da coloro che si sono avvicinati al Moby Prince per primi.

Quindi, parlare di valutazione sulla prontezza dei soccorsi mi pare un eccesso, perché non c'è stato il soccorso, ma c'è stata la rinuncia al soc-

corso; e noi stiamo indagando proprio questo aspetto. Centoquaranta persone stavano dentro una nave passeggeri e io non so spiegarmi come mai non si sia provato a salvare la gente. Non c'è, nelle dinamiche che risultano agli atti, una cosa che sia appena apprezzabile dal punto di vista dell'aiuto. Questo è il tema. Siamo di fronte ad una vicenda irrisolta.

È passata l'idea che quand'anche si fosse andati a soccorrere non sarebbe servito a nulla perché i passeggeri sono morti tutti molto celermente. Questa è la giustificazione giudiziaria all'assenza di soccorso: francamente non riusciamo proprio a renderci conto di come si sia potuto rinunciare al soccorso. Non si rinuncia in nessuna circostanza, tantomeno nella tradizione nobilissima della Marina, di quella militare in particolare ma anche di quella civile, secondo la quale il soccorso si presta sempre e comunque, in ogni circostanza, anche a rischio della propria vita, in mare. Abbiamo esempi luminosi di questo atteggiamento. In questo caso, invece, percepiamo una rinuncia. Vorremmo capirne le ragioni perché ci sembra a dir poco incredibile che si sia valutato, anche in ragione dell'interesse dei soccorritori, che fosse meglio rinunciare al soccorso. Fa parte della nostra cultura rischiare comunque per arrivare a salvare vite umane; tra l'altro, parliamo di 140 persone: bambini, intere famiglie, situazioni veramente toccanti. Questo è il punto. Ecco perché chiedo di capire perché, nella dinamica degli interventi che ci sono stati, dalla Capitaneria di porto ai volontari, si sia fatta questa rinuncia. Poi, è vero che, come si è detto, c'è stato un ritardo nell'identificazione della nave, ma noi abbiamo due navi: una verso la quale si catapultano tutti per spegnere l'incendio e un'altra che gira per qualche decina di minuti a vuoto prima di essere riconosciuta e che, al contrario, non è praticamente oggetto di alcun tipo di intervento e viene lasciata bruciare fino alla mattina, quando poi viene recuperata e portata in porto. È un qualcosa che non riusciamo a comprendere, poiché è il tema che ci è stato posto molto insistentemente dai familiari delle vittime.

Chiederei una vostra opinione su questa dinamica, a prescindere da eventuali responsabilità, che è il primo obiettivo di questa Commissione. Stiamo cercando di capire la dinamica e scoprire un po' di verità attorno a questa tragedia.

PRESIDENTE. Ovviamente siamo consapevoli che la vostra funzione – che abbiamo voluto approfondire oggi – era quella di una struttura a supporto dell'attività militare e non civile, però il collega Uras, vice presidente della Commissione, vi ha trasferito uno stato d'animo che è di tutti i commissari, alla luce dei fatti che sono emersi e che, secondo la nostra valutazione, ma anche secondo quella di alcuni esperti, quella sera avrebbero potuto andare in maniera differente. Quindi, c'è il riconoscimento della vostra competenza e sotto questo aspetto, nei limiti del possibile, di un supporto che state dando a questa Commissione.

SALVATORI. Presidente, in questo campo noi possiamo fare solo delle valutazioni. Personalmente penso che la decisione quella sera sia

stata la seguente: cercare anzitutto di spegnere l'incendio, perché realmente nessuno, né con gli elicotteri né con i mezzi navali, sarebbe potuto salire a bordo della nave, essendo la stessa una palla di fuoco. Tutti hanno pensato di spegnere l'incendio per poi andare a bordo e cercare di salvare quelli che erano ancora vivi. Questa è una mia supposizione poiché ritengo che sarebbe stato impossibile salire sulla nave con l'incendio in atto.

LORIGA. Senatore Uras, io non le so rispondere in realtà. Ovviamente sarebbe bello se, ogni volta che viene attivato il soccorso, potesse risolversi in maniera positiva. Purtroppo, ci sono situazioni – tante – in cui questo non avviene.

Perché sono state prese alcune decisioni e non altre? Condivido quanto ha detto l'ammiraglio Salvatori: evidentemente, sul momento, chi aveva la responsabilità sul posto ha ritenuto prioritario cercare di spegnere l'incendio, anche perché entrare in un incendio, specialmente in mare, non è semplice, anzi, direi che è quasi impossibile. Quindi, la prima cosa è stata sicuramente porre fine all'incendio per poi vedere cosa si poteva fare. Ma questa è un'opinione del tutto personale.

PAGLINI (M5S). Approfitto della vostra pazienza. Sono andata a ricercare nello specifico il decreto ministeriale del 1978, dove, all'articolo 1, lettera *b*), che parla, appunto, della seconda fase operativa, si dice: «Ove la Capitaneria di porto ritenga insufficienti e/o inadeguati i mezzi di soccorso di cui alla prima situazione operativa, essa avvisa l'A.C.P. della Marina militare competente per giurisdizione», che deve valutare l'adeguatezza delle risorse disponibili. Dopodiché, cosa dovrebbe comportare la seconda fase operativa? Praticamente che la Marina assume il comando e il coordinamento dei soccorsi.

Ricordo a tutti noi – non so se la notizia è chiara – che lo stesso ammiraglio francese, nella sua relazione, disse che non ci fu un coordinamento dei soccorsi se non dopo le cinque del mattino. Quindi, con tutta probabilità, visti i risultati, c'è stata una falla in quella che era la valutazione dei mezzi. Se in quel momento si fosse delegato un altro comando, forse si sarebbero avuti altri riscontri.

Nel corso delle varie audizioni abbiamo appreso che la direzione del coordinamento delle operazioni di soccorso deve avvalersi non solo dei mezzi che partono da La Spezia, ma si coordina con la Capitaneria affinché, nel momento in cui si sviluppa il soccorso a livello più alto, il livello più basso, quindi la Capitaneria di Livorno, continua a sua volta a prendere ordini e a prestare ovviamente il soccorso.

Per quanto riguarda la valutazione che dovrebbe essere fatta durante un soccorso di questo tipo, c'è anche quella del quadro, ma rispetto a quella notte non si ha il quadro preciso della situazione, in quanto manca una ricognizione dall'alto. Gli elicotteri, infatti, non sarebbero dovuti servire a salvare le persone sulle navi incendiate ma ad avere un quadro preciso della situazione in quanto le navi in collisione, come era stato detto, erano due, ma della seconda nave non si sapeva nulla. Quindi, una rico-

gnizione aerea, richiesta peraltro dallo stesso comandante Superina, poteva aiutare chi doveva coordinare a salvare vite. Ricordiamoci sempre, infatti, che quello che più importa (prima voce del decreto ministeriale) è salvare vite in mare. Gli elicotteri in questo caso non sarebbero serviti per prendere le persone dal traghetto o dalla petroliera ma solamente per riferire un quadro rispetto alla posizione delle navi in rada, incendiate o meno. D'altra parte, sappiamo per certo che quella notte non fu richiesto da nessuno, attraverso i mezzi di comunicazione, un quadro della situazione in mare. Non fu richiesto a nessuna nave vicina, che sia stata mercantile o militare, cosa che invece, probabilmente, un alto comando della Marina militare, avvalendosi dei propri mezzi di comunicazione, quindi Maritele La Spezia o Maritele Livorno, avrebbe potuto dare, attraverso una richiesta espressa alle navi presenti in rada di una «spazzata radar» per far capire dov'era anche l'altra nave incendiata, che – ricordo a tutti noi – fu individuata solo dopo un'ora e mezza dalla collisione e dal conseguente incendio.

Quindi non è un fatto accertato che, se la Marina militare avesse preso in mano il coordinamento dei soccorsi, le navi sarebbero arrivate più tardi. Chiaramente avrebbe dovuto coordinare tutto il soccorso, in concomitanza con i mezzi e con il personale della Capitaneria di porto di Livorno, cosa che mancò, come detto dallo stesso ammiraglio Francese, per molte ore.

Vorrei chiedere una cosa tecnica per quanto riguarda una figura specifica, la figura che in quel momento doveva essere la persona delegata al soccorso in Capitaneria, cioè il comandante Checcacci, che in quel momento ricopriva un ruolo specifico: l'ufficiale di ispezione. L'ufficiale di ispezione, per quello che abbiamo appreso delle passate audizioni, riguardo l'ordine di servizio n. 787, ha dei compiti specifici. L'ufficiale di ispezione, infatti, ispeziona, sorveglia e sovrintende tutti i servizi della Capitaneria.

PRESIDENTE. È un ufficiale di Capitaneria.

PAGLINI (M5S). Le norme interne vigenti a quell'epoca escludono che tale figura, cioè l'ufficiale di ispezione, possa condurre in prima persona un soccorso. Non può farlo. Voi potete confermare questo passaggio, che troviamo all'ordine di servizio n. 787? Quindi fu assegnato un compito a una figura particolare che, in base all'ordine di servizio n. 787, non poteva assolvere a tale compito.

PRESIDENTE. Sappiamo che si tratta di un'attività legata alla Capitaneria, quindi non so se avete la possibilità di rispondere su questo punto.

SALVATORI. È una cosa interna della Capitaneria, di cui non sappiamo nulla. Così a prima vista, essendo egli il delegato dal comando a svolgere tutte le funzioni della Capitaneria in assenza del comando stesso, in teoria potrebbe anche farlo; poi in pratica non so se riesce a farlo.

PRESIDENTE. Ringrazio gli ammiragli Salvatori e Loriga per la loro disponibilità e per il contributo offerto ai lavori della Commissione. Qualora vi venga in mente o ritroviate qualche documentazione dell'epoca che riteniate sia utile, ovviamente la Commissione è molto interessata e io vi ringrazio ulteriormente per la vostra disponibilità. Penso che abbiamo chiarito il tema relativo a Maritele Livorno e a Mariteleradar.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

I lavori terminano alle ore 13,20.

