



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 2

*N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.*

**8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SICUREZZA DELLA  
NAVIGAZIONE MARITTIMA, CON PARTICOLARE  
RIFERIMENTO AL TRAGICO INCIDENTE  
CHE SI È VERIFICATO AL LARGO DELL'ISOLA  
DEL GIGLIO NELLA NOTTE DEL 13 GENNAIO 2012

356<sup>a</sup> seduta: giovedì 26 gennaio 2012

Presidenza del presidente GRILLO

**I N D I C E****Audizione del comandante generale del Corpo delle capitanerie  
di porto Marco Brusco**

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 8, 16 e <i>passim</i>	* BRUSCO . . . . .	Pag. 4, 12, 17 e <i>passim</i>
* BALDINI (PdL) . . . . .	10, 18, 21		
BORNACIN (PdL) . . . . .	14		
CASTELLI (LNP) . . . . .	13, 23		
DE TONI (IdV) . . . . .	12		
FILIPPI Marco (PD) . . . . .	11, 12, 24		
GALLO (PdL) . . . . .	15		
PARDI (IdV) . . . . .	13		
RANUCCI (PD) . . . . .	8, 21, 22 e <i>passim</i>		
VIMERCATI (PD) . . . . .	9, 20		

---

**N.B.** L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale: Grande Sud-SI-PID-Il Buongoverno: CN:GS-SI-PID-IB; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo:ApI-FLI; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I..*

*Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, l'ammiraglio ispettore capo (CP) Marco Brusco, comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto, il capitano di vascello (CP) Pietro Vella, assistente del Comandante generale, il capitano di corvetta (CP) Federico Giorgi, addetto del Comandante generale, il capitano di vascello (CP) Piero Pellizzari, capo reparto informatica, sistemi di monitoraggio del traffico e comunicazioni, il capitano di vascello (CP) Antonino De Simone, capo ufficio atti normativi e parlamentari e il capitano di vascello (CP) Gaetano Angora, capo sezione ufficio atti normativi e parlamentari.*

*I lavori hanno inizio alle ore 8,50.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

#### **Audizione del comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto Marco Brusco**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza della navigazione marittima, con particolare riferimento al tragico incidente che si è verificato al largo dell'isola del Giglio nella notte del 13 gennaio 2012, sospesa nella seduta di ieri.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, sono state chieste l'attivazione dell'impianto audiovisivo anche sul canale satellitare e sulla *web-TV* e la trasmissione del segnale audio con diffusione radiofonica e che la Presidenza del Senato ha preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi prevista l'audizione del comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto, ammiraglio ispettore capo Marco Brusco.

Prima di dare la parola al nostro ospite, credo di interpretare i sentimenti dell'intera Commissione nel ringraziarlo per la sua disponibilità. Lo ringrazio altresì per il contributo che gli uomini della Capitaneria hanno dato in questa vicenda, per la professionalità dimostrata e per l'impegno in termini di aiuto, di assistenza e di collaborazione al fine di contenere le conseguenze di quanto accaduto.

Ammiraglio, abbiamo iniziato ieri questa indagine con l'audizione del Presidente della Costa Crociere. Ricordo che la nostra non è una Commissione d'inchiesta, ma una Commissione permanente che sta svolgendo un'indagine conoscitiva al solo scopo di cercare di capire la meccanica di questo drammatico incidente, perché è accaduto, se i soccorsi potevano essere organizzati in altro modo e i problemi che oggi sussistono relativa-

mente al fatto che questa nave deve essere svuotata e rimossa dall'isola del Giglio.

Le cedo dunque la parola.

*BRUSCO.* Signor Presidente, onorevole senatori, vi porgo il mio deferente saluto ringraziando per l'attenzione dimostrata in questi giorni verso l'operato del Corpo che mi pregio di rappresentare. Credo sia opportuno anche per noi chiarire alcuni aspetti di questa drammatica vicenda.

L'evento si colloca tra i più rilevanti della storia della navigazione marittima per il numero di persone coinvolte; sono state tratte in salvo più di 4.000 persone tra passeggeri e personale dell'equipaggio e grandissima è stata la partecipazione all'imponente macchina dei soccorsi messa in campo da parte delle organizzazioni deputate. A tal proposito, vorrei cogliere l'occasione per esprimere sentimenti di viva gratitudine a tutte le forze che, sotto il coordinamento della Guardia costiera, hanno collaborato alle attività di ricerca, soccorso e recupero dei naufraghi nell'immediatezza dell'emergenza e nel prosieguo delle operazioni, che prevedono la messa in sicurezza dell'unità per prevenire ogni rischio di inquinamento. Vorrei ora rivolgere un pensiero alle vittime del naufragio ed inviare un messaggio di cordoglio ai loro familiari, per dimostrare la vicinanza delle istituzioni in un momento così tragico e triste.

Tralascio la ricostruzione dei momenti iniziali della tragedia, sulla quale hanno già riferito alla Camera ed al Senato il Ministro e Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nonché il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per passare invece a fornire degli aggiornamenti sull'attività in corso. Allo stato attuale, come sapete, è stato dichiarato dalla Presidenza del Consiglio lo stato di emergenza nazionale ed il Capo del Dipartimento della protezione civile, prefetto Franco Gabrielli, è stato nominato commissario straordinario per l'emergenza. Sono in fase di avvio le operazioni di svuotamento dei serbatoi della nave e si sta procedendo con la messa in sicurezza dell'unità, ormai confinata da panne d'altura del tipo assorbente e galleggiante. Le operazioni di svuotamento inizieranno, con ogni probabilità, il prossimo sabato, ma è stato intanto posizionato il pontone con le relative attrezzature per la predisposizione delle ulteriori fasi preliminari. La ditta incaricata dello svuotamento sta verificando, con l'impiego di propri sommozzatori specializzati, i punti della nave ove posizionare le attrezzature per l'aspirazione del carburante che dovrà essere preriscaldato in modo da renderlo più fluido. Inoltre, al fine di preservare la stabilità dell'unità, durante l'aspirazione sarà pompata dell'acqua calda all'interno delle casse che andrà a riempire lo spazio liberato dal carburante. Continua poi l'attività di ricerca dei dispersi; il bilancio, sulla base dei dati forniti dal commissario straordinario, è di 16 morti, di cui otto identificati, e 16 dispersi.

Per quanto riguarda l'attività di indagine sulle cause che possono aver determinato il sinistro, sono state avviate tre inchieste. Una prima inchiesta sommaria, di tipo amministrativo, promossa, ai sensi del codice della navigazione, dalla locale autorità marittima, dovrà accertare le cause

e le eventuali responsabilità da parte del bordo nella produzione del sinistro. A questa seguirà un'inchiesta cosiddetta formale, esperita dalla direzione marittima di Livorno, le cui risultanze dovranno essere comunicate ed andranno ad integrare l'inchiesta in corso da parte dell'autorità giudiziaria. Questa inchiesta – sommaria prima e formale poi – sarà inviata al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per eventuali ulteriori aggiornamenti, modifiche o revisioni. La seconda inchiesta è quella tecnico-ministeriale disposta dal vertice politico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, in ossequio alle disposizioni in materia di sicurezza della navigazione, dovrà individuare le cause e le circostanze che rilevano sul piano tecnico in merito al verificarsi del sinistro, da comunicare ai competenti organismi europei per l'eventuale adeguamento degli *standard* di sicurezza delle navi. La terza inchiesta riguarda le indagini da parte dell'autorità giudiziaria tese ad accertare responsabilità penalmente rilevanti.

Al momento, al di là dal poter determinare in maniera certa le effettive cause del sinistro, alla luce di quanto sinora ricostruito si può ragionevolmente affermare che vi sia stata un'erronea valutazione da parte del bordo del rischio connesso alla navigazione in acque prossime alla costa. Quanto alle ragioni che hanno indotto il comandante della nave ad effettuare una rotta prossima alla costa, in linea generale corre l'obbligo di osservare che l'individuazione della rotta da seguire durante la navigazione marittima è frutto di un insieme di valutazioni che sono operate in via esclusiva dal comandante dell'unità a cui spetta, ai sensi dell'articolo 295 del codice della navigazione, «la direzione della manovra e della navigazione». Il comandante è, per legge, l'unico responsabile nella condotta della nave e a lui competono, nella determinazione delle rotte da seguire, le valutazioni che attengono ad elementi oggettivi, quali la destinazione da raggiungere, le caratteristiche tecniche della propria unità (pescaggio, lunghezza, larghezza), le condizioni meteo-marine del tratto di mare che si deve percorrere e le previsioni per le successive 24 ore o quantomeno per il tempo necessario a raggiungere la successiva destinazione, la presenza nella zona di mare da attraversare di aree sottoposte a particolari vincoli, restrizioni ed interdizioni alla navigazione. Pertanto, sulla base delle predette valutazioni, il comandante della nave individua la rotta migliore da percorrere. Faccio notare che non è vietato navigare in prossimità della linea di costa, purché sia sempre e costantemente salvaguardata la sicurezza dell'unità, delle persone trasportate nonché delle altre unità che si trovino in quella zona. In relazione poi al cosiddetto inchino, corre l'obbligo di precisare che con tale dizione non ci si riferisce ad una manovra particolare, prevista o vietata a seconda dei casi, ma si fa riferimento ad una tradizione marinaiasca – non così radicata e frequente, contrariamente a quanto riportato da alcuni organi di informazione – che consiste nell'effettuare una rotta piuttosto ravvicinata, parallela alla linea di costa, per consentire il cosiddetto saluto della nave, ma sempre in sicurezza. La tradizione, a quanto si è avuto modo di approfondire, non è solo italiana, bensì comune ad altri Paesi e non vi è alcuna preclusione a livello né nazionale né internazionale, poiché la navigazione in prossi-

mità della costa – fatta salva la possibilità di specifiche e particolari prescrizioni – non è né può essere vietata là dove effettuata con criterio e nel rispetto delle specifiche e necessarie norme di sicurezza.

Negli ultimi giorni, si è spesso chiesto se le Capitanerie di porto fossero a conoscenza o meno della cosiddetta pratica degli inchini. Ebbene, occorre ancora precisare che non si può parlare di tolleranza da parte dell’Autorità marittima al riguardo, trattandosi – come ho detto – non di una particolare manovra marinaresca, ma sostanzialmente di un avvicinamento, comunque in sicurezza, sottocosta, che può essere effettuato dalle unità senza alcuna specifica preclusione, se non quella dettata dall’assoluto rispetto delle norme di sicurezza della navigazione, richieste e variabili a seconda della tipologia di unità condotta, dei luoghi in cui si naviga e, più in generale, del rispetto dei principi di prudenza, facendo leva sull’esperienza e sulla professionalità del comandante.

La stampa ha riportato la notizia relativa a 52 passaggi effettuati dalla Costa Concordia con le modalità che hanno portato l’unità ad avvicinarsi alla costa. Sono state analizzate nello specifico le tracce delle unità Concordia e Serena allo scopo di analizzare il loro comportamento durante le fasi di transito nella zona di mare compresa tra l’isola del Giglio ed il promontorio dell’Argentario. Dall’analisi dei dati in possesso del sistema di monitoraggio, la Concordia è salpata da Civitavecchia 42 volte nel 2011 e due volte nel 2012, mentre la Serena tre volte nel 2011 e due nel 2012. Solo in due occasioni sono stati rilevati passaggi ravvicinati: il primo, il 14 agosto 2011, con rotta parallela alla costa in condizioni di piena sicurezza; il secondo, invece, è quello relativo all’incidente.

Relativamente all’evento occorso alla Costa Concordia, pare ormai abbastanza pacifico che il bordo abbia atteso del tempo prima di dare l’allarme e comunicare quanto accaduto alla Capitaneria di porto e a tutti i passeggeri. Le prime notizie, infatti, sono giunte attraverso segnalazioni di passeggeri della nave, che si dicevano preoccupati per quanto stava avvenendo. Alle ore 22,48, la Capitaneria di Livorno chiedeva al comando di bordo se fosse stato dato dal comandante l’ordine di abbandono nave, ma veniva riferito che se ne stava valutando l’opportunità. La Sala operativa dei *Maritime Rescue Sub Center* della direzione marittima di Livorno (2° MRSC) a questo punto insisteva con il bordo affinché questo facesse conoscere la propria determinazione in merito e solo alle ore 22,58 si comunicava di aver dato l’ordine di abbandono nave.

All’avvio delle attività di ricerca e soccorso vi è stato un massiccio impiego di tutte le risorse prontamente disponibili. La sala operativa del 2° MRSC assumeva subito il coordinamento delle operazioni e disponeva l’immediato invio in zona di motovedette della Guardia Costiera dell’ufficio circondariale marittimo di Porto Santo Stefano, oltre al dirottamento di otto unità mercantili che navigavano nelle vicinanze della zona del naufragio (Motonave Alessandro F, Motonave Giuseppe Sa, Motonave Cruise Barcellona, Motonave Eduardo Morace, Motonave Achaeos, Motonave Aegilium, Motonave Dianium e Motonave Isola del Giglio). Si disponeva, altresì, l’invio di ulteriori unità di soccorso della Guardia costiera: una da

Portoferraio, due da Civitavecchia, una da Fiumicino e due da Olbia, insieme ad un rimorchiatore da Piombino e due da Civitavecchia, mentre dalla base aerea di Sarzana venivano fatti decollare, in configurazione SAR (*Search and Rescue*), tre elicotteri della Guardia costiera, nonché mezzi aerei dei Vigili del fuoco, dell'Aeronautica Militare, della Guardia di Finanza, della Marina Militare e del Corpo forestale. Veniva informata la sala operativa della Prefettura di Grosseto per l'attivazione delle procedure di accoglienza dei naufraghi, che iniziavano a raggiungere il porto dell'isola del Giglio con le scialuppe di bordo verso le ore 00,10.

Già dal giorno successivo, in piena sinergia con il Ministero dell'ambiente, sono state costantemente monitorate, con l'impiego di tre *supply vessels*, eventuali fuoriuscite di inquinanti dallo scafo, che è stato confinato mediante il posizionamento di panne d'altura del tipo assorbente e galleggiante, che saranno mantenute anche durante le operazioni di svuotamento dei serbatoi della nave dai combustibili e prodotti oleosi, pari a circa 2.300 tonnellate. Lo svuotamento, che inizierà – come ho detto – nella giornata di sabato, è costantemente monitorato dal personale della motovedetta Guardia costiera CP406, equipaggiata con un *sonar* per i rilievi e lo studio dei fondali, oltre che da tecnici del Comune e dei Vigili del Fuoco, che hanno messo a disposizione apposite apparecchiature per rilevare eventuali spostamenti della Concordia. La nave, posizionata sul lato di dritta, è sbandata di circa 90 gradi ed è per ora assestata su una sorta di gradino del fondale, oltre il quale, alla distanza di circa 20 metri, inizia una scarpata profonda più di 50 metri.

Passando all'argomento relativo al sistema di monitoraggio del traffico marittimo e volendo portare elementi di chiarimento in merito, si rappresenta quanto segue. La normativa internazionale prevede che negli spazi marittimi ove il traffico navale è intenso vengano istituiti, previa analisi dei rischi, sistemi di controllo del traffico VTS (*Vessel Traffic Service* – Servizio di traffico navale). Pertanto, a livello nazionale, nello Stretto di Messina, nelle Bocche di Bonifacio, nel Canale d'Otranto e nei porti maggiori la navigazione è assistita da tali sistemi, che forniscono informazioni utili al comandante della nave, che rimane unico responsabile per la sicurezza della navigazione. Il VTS garantisce il suo servizio attraverso sofisticate apparecchiature (*radar*, apparati radio per le comunicazioni, telecamere anche a infrarossi, radiogoniometri, stazioni meteo ed AIS) che controllano aree ben identificate e regolamentate, anche con la previsione di rotte obbligate. L'attività di controllo è svolta con personale specializzato e certificato delle Capitanerie di porto, impiegato in una turnistica che copre tale servizio in maniera continuativa per 365 giorni l'anno. Il programma VTS nazionale si è sviluppato in due fasi: la prima, già conclusa, riguarda le aree del Nord e del Sud Italia di particolare rilevanza sotto il profilo della sicurezza della navigazione; la seconda fase, riguardante l'Italia centrale, prevede la messa in esercizio di 60 *radar*, al fine d'implementare la copertura nazionale VTS, tra cui anche quella dell'Argentario. In particolare, il sito di Monte Argentario, individuato quale sede del sistema *radar* ai fini della copertura dell'area di in-

teresse, risulta zona di pregio paesaggistico e richiede particolare attenzione nella definizione dell'*iter* volto ad ottenere tutte le autorizzazioni previste. Il progetto prevede, tra l'altro, l'ubicazione dei sensori in località che possano assicurare un'ampia copertura territoriale, ma che spesso risultano isolate e di difficile accesso (quasi sempre su montagne o alture), dove non sempre sono presenti reti elettriche e di trasmissione dati, rendendo pertanto necessaria la realizzazione di autonomi sistemi di alimentazione e ponti radio per consentire la trasmissione dei dati medesimi. Inoltre l'Amministrazione (dei Trasporti e delle Capitanerie), nella maggior parte dei casi, non dispone di siti dove installare i sensori *radar* ed i ponti radio, rendendo quindi necessario avviare un *iter* procedurale particolarmente complesso per l'ottenimento delle autorizzazioni all'installazione. A ciò si aggiunga che i *radar*, per aumentare la capacità di visione del sensore, vengono installati su tralicci molto alti, che comportano un significativo impatto ambientale e visivo, con la necessità di svolgere tutte le connesse procedure per l'ottenimento delle relative specifiche autorizzazioni previste per le zone protette o i parchi naturali. Inoltre, i *radar* emettono onde elettromagnetiche e sono soggetti a particolari normative al fine di evitare pericoli per la salute pubblica. In tale contesto, ultimamente le amministrazioni comunali e regionali si sono rivelate molto sensibili e restie a concedere le autorizzazioni, anche sull'onda delle proteste dei movimenti «No Radar».

Negli spazi marittimi prospicienti gli 8.000 chilometri di costa nazionale è inoltre presente un sistema d'identificazione automatico del traffico navale, l'*AIS* (*Automatic Identification System*), previsto e regolato dalla normativa internazionale. Per rendere più semplice il concetto, tale sistema può essere paragonato agli apparati di registrazione quali, ad esempio, telecamere posizionate in punti nevralgici (come banche e autostrade). L'*AIS*, che nasce come sistema anticollisione nave-nave, diversamente dal servizio VTS, non consente il controllo continuativo del traffico marittimo, in quanto non è completo degli elementi previsti per il VTS. Il sistema *AIS*, che consente l'individuazione e la localizzazione di tutte le unità con determinate caratteristiche che navigano lungo le coste nazionali, è utilizzato e gestito dalle Capitanerie di porto per la ricostruzione di eventi navigatori e come ausilio al verificarsi di emergenze (soccorso, tutela ambientale, eccetera), oltre che quale strumento complementare all'interno del sistema VTS.

Signor Presidente, qui si conclude la mia relazione illustrativa, ma resto a disposizione dei senatori che vorranno rivolgermi delle domande.

PRESIDENTE. Ammiraglio Brusco, le rinnovo il ringraziamento mio personale e di tutti i senatori per la sua puntuale relazione, che immagino non avrà difficoltà a lasciare agli atti della Commissione.

RANUCCI (PD). Signor Presidente, ringrazio l'ammiraglio e la Guardia costiera – il nostro amico *Charlie Papa* (CP) – che chi naviga ascolta nelle trasmissioni VHF.



L'intervento è stato preciso ed esaustivo. Vorrei porre all'ammiraglio delle domande per acquisire elementi utili anche per chi non va per mare. Molti sostengono che dal momento dell'impatto sia successo un qualcosa di cui non tutti sono a conoscenza, ma su questo la scatola nera verrà in soccorso. Dal punto di vista delle regole marinarie che differenza c'è – forse è il caso che si sappia – tra l'arrivo di un rimorchiatore per soccorrere una nave in difficoltà e il raggiungimento di un sito in autonomia da parte della nave, anche se è in difficoltà? Che differenza c'è tra il lanciare una cima e riceverne una, anche dal punto di vista economico? Per quale motivo la nave nonostante fosse ferma sugli scogli – qui si pongono delle domande – ha calato prima l'ancora di dritta e poi quella di sinistra? Ci può essere stato un intervento della Costa nel gestire una problematica che ha un risvolto economico? Lo sappiamo tutti, ma forse le sue parole possono meglio spiegare cosa vuol dire per una nave subire l'aiuto o collaborare all'aiuto.

Per quanto riguarda le zone interdette alla navigazione, abbiamo visto delle fotografie di navi tra i faraglioni di Capri. Pensa che ci possano essere altre zone a rischio per cui è bene interdire la navigazione? Chiaramente tutto dipende dal comandante, da chi sta al timone e da chi in quel momento è al comando della nave. Che le risulti, c'è un piano B se la nave dovesse sprofondare, anche se ci auguriamo tutti che ciò non avvenga? Cosa succederà se ci saranno condizioni meteo che la faranno sprofondare? C'è un piano B con la Protezione civile per la soluzione del problema?

Le Capitanerie di porto – questo lo dico al Presidente della Commissione – devono essere aiutate maggiormente, con più risorse, per il lavoro che svolgono e forse dovremmo far sì che ci sia una maggiore regolazione di coloro che fanno gli interventi in mare. Le Capitanerie di porto si occupano molto bene di tutte le questioni relative al mare; la Guardia costiera dovrebbe pensare a un migliore coordinamento delle forze che effettuano operazioni in mare.

VIMERCATI (PD). Ringrazio l'ammiraglio per la relazione, credo però che sia inevitabile una domanda sull'insieme degli eventi che si sono determinati il 13 gennaio al largo del Giglio, non tanto perché dobbiamo occuparci delle responsabilità, cui penserà la magistratura, ma per capire cosa ha funzionato e cosa no e come garantire i passeggeri delle navi da crociera per i prossimi viaggi. La domanda è volta a conoscere se ha funzionato il sistema di emergenza per l'evacuazione, al di là delle dichiarazioni dei passeggeri, sentite anche ieri sera nella trasmissione di Vespa, che lamentavano il mancato funzionamento di quasi tutto. Credo sia importante capire di cosa stiamo parlando. Ieri l'amministratore delegato Foschi ci ha detto che, secondo una relazione del Ferrarini, l'evacuazione è avvenuta totalmente sotto la guida dell'equipaggio, in modo molto rapido, mentre leggendo il brogliaccio del capitano De Falco, al di là dell'ora precisa dell'abbandono nave, si ottengono informazioni che non sono proprio sovrapponibili. Lei ci dice che l'ordine di abbandono nave viene

dato alle ore 22,58; sul brogliaccio si legge che il trasbordo sarebbe terminato alle 4,46 del mattino e l'aereo soccorritore riferisce che alle 3,44 del mattino ci sono ancora circa 50 persone da evacuare. Lei ci può dire se corrisponde al vero che l'evacuazione è stata guidata solo ed esclusivamente dal personale della Costa Crociere (cosa che risponderebbe all'affermazione di ieri del dottor Foschi, secondo cui i sistemi di emergenza hanno funzionato perfettamente) e se l'evacuazione è avvenuta, a suo giudizio, in tempi compatibili con la situazione di emergenza oppure se si è dovuti ricorrere all'intervento attivo degli altri mezzi che avete mandato? Lei ha detto che avete inviato diversi mezzi sia navali che aerei per aiutare l'evacuazione. Credo sia importante comprendere tutto ciò perché la situazione non è affatto chiara: dal brogliaccio si legge che alle ore 22,58 viene dato l'ordine di abbandono nave, ma alle 23,37 (circa 40 minuti dopo) il comandante dice che ci sono 300 persone a bordo. Ciò significa che 3.700 persone sono scese dalla nave in 35 minuti; però alle ore 3,44 ci sono ancora 50 persone da evacuare. Non è compito nostro occuparci delle responsabilità penali, ma dobbiamo comunque verificare come hanno funzionato i sistemi di emergenza per tutelare i futuri viaggi.

BALDINI (*PdL*). Signor Presidente, ringrazio l'ammiraglio Brusco e i suoi collaboratori. L'esposizione è stata esauriente e ci ha fatto capire maggiormente la dinamica del sinistro, le modalità di intervento e tutta una serie di iniziative che tendenzialmente erano finalizzate a risolvere e ad affrontare il problema dell'emergenza e del salvataggio di oltre 4.000 persone.

Quello che vorrei sapere, sotto il profilo tecnico, comprende due aspetti. In primo luogo, si dice che il comandante Schettino fosse alla guida della nave al momento del sinistro: le responsabilità della guida possono essere addebitate, nel caso di specie, esclusivamente a lui, oppure la guida è collegiale e quindi esse ricadono anche sugli ufficiali e collaboratori? In questa circostanza, sarebbe opportuno che emergesse tale aspetto, anche perché un conto è la responsabilità esclusivamente personale del comandante, altro conto è la responsabilità collegiale, quindi addebitabile ad una squadra in quel momento alla guida della nave. Non so se lei, ammiraglio Brusco, in quanto rappresentante di una parte non direttamente interessata, sia in grado di dare comunque una risposta di questo tipo, ma vorrei capire come una nave di quelle dimensioni possa essere guidata da una sola persona al comando. Credo che quest'aspetto sia da approfondire e verificare.

Altro elemento di mio interesse è capire perché, dopo che è avvenuto il sinistro, la nave, che come sappiamo aveva una certa direzione, improvvisamente ha fatto una virata molto stretta, compiendo sostanzialmente una giravolta ed andando ad arenarsi sugli scogli, dove si è adagiata assumendo la posizione che tutti conosciamo. Una nave di quelle dimensioni, con una posizione ed una direzione di marcia di un certo tipo, può compiere accidentalmente una manovra di tale tenore o quest'ultima può avvenire solo e soltanto perché il comandante, resosi conto della pericolosità

della situazione, puntando a salvare coloro che sono a bordo, colloca la nave in una posizione da cui sia più agevole l'operazione di salvataggio? Vorrei capire, in base alle vostre conoscenze ed esperienze tecniche in materia di navigazione, se una nave di quelle dimensioni può compiere una manovra del genere autonomamente e per pura accidentalità oppure se per fare questo si richiede necessariamente la perizia del comandante.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, desidero innanzitutto ringraziare l'ammiraglio Marco Brusco, comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto, ed i suoi collaboratori, che oggi ci hanno onorato con la loro presenza. Esprimo poi un giudizio positivo sulla sua relazione, che considero puntuale ed ampia, nonché esaustiva ed equilibrata, in ragione delle inchieste che ci sono state rappresentate.

Mi interesserebbe andare oltre le specifiche dinamiche dell'evento, anche perché appare evidente che la prima responsabilità non può che appartenere al comandante Schettino: in quella localizzazione, l'andatura della nave era troppo veloce e troppo vicina alla costa. Non m'interessa, in questa fase, approfondire gli elementi relativi alla dinamica dell'incidente, sicuramente saranno le inchieste in corso a farlo, con l'analisi della scatola nera. Come il collega Vimercati ha segnalato, qualche sfasatura rispetto alla ricostruzione degli eventi si avverte, ma mi rendo conto che questo è anche dovuto al fatto che le trasmissioni, soprattutto da parte della Costa Crociere, in quella determinata situazione erano legate al comandante.

Dal punto di vista tecnico, riguardo all'evento, vorrei però un semplice chiarimento: visto che ci si chiede se il comandante sia «scivolato» o meno sulla scialuppa, vorrei capire se avrebbe potuto in qualche modo coordinare le operazioni di soccorso anche fuori dalla nave, dal momento che si assevera il fatto che sarebbe stato per lui impossibile risalire lo scafo in quelle condizioni. Questa è una prima questione che le pongo dal punto di vista tecnico, ammiraglio Brusco, ma ve ne sono altre che mi premono, cui ha già dato parziale risposta.

Con riferimento alla pratica degli accosti, o dei cosiddetti inchini, desidero precisare che non c'è alcuna avversione da parte nostra. Nella precedente seduta, infatti, è sembrato vi fossero due correnti di pensiero tra di noi, mentre faccio un appello – prima di tutto a me stesso – a non ideologizzare il dibattito sul punto: non c'è alcuna avversione da parte nostra, purché questi atti siano compiuti in sicurezza, con i dovuti criteri e le dovute autorizzazioni. Abbiamo infatti percepito – e si tratta dell'unico elemento che Costa Crociere ha dichiarato – che per la rotta seguita dal comandante non erano state chieste autorizzazioni e che questa non era stata in nessun modo preventivamente segnalata.

A mio avviso, allora, sono due i temi da porre. Il primo è relativo al controllo della rotta di navigazione: è vero che, sulla base di determinate condizioni, il comandante può intraprendere deliberatamente la rotta che ritenga più opportuna, ma è anche vero che, come per la navigazione aerea, ci sono una strumentazione ed una serie di soggetti deputati al con-

trollo. Ora, lo scorcio che la relazione dell'ammiraglio ci ha presentato nella sua parte finale contiene gli elementi di maggior interesse, che sarà poi mia cura analizzare nel dettaglio: se ho capito bene il senso delle sue parole, sostanzialmente non sono dati il controllo ed il monitoraggio continui e permanenti della nave, ma eventualmente soltanto una successiva ricostruzione.

*BRUSCO.* Esattamente.

*FILIPPI Marco (PD).* Questo è un punto importante, per quanto riguarda noi legislatori e tutti coloro che hanno a cuore la sicurezza della nave. Si tratta di un elemento da focalizzare maggiormente, poiché sono note le attenzioni che il legislatore e l'azione di Governo hanno avuto in questi anni sulle Capitanerie di porto e sulla Guardia costiera dal punto di vista degli investimenti, sia in termini di strumentazione sia di dotazione d'organico.

La domanda che in definitiva le pongo, ammiraglio Brusco, è la seguente: in questi giorni di dibattito a 360 gradi, si è parlato di un'eventuale legge speciale che regolamenti in maniera più opportuna le rotte. Chiaramente mi interessa capire, in base alla sua competenza specifica in materia, l'efficacia di una legge speciale in questo senso. La legge n. 51 del 2001, cui si è fatto riferimento nel dibattito di questi giorni, non potrebbe essere invece già di per sé uno strumento sufficiente per le competenze, il controllo, le sanzioni ed i richiami che possono essere fatti a chi devii dalla rotta? Questo è un elemento di non poco conto, perché la mia preoccupazione, da legislatore, è che si pensi a fare una legge con la pretesa – mi si passi la locuzione colorita – di «mettere le mutande al mondo», quando in realtà se un comandante decide deliberatamente di andar fuori rotta può continuare a farlo, che vi siano leggi speciali o meno.

Il punto è questo: come si può deviare dalla rotta, quando sostanzialmente qualcuno è in grado di controllarla? Si è parlato di distacco di apparati *radar* e di controllo da parte del comandante per fare un certo tipo di accosto: è vero? Si può comunque sfuggire a quest'elemento di controllo e tracciabilità? Questo credo sia l'oggetto che come legislatori ci deve interessare, al di là delle dinamiche e delle responsabilità, che indubbiamente hanno un'importanza certa: come si possono dare elementi di garanzia a monte e a valle dell'evento per il futuro?

*DE TONI (IdV).* Signor Presidente, unendomi ai ringraziamenti rivolti da lei e dai colleghi all'ammiraglio Brusco ed ai suoi collaboratori, non ripeterò quanto ho già anticipato ieri in occasione dell'audizione dell'amministratore delegato della Costa Crociere né mi soffermerò su tutte le domande già formulate, per entrare immediatamente nel merito della questione.

Vorrei che l'ammiraglio riuscisse a far chiarezza sul seguente punto: tutti dicono la loro; oggi il cosiddetto inchino viene definito una pratica di

mare o una tradizione marinaresca, mentre ieri la Costa ha parlato di navigazione turistica. Sorge spontanea una riflessione, che mi sono già permesso di fare, ma che desidero ribadire: sembra quasi che si vogliano lasciare nelle mani di una sola persona le possibili conseguenze da delirio di onnipotenza, tuttavia l'insipienza e l'arroganza di un singolo non possono permettersi di fare questo. Lei ha parlato di navigazione in sicurezza, a distanza dalla costa, dicendo che è permessa. Sul punto l'articolo 295 del codice della navigazione stabilisce che al comandante della nave spetta, in modo esclusivo, la direzione della manovra e della navigazione. Mi chiedo allora se la Capitaneria di porto può intervenire in questo caso: ha la possibilità di evitare che ciò accada? Ho la sensazione che le parole «tolleranza» e «rischio» rispetto a questo tema siano fondamentali. Mi riallaccio alla riflessione del collega Filippi: sono necessarie nuove norme? Ieri il rappresentante della Costa diceva che vuole rivedere il modo di gestione della nave. Sull'accaduto la magistratura farà il suo lavoro, però come legislatori – il Presidente ha ricordato che stiamo svolgendo un'indagine conoscitiva –, oltre ad avere ringraziato coloro che esemplarmente hanno fatto il loro dovere fino in fondo ed espresso il nostro cordoglio, vorremmo oggi da lei delle indicazioni.

CASTELLI (*LNP*). Ringrazio l'ammiraglio Brusco. Non farò domande sull'accaduto non perché non sia interessante ma perché la verità giudiziale o storica la stabilirà la magistratura, che ha tutti i mezzi per appurarla. A me sta a cuore il futuro. C'è una questione che adesso è importante: come lei diceva, ammiraglio, la nave è appoggiata su un basso-fondo, ma a pochi metri di distanza c'è una fossa più profonda e c'è il rischio che la nave, se mossa da tempesta, possa scivolare creando problemi molto più gravi. Le mie domande vanno in questa direzione. Chi in questo momento ha la responsabilità e l'autorità per decidere cosa fare? Immagino che dal punto di vista tecnico possa essere messa in essere una qualche attività per bloccare la nave là dove è, il che consentirebbe interventi molto più facili, anche se in questo caso di facile non c'è nulla.

In secondo luogo, vorrei chiederle se c'è qualche ipotesi su come intervenire per rimuovere questa nave. Si è parlato del tentativo di rimetterla a galla o di smontarla in loco. C'è qualche attività di questo tipo in previsione?

In terzo luogo, vorrei conoscere le sue valutazioni nel malaugurato caso in cui la nave dovesse cadere sul fondale di 50 metri e poi su quello prospiciente, a circa 90 metri. Questo significherebbe avere un relitto che non so se sarebbe recuperabile, con danni immaginabili.

PARDI (*IdV*). Ringrazio l'ammiraglio e i suoi collaboratori. Nella giornata di venerdì 20 mi sono recato a visitare l'unità di crisi e ho avuto l'impressione che si trattasse di un gruppo di persone competenti, ben organizzate e capaci di porsi i problemi più impellenti. Sulla ricostruzione del quadro conoscitivo vorrei porre all'attenzione dell'ammiraglio un'immagine, che tutti hanno visto e che fa parte della conoscenza comune, com-

parso sui siti di stampa, tra cui quello del «Corriere della Sera», dove si vede la nave illuminata dai motori ausiliari nella posizione in cui si trova adesso, solo che è ancora quasi diritta, sbandata a occhio di un angolo di 10 gradi. Da questa immagine si ricava l'impressione che l'opera di evacuazione non sia ancora cominciata; quindi, viene da pensare che l'evacuazione è cominciata quando la nave era nelle condizioni peggiori.

Sull'evacuazione c'è un'altra notizia che non sta a lei decidere se vera o meno, che però tutti abbiamo letto sui giornali: pare che l'ordine di evacuazione non sia stato dato dal comandante Schettino, bensì da un ufficiale che era in viaggio di ritorno, in condizione di presenza occasionale, e che a un certo punto, per insofferenza alla situazione di caos che si era creata e di fronte all'inerzia del capitano, ha preso l'iniziativa insieme ai componenti dell'equipaggio per iniziare l'evacuazione. Questo è un aspetto che esaminerà la magistratura, ma che pone seri problemi nell'interpretazione della vicenda.

Un secondo punto riguarda il pericolo di contaminazione. Tutti parlano del gasolio solido, che va riscaldato, ma io non trovo menzione da nessuna parte del rischio più pericoloso derivante dall'olio dei motori. Lì ci sono, se non sbaglio, sei motori enormi e l'olio lubrificante assomma a qualche decina di metri cubi ed è molto più fluido del gasolio che bisogna tirare fuori. È un problema di tutte le autorità competenti che stanno lì, che dovranno forse fronteggiare un'emergenza più insidiosa di quella della fuoriuscita di gasolio che allo stato attuale, stando a quello che ci dicono, non può fuoriuscire perché è talmente denso che per farlo venire fuori bisogna riscaldarlo.

Sulla questione dei *radar*, lei giustamente ha richiamato una certa prudenza degli organi di gestione territoriale per l'impatto ambientale, però nel caso dell'Argentario tutti sappiamo che i due culmini del monte sono letteralmente una selva di antenne: ci sono installazioni dell'aeronautica militare e di tutte le televisioni pubbliche e private. Non credo che ci sia la possibilità di accampare una qualche motivazione di ritardo. Pertanto in un contesto già segnato mettere un *radar* in più non mi sembra un problema.

Un ultimo aspetto, menzionato anche dai colleghi, riguarda la possibilità di portare la nave via da lì. Le chiedo se, quando sarà terminata l'uscita guidata dei carburanti e degli oli, si potrà ricucire alla meglio la ferita sul fianco e riportare la nave in galleggiamento. Sul punto però non ho alcun elemento per dare un giudizio che mi parrebbe fuori luogo.

BORNACIN (*PdL*). Ringrazio la Guardia costiera non solo per quello che ha fatto in questo evento tragico ma per quello che fa tutti i giorni. Noi stiamo svolgendo un'indagine conoscitiva e non voglio fare il commissario Maigret della situazione, anche perché ce ne sono già tantissimi in questi giorni. Ho seguito i vari *talk show*, soprattutto «Porta a Porta» ieri sera, e ho ascoltato tutta una serie di affermazioni che sinceramente mi lasciano un po' perplesso. Ieri, per la prima volta, quando nell'audizione dell'amministratore delegato Foschi si è illustrato il susseguirsi delle

telefonate tra il comandante Schettino e Ferrarini a Genova, sono riuscito a capire cosa è avvenuto in quell'ora e mezzo. La mia domanda, però, si ferma ad un piano più generale: in quest'operazione c'è stato il concorso di tutti, per cui abbiamo visto arrivare sul mare la Guardia di finanza – che, chissà poi perché, è arrivata per prima – i Carabinieri, la Polizia, con elicotteri vari, e – va da sé – la Marina. Al di là della necessità di soccorrere le persone in difficoltà, questa presenza sul mare di più forze di polizia, alcune delle quali con compiti non ben specifici (non tanto e non solo in questa situazione, quanto in altre più generali), non rischia di fare danni, intralciando i compiti di chi è preposto alla sicurezza in mare, quindi della Guardia costiera?

Ieri, in un articolo di giornale (del quale non ricordo né la firma né la testata), ho letto la proposta di creare una sorta di ENAV del mare, visto che in questo periodo vanno di moda le nuove *Authority*. Invece di far questo, ritengo – d'accordo con il collega Ranucci – che sarebbe il caso di ridefinire i compiti della Guardia costiera, ampliandoli, codificandoli con esattezza e dotandola di mezzi. Come accade in tutti i Paesi civili, infatti, questo mi sembra l'unico Corpo deputato ad intervenire in mare, anche con riferimento agli eventi ricordati dai colleghi poc'anzi. Questa stramba proposta di creare un ENAV della navigazione forse è stata fatta per attribuirne la presidenza a qualcuno: in un periodo in cui le *Authority* nascono come funghi, può accadere anche questo.

Ho inoltre sentito dire dal prefetto Gabrielli, persona seria e stimata, che c'erano clandestini a bordo, mentre ieri l'amministratore delegato di Costa Crociere ha completamente smentito la notizia. Secondo lei, da dove deriva un'affermazione del genere da parte del Capo della protezione civile?

Ieri Foschi ha definito «passaggio turistico» quello avvenuto vicino all'isola del Giglio, cosa che accade solitamente, come testimoniano fotografie scattate a Varigotti, in Liguria, d'estate. A quanto le risulta, dal punto di vista tecnico, il passaggio turistico si fa a 16 nodi? A me tale velocità sembra decisamente eccessiva.

GALLO (*PdL*). Signor Presidente, desidero ringraziare l'ammiraglio Brusco sia per la sua presenza qui oggi sia per il prezioso contributo che ha dato alla conoscenza del disastro che si è verificato, che ha sconvolto l'Italia ed il mondo intero per la sua entità.

Per quanto riguarda la navigazione crocieristica, mi pare di aver capito che intrattenere un rapporto con la costa, favorendo una sorta di simbiosi tra i turisti a terra, che guardano la nave, e quelli a bordo, che guardano la terra, costituisca un momento di festa, che incontra un alto indice di gradimento, perché permette lo scambio di un saluto dal quale deriva una comunicazione fra persone, territorio e nave. Se questo quindi è consentito, non mi accanirei sulle elucubrazioni che portano alla definizione della manovra dell'inchino, mentre mi concentrerei sull'appurare se è consentita e, in caso affermativo, qual è la sua regolamentazione, in modo da capire se se ne sia usciti fuori – come penso – passando da una manovra

consentita ad una manovra pericolosa, con le gravissime conseguenze che conosciamo.

Ne deriva naturalmente una determinazione di responsabilità: quest'ultima è personale e unica del comandante, oppure si può parlare di errore umano o di difetti nel funzionamento della strumentazione di bordo (ancora eventualmente da verificare)? Prima di formulare un'ulteriore domanda sul piano delle responsabilità di quanto è avvenuto, è doveroso rivolgere il nostro pensiero e la nostra solidarietà – non solo di rito – alle vittime che hanno vissuto tale dramma, soprattutto ricordando che si fanno le crociere per divertirsi e godersi la vita, non certo per perderla: il mio ragionamento partirà dunque dal presupposto di tenere sempre presente quanto di bello offre la crociera e le aspettative che essa crea per i passeggeri. Ebbene, ritengo opportuno indagare se a bordo delle navi la sicurezza sia sufficiente, anche con riferimento alla formazione del personale, visto che non ci troviamo più di fronte ad un discorso teorico, ma alla conoscenza diretta dei comportamenti tenuti. Il personale era stato formato adeguatamente? Ha operato secondo quanto prescrivono le norme di sicurezza sulla nave? Quando sono andato in crociera, ricordo di aver dovuto partecipare ad un'esercitazione preventiva per la sicurezza: sono state stabilite delle regole per garantire sia la sicurezza dei passeggeri sia il pronto intervento di chi di dovere in caso di evacuazione. Vorrei quindi capire la responsabilità della società in ordine alla formazione del personale e alla gestione dell'emergenza, da un punto di vista diverso da quello che abbiamo ascoltato ieri, quando abbiamo audito l'amministratore delegato della Costa Crociere. Ritengo importante conoscere in merito il parere di chi ha partecipato direttamente alle operazioni di evacuazione e salvataggio. Data l'inclinazione della nave, essendosi determinata l'impossibilità di mettere in acqua le scialuppe, tutto sommato non si può che dare un giudizio positivo su come si sono svolte le operazioni e sulla riduzione delle conseguenze del disastro.

Vorrei sentire qualche considerazione in merito da parte sua, ammiraglio Brusco, con la preghiera di evidenziare i vari aspetti sul piano delle responsabilità: a chi compete rimuovere quello che sta diventando un macabro oggetto di desiderio e di attrazione, come dimostrano le foto che circolano? Tra l'altro, quest'atteggiamento si pone del tutto in controtendenza rispetto al forte sentimento di pietà e compassione che scaturisce di fronte alle vittime e a coloro che hanno subito un naufragio che nessuno si augurerebbe di vivere in prima persona. L'ambiente va salvaguardato dall'inquinamento e dal momento che l'incidente è avvenuto in una delle zone più belle d'Italia non possiamo stare ad aspettare, senza avere certezza delle tempistiche e delle competenze in ordine alla rimozione del relitto, operazione che ritengo vada fatta immediatamente.

PRESIDENTE. Prima di lasciare la parola all'ammiraglio Brusco per la replica, vorrei riprendere un argomento cui ha accennato il senatore Castelli, limitandomi a formulare una riflessione che proviene da chi assiste all'evento dall'esterno, senza le necessarie cognizioni tecniche (parlo in-



fatti in qualità di assoluto neofita, in quanto pur andando per mare lo faccio con una barchetta di sette metri).

C'è un relitto a pochi metri dalla costa, con un inaudito potenziale pericolo d'inquinamento. Abbiamo appena appreso che tra pochi giorni inizierà l'operazione di assorbimento del carburante dai serbatoi e prendiamo atto che finora siamo stati fortunati – nella sfortuna – perché il bel tempo ci ha aiutato favorendo la stabilizzazione della nave. Dal momento che c'è chi paventa che con il brutto tempo il mare possa muovere la nave verso la vicina scarpata di 70 metri, mi chiedo se tecnicamente non sia possibile imbrigliare questo relitto, che si trova a poca distanza dalla costa, magari gettando delle ancore: non è possibile realizzare tecnicamente una condizione tale per cui, quand'anche dovessero cambiare le condizioni meteorologiche, lo scafo possa rimanere in sicurezza, lì dov'è, a poca distanza dalla terra? L'ammiraglio Brusco ci spiegherà poi la virata fatta dal comandante Schettino, che ha messo la nave nelle condizioni di trovarsi molto vicina alla costa, gettando l'ancora: ma intanto, con l'intervento dei rimorchiatori, non è possibile organizzare ancoresse a prua o a poppa? Insomma, non si può fare nulla?

Ho sentito il ministro Clini denunciare l'imminente pericolo di maltempo – benissimo, ha fatto il suo mestiere – mentre il commissario all'emergenza Gabrielli ha inviato una lettera di diffida alla Costa per non aver ancora elaborato il piano per lo smaltimento dei rifiuti: in questo caso, l'eventuale ulteriore messa in sicurezza della nave è un obbligo dell'armatore oppure le autorità preposte possono organizzare qualcosa di più? Vorrei capire se ci si è posti questo problema oppure se non si sono trovate ancora delle soluzioni tecniche.

*BRUSCO.* Parto dall'ultima domanda perché mi sembra un argomento che vi interessa particolarmente. La responsabilità della rimozione del relitto e della fase antinquinamento è senza dubbio dell'armatore. Il comandante della Capitaneria di Livorno, dopo 24 ore, ha ordinato alla Costa Crociere – a norma della legge n. 979 del 1982 sulla difesa del mare – di intervenire al più presto per non determinare inquinamento e per spostare il relitto. Lo stesso ha fatto proprio ieri il prefetto Gabrielli, che è stato nominato commissario straordinario per l'emergenza. Bene ha fatto il Governo ad aver dichiarato l'emergenza nazionale e nominato un commissario straordinario. Per far capire come l'impegno coinvolga tutte le amministrazioni, ricordo che anche se il commissario straordinario è il Capo del Dipartimento della protezione civile, il soggetto attuatore è il comandante della direzione marittima di Livorno, cioè colui che ha seguito la prima fase del soccorso, la prima fase della ricerca dei dispersi e che comunque ha delle responsabilità settoriali di area ai fini della tutela dell'ambiente marino e costiero. Il commissario Gabrielli giustamente ha nominato un comitato tecnico-scientifico che raggruppa tutti gli enti e le particolari professionalità specifiche del settore. L'ammiraglio Dell'Anna, come confermato ufficialmente dal prefetto Gabrielli, mi ha riferito che la Costa Crociere ha preannunciato dei piani di svuotamento e di rimo-

zione del relitto (anche se non si sa se a tronconi o di tutta la nave). L'attività di svuotamento, che inizierà sabato, ammesso che ci si riesca, è a carico della Costa che ha contattato l'impresa olandese Smith e la società Neri di Livorno. Il richiamo all'obbligo derivante dalla legge, ribadito da Dell'Anna prima e ora dallo stesso prefetto Gabrielli, sta producendo i suoi effetti perché la Costa, in linea con i dettami normativi, sta provvedendo. Un po' più complicata appare la fase della rimozione del relitto perché bisognerà vedere la durata della fase di svuotamento e di bonifica, con calcoli tecnici che non sono semplici. So che stanno contattando – non sono notizie ufficiali, ma le do quasi per scontate – l'università di Genova dove c'è una facoltà di ingegneria navale all'avanguardia. Non c'è dubbio comunque che le responsabilità sia per la tutela dell'ambiente che per la rimozione del relitto sono a carico dell'armatore. Così come non c'è dubbio che è compito della struttura della Protezione civile controllare, incalzare e eventualmente sostituire l'armatore rivalendosi pecuniariamente sulla Costa Crociere. Gabrielli ha nominato due comitati che stanno lavorando insieme: l'uno è di alto livello tecnico-scientifico, l'altro è più operativo, però fin dal primo giorno si è capito che i due comitati devono lavorare quasi in simbiosi.

Il senatore Baldini chiedeva di chi sia la responsabilità della nave. Da che esiste il veicolo nave la responsabilità è del comandante. A livello umano può essere incomprensibile che un primo ufficiale non intervenga allorquando il comandante fa una pazzia. A livello giuridico però è inattaccabile il principio secondo cui, come diceva qualche vecchio ammiraglio inglese del '700, sopra al comandante c'è solo Dio. Quindi la responsabilità a livello giuridico è sempre ed esclusivamente del comandante, anche là dove non abbia materialmente eseguito la manovra. C'è poi qualche comandante che vuole far vedere che è anche bravo e si mette al timone.

**PRESIDENTE.** In punto di diritto il comandante ha il potere assoluto e dà l'ordine.

**BALDINI (PdL).** Chi tiene la rotta? Chi la determina?

**BRUSCO.** La rotta la predispone il comandante e se ne assume la responsabilità. Accade la stessa cosa nella mia struttura: se i miei uomini lavorano in nome e per conto mio, sono io a portare la croce. Il comandante parte da Civitavecchia e dà una rotta. L'ufficiale traccia la rotta e tutte le attrezzature automatiche vengono attivate per seguire quella rotta fino al porto di destinazione. Se il comandante decide, com'è successo in questo caso, di cambiare rotta perché vuole fare una manovra diversa, allora si deve cautelare e stacca tutti gli automatismi lavorando sul manuale. In questo caso dirà al marinaio che sta al timone di virare di 30 gradi a dritta oppure a sinistra e cambia materialmente la rotta. Si dovrebbe dimostrare che colui che era al timone ha sbagliato nell'esecuzione di un ordine del comandante, ma è difficile se non impossibile. La responsabilità è si-

curamente del comandante. Dal punto di vista umano – questo non ha importanza ai fini dell’inchiesta – mi domando perché gli altri due ufficiali, che sono gli stessi che «scivolano» con il comandante sulla scialuppa, siano stati zitti. Mi viene in mente il famoso film «L’ammutinamento del Caine» dove il comandante va fuori di testa e il primo ufficiale prende in mano la situazione. Probabilmente se qui avessero avuto davanti il Caine, il primo ufficiale avrebbe potuto farlo, ma questa è una battuta che – lo ribadisco – non ha rilevanza alcuna ai fini della ricostruzione: la responsabilità è del comandante.

La stravaganza di questa manovra è nel fatto che mentre quello del 14 agosto, pur essendo un inchino (avvicinamento, gita o rotta turistica, com’è stato definito)...

**PRESIDENTE.** Manovra che sembra essere molto richiesta, tant’è vero che viene inserita nei programmi di navigazione di tutte le compagnie del mondo.

**BRUSCO.** Infatti, anche ad Acapulco si passa sottocosta, ma non è vero che gli inchini delle navi sono stati 52: prima di venire qui – coscientemente e puntualmente – ho chiesto ai miei uffici di farmi avere le tracce di tutto il 2011, fino al momento dell’incidente. Apparentemente – o, almeno, ufficialmente – i cosiddetti inchini della nave Concordia sono stati solo due. Si può poi parlare d’inchino anche se si sta a distanza e si compie il gesto con la testa, perché il concetto è molto vago. In fondo, cos’è l’inchino, stando alla cosiddetta tradizione (che poi non è tale in senso vero e proprio)? Il fatto che si saluti il Paese che sta davanti alla nave in transito, cosa che si fa con il fischio quando si passa in quel punto, rallentando, e la cosa finisce lì. Poi qualcuno eccede, esagera e sbaglia. Nel caso specifico – lo ribadisco, a conclusione di questa parentesi – il 14 agosto il predecessore di Schettino era passato parallelamente alla costa dell’isola del Giglio – ad una distanza di 500 metri, quindi con assoluta tranquillità rispetto ai fondali – per sfilare lì davanti, rallentando e fermandosi, per poi riprendere la rotta e andare via. Schettino, invece, non ha seguito una rotta parallela ma, se non proprio ad angolo retto, ha seguito una diagonale con un angolo abbastanza stretto e acuto, oltretutto in velocità: da quanto ricordo siete quasi tutti marinai, quindi saprete che 16 nodi costituiscono una velocità piuttosto elevata. Dopodiché, ha capito di aver fatto una stupidaggine, ma troppo tardi, perché probabilmente ormai aveva già toccato lo scoglio.

Da qui è scaturita un’altra vostra legittima domanda: la manovra di recupero è stata fatta da lui oppure no? Qualcuno infatti l’ha ipotizzato e il comandante se n’è fatto vanto, dal momento che le sue prime battute sono state volte a sottolineare che grazie a lui – che sarebbe riuscito a dare fondo all’ancora, tornare indietro e recuperare – sono state salvate 4.200 persone. Chiariremo tale aspetto con la lettura della scatola nera, dalla quale evinceremo se effettivamente si è trattato di perizia del comandante (che comunque aveva fatto una sciocchezza prima), oppure se ca-

sualmente la nave si è assestata su quegli scogli, a poca distanza dalla costa: in ipotesi si può essere verificato anche questo, data la velocità della nave, e – a questo punto – direi per fortuna perchè questo è servito a salvare veramente tante persone.

Con riferimento al salvataggio, Foschi ieri ha sostenuto che «loro» hanno salvato quasi 4.000 persone e «gli altri» – cioè noi – ne hanno salvate 300: se i passeggeri erano oltre 4.200 il fatto è matematico. Dico che vi sono tutte e due gli aspetti: l'equipaggio comunque ha dato risposte, ma purtroppo forse non gli ufficiali, che invece avrebbero dovuto essere coloro che davano la risposta migliore; sono stati più bravi quelli al di sotto dello Stato Maggiore. Comunque, vuoi perché erano vicini alla costa, vuoi perché si sono verificate tante altre circostanze, in effetti molte persone si sono salvate. È però altrettanto vero che la macchina del soccorso pubblico ha funzionato: il numero di 300 mi sembra comunque il risultato di un calcolo in difetto, perché a me consta che, come macchina pubblica del soccorso, abbiamo salvato 700 o 800 passeggeri.

VIMERCATI (PD). Parliamo non dell'equipaggio, ma dei soccorsi esterni?

BRUSCO. Sì. È arrivata per prima la Guardia di finanza, che si trovava fuori per motivi propri istituzionali (come la lotta al contrabbando) e si è quasi incrociata con la Costa: è stato quindi facile per la Capitaneria di Livorno ordinarle di andare a vedere e tenerla informata. Poi, però, è scattata la macchina dei soccorsi, con la vedetta di Porto Santo Stefano che è uscita subito e il nostro elicottero che si è recato immediatamente sul posto.

Ribadisco che la macchina dei soccorsi, a mio avviso, si è mossa perfettamente, tanto che sarà utile che vi racconti alcuni particolari, che forse non sono stati evidenziati: ricordate quelle immagini con le formichine che scendevano dalla nave?

PRESIDENTE. Sì.

BRUSCO. Ebbene, se non ci fosse stata una motovedetta adatta, molte di quelle persone probabilmente si sarebbero dovute buttare in mare, con tutti i conseguenti rischi, perché comunque era sera e anche se era stata una bella giornata faceva freddo. La nostra motovedetta, Classe 300, è costituita da barche nuove: raccolgo dunque il vostro invito, chiedendovi di darci maggiori risorse, così potremo comprare altri mezzi. Se ricordate, sono le stesse barche che abbiamo usato nel canale di Sicilia. Il senatore Castelli, già vice ministro, ricorderà quando le abbiamo dirottate lì, durante le emergenze dello scorso anno, con l'avallo del vertice politico dell'epoca. Avendo intorno quell'enorme bottazzo (ossia quell'enorme gommone), esse permettono infatti di affiancare qualsiasi altra imbarcazione, senza spaccarla. Nel caso della Concordia, siamo riusciti a man-

darne subito una, che si è messa a fare il Caronte tra il relitto e le altre barche.

PRESIDENTE. Questa è stata una cosa fondamentale.

*BRUSCO.* Sì, Presidente. Le nostre motovedette classiche e quelle delle Guardia di finanza, non avrebbero potuto avvicinarsi più di tanto, perché si sarebbero spaccate, oltre a provocare danni: la Classe 300 invece ha fatto per ore ed ore il Caronte, con i passeggeri che scendevano dalla biscaggina e salivano sulla motovedetta.

BALDINI (*PdL*). Quante persone imbarcava?

*BRUSCO.* Tenga presente che su un mezzo del genere imbarchiamo un centinaio di persone ogni volta; è stato un lavoro non semplice, perché comunque era notte. Le 18 persone diversamente abili di cui si è parlato il primo giorno, tutte quante accentrate a prora della nave, sono state salvate dall'aereo soccorritore: 16 le abbiamo prese noi e due i Vigili del fuoco. È stata un'impresa non facile, in quanto si trattava di persone in carrozzella o anziane. Ha quindi ragione la Costa a parlare dell'azione dei suoi uomini nel salvataggio, ma poi andremo a vedere chi ha operato effettivamente, perché possono esserci responsabilità anche nel modo in cui sono state formate e guidate le scialuppe; occorrerà verificare, ad esempio, se è stato rispettato il ruolo d'appello. È comunque vero che l'organizzazione Costa ha funzionato, forse anche per la fortuna di avere la nave di fianco e ormai vicina all'isola. Permettetemi però di sottolineare con orgoglio che ha funzionato anche la nostra attività di soccorso. C'è stato un momento in cui si è pensato di gestire i soccorsi da Roma, ma quando sono stato interpellato in merito ho risposto negativamente perché la macchina dei soccorsi stava funzionando bene e un cambio di comando in corsa sarebbe stato pericoloso, rischiando di creare un'isteresi di comandi: ho quindi disposto che andasse avanti Livorno, con una nostra maggiore assistenza, tant'è vero che gli elicotteri sono arrivati immediatamente, su nostra richiesta. Va anche detto che sono intervenuti subito tre gruppi di sommozzatori: il nostro, quello della Marina e, a seguire, quello dei Vigili del fuoco. La macchina organizzativa ha sicuramente funzionato.

Quella dell'assistenza e del salvataggio è una questione di lana caprina. Infatti, al di là del fatto specifico, è chiaro che se una nave prende la cima e riesce ancora a manovrare, con i propri mezzi, l'operazione ha un costo; se invece la nave non riesce più a manovrare e a gestire se stessa, scatta il cosiddetto salvataggio, con un calcolo peraltro piuttosto difficile da determinare, per il quale di solito si va ad arbitrati con le compagnie assicurative, trattandosi di una situazione che costa molto di più all'armatore.

RANUCCI (*PD*). Le scelte possono essere state guidate da questo aspetto?

*BRUSCO.* È difficile dirlo, ma propenderei per il no perché il comandante, almeno da quello che si capisce, minimizza. Però c'è un momento in cui, almeno nella prima parte della vicenda, quando la situazione è ancora nebulosa, Schettino chiede un rimorchiatore. E per chiedere un rimorchiatore, mi domando se abbia fatto un calcolo del genere o se qualcuno gli abbia suggerito qualcosa. Tenderei tuttavia ad escluderlo e a dire che il comandante è andato nel pallone.

*RANUCCI (PD).* Il fatto che le due ancore siano state gettate in un secondo momento, lei come lo interpreta?

*BRUSCO.* Sarà interessante vedere dalla scatola nera la tempistica con cui sono state calate perché questo ha un significato.

*RANUCCI (PD).* Dall'immagine si vede che la nave era già piegata e ferma.

*BRUSCO.* Per quanto riguarda l'inclinazione, ieri parlavo con i miei collaboratori che predisponavano la relazione e dicevo che tutto sommato era andata bene perché su 4.000 persone i dispersi sono pochi. Non bisogna mai essere soddisfatti, ma in un calcolo complessivo si può dire che è andata bene. Se però il comandante non avesse fatto perdere un'ora preziosa sarebbe andata di lusso perché in un'ora di tempo, con la nave ancora a 20 gradi e non a 90, si potevano calare le scialuppe con tranquillità, mettere a proprio agio le persone e fornire tutte le istruzioni del caso, laddove probabilmente la prima ora, che era quella importante, è stata persa; dopo si è lavorato in una situazione di angoscia: Schettino se n'era andato, nessuno lo trovava più; si susseguivano degli ordini contraddittori perché ormai era saltato il comandante delle operazioni all'interno. Il discorso dell'inclinazione è importante ma ciò che ha creato confusione è che il comandante ha perso la prima ora. Se avesse giocato il suo ruolo nella prima ora, la tragedia ci sarebbe stata ugualmente perché la nave si era incagliata, ma ai fini del soccorso tutto sarebbe stato più sereno.

Per quanto riguarda il *radar* sull'Argentario, noi abbiamo sviluppato dei progetti di *Vessel Traffic Service* (VTS) e abbiamo un contratto del 1992 e uno del 1999 per svilupparli. Negli Stati Uniti – che hanno una lunghezza espositiva sul mare molto più elevata della nostra – ci sono solo sei centri VTS; noi siamo riusciti a realizzare dal 1992 ad oggi, con contratto suppletivo nel 1999, 11 centri VTS. Per normativa internazionale nel creare centri VTS si deve far un piano programmatico e preventivo e lo si deve comunicare alle organizzazioni internazionali, all'IMO in particolare. Bisogna individuare le aree più sensibili e lavorare secondo una tempistica che si articola in una prima, in una seconda e in una terza fase. Noi abbiamo individuato e realizzato la prima fase, che concerne quei transiti dove c'è più traffico, un particolare rischio o un'elevata attenzione ambientalistica. Mi riferisco, ad esempio, alle Bocche di Bonifacio, allo Stretto Messina, al Canale d'Otranto e al golfo di

Genova. Una volta che si è stabilito di installare il VTS, bisogna addestrare il personale in maniera puntuale e specifica con delle regolamentazioni internazionali. Noi in questi centri abbiamo del personale altamente specializzato h24 per 365 giorni. Lo abbiamo formato da soli e lo scorso ottobre – forse il senatore Castelli lo ricorderà – il ministro Matteoli è venuto a inaugurare a Messina il nuovo centro di addestramento degli operatori VTS, riconosciuto a livello internazionale, tant'è vero che i nostri corsi sono aperti anche agli stranieri, così come quello di Genova è aperto agli stranieri per la specializzazione in ispettori di sicurezza della navigazione. Quando si riesce a organizzare un centro VTS e ad individuare un'area, bisogna stabilire se in quella area si vogliono ordinare le rotte in maniera prestabilita, obbligatoria o lasciarla libera, fermo restando che la responsabilità è sempre del comandante. Nello Stretto di Messina e nelle Bocche di Bonifacio ci sono delle rotte prestabilite e in queste zone non si deve deviare. Lo scorso anno siamo riusciti ad evitare, grazie al centro VTS di Maddalena – con l'aiuto dei corrispondenti francesi, anche se è merito soprattutto della nostra attività – due collisioni di navi che passavano nelle Bocche, dal momento che l'ufficiale, che era anche il timoniere, si era addormentato. In seguito a ripetuti richiami, l'ufficiale all'ultimo momento, sia in un caso che nell'altro, è riuscito a riprendere la rotta e abbiamo evitato due disastri ambientali. Noi ci siamo prefissi, con l'accordo del vertice politico del Ministero, di ampliare questa prima fase e vorremo istituire altri VTS. Siamo a 11 – gli Stati Uniti ne hanno solo sei – ma vorremo crearne altri. Abbiamo maggiori difficoltà dovute al fatto che il VTS presenta, come dicevo nella relazione, un problema di *radar*. Il proprietario dei suoli non è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e quindi dobbiamo per forza di cose contrattare con gli enti locali. Soprattutto in Sardegna e in Sicilia stanno prendendo molto vigore i comitati «No Radar» e, di conseguenza, abbiamo delle difficoltà. Questo è un lavoro che ci porta via del tempo perché bisogna convincerli che non sono dannosi bensì utili e ciò non è sempre facile. All'Argentario, dove l'installazione è prevista nella seconda fase, ormai i contatti sono a buon livello, ma devono essere perfezionati. Per fare un esempio, tutto l'arcipelago toscano non è coperto da VTS, anche se sta per essere inaugurato quello di Livorno che arriverà fino a Follonica. Con il potenziamento di Livorno in seguito si potrà coprire Portoferraio, il canale di Piombino, compreso l'Argentario. Questo però avverrà in una fase successiva. Sul VTS va specificato – essendo state dette diverse cose non precise nei giorni scorsi, soprattutto in risposta alla domanda che ci si è posti sul perché il contratto duri tutto questo tempo – che il conteggio dei mesi non considera questi come consecutivi, ma come complessivi. Dal momento del contratto, per esempio, scattano 66 mesi non consecutivi ma complessivi, quindi bisogna vedere quanto e come si lavora e, soprattutto, se si ha la disponibilità del suolo per installare il *radar*.

CASTELLI (*LNP*). A Pantelleria, ad esempio, c'è un centro completamente abbandonato, che non so se sia della NATO: non avete pensato di

utilizzarlo? Il Canale di Sicilia credo infatti sia il posto più disgraziato, quanto alla pericolosità del traffico, rispetto a tutte le altre coste italiane.

*BRUSCO.* Senatore Castelli, stiamo riattivando il centro di Pantelleria, dove tra l'altro, dopo il 15 agosto, mi sono recato volutamente con l'ex ministro Fazio – che, come sa, ci va spesso – perché avevo avuto una segnalazione del genere; quindi ne ho approfittato per visitare quel sito.

*PRESIDENTE.* Il dottor Foschi nell'audizione di ieri, in ordine alla posizione giuridica dei comandanti sulle navi, ricordando che appunto hanno un potere assoluto, ha detto che a loro, in quanto armatori, non compete fare leggi ma che da tempo si sono posti il problema per dare un contributo. Ci ha anche ricordato che queste sono norme di valenza internazionale, pertanto rimettere in discussione questo *status* non può essere fatto solo dall'Italia, in quanto si tratta di un problema molto più ampio. Certo però che cominciare a porsi il problema è legittimo.

*BRUSCO.* Il quesito posto dal senatore Filippi – sull'opportunità di fare leggi speciali per determinare rotte prestabilite o obbligatorie – riguarda un problema che mi sono posto in prima persona. È una bella domanda, la cui risposta non è tanto legata a valutazioni tecniche, perché tecnicamente si può fare tutto e il contrario di tutto: lasciare massima libertà al comandante, come sostanzialmente accade oggi, oppure cominciare ad imbrigliarlo, come in alcuni casi avviene anche in Italia (per lo Stretto di Messina o le Bocche di Bonifacio), dandogli degli obblighi? In questo modo, il comandante ha le sue responsabilità e la sua discrezionalità, ma viene controllato e quindi «sgamato» se sbaglia. Ora è il caso di farlo su tante altre aree e zone? È una scelta politica, ma anche di carattere economico-finanziario: ad esempio, si è parlato di Venezia con il ministro Clini, e dell'eventualità di far passare le navi da qualche altra parte anziché presso la Giudecca, quindi scavando (con un conseguente problema di lavori di scavo e quindi dal punto di vista economico-finanziario). È il caso di prestabilire già da adesso una serie di rotte, magari in aree non ancora controllate dal VTS? Se si tratta di aree controllate dal VTS ciò è più facile, perché si può controllare con una certa tranquillità avendo specialisti che stanno lì h24. Farlo invece in aree dove non ci sono il controllo e l'occhio dello Stato diventa aleatorio, perché il comandante è come chi guida una macchina: può sempre fare qualche sciocchezza, quando la vuole fare, ma poi paga.

*FILIPPI Marco (PD).* Nel caso di cui ci occupiamo, non era possibile richiamare il comandante al rientro in rotta?



*BRUSCO.* No.

*RANUCCI (PD).* Il VTS è praticamente una sorta di GPS, che traccia la rotta e mostra dove si è, giusto?

*PRESIDENTE.* Ammiraglio Brusco, questa risposta è importante e precisa rispetto ad una questione che tanti di noi si sono posti: di fronte ad una nave il cui comandante sta prendendo una decisione assolutamente sbagliata e rischiosa, la Capitaneria può impedire che ciò avvenga?

*BRUSCO.* Solo dove c'è il VTS, signor Presidente.

Vi mostrerò ora il tracciato di tutte le navi in un preciso momento di un giorno qualsiasi, riportato dal registratore di tracce dell'AIS. Ecco perché quando si chiede se l'operatore di Livorno non se n'è accorto, la risposta è che non poteva accorgersene. Ho portato con me un bell'articolo, scritto da uno dei pochi giornalisti che hanno centrato il problema dell'AIS. Mi si potrebbe dire che l'ho fatto perché tutto sommato fa il mio gioco, mentre il motivo è che tecnicamente, dal punto di vista marinaro, è preciso. Ebbene, Nicolò Carnimeo scrive su «La Gazzetta del Mezzogiorno»: «L'avvicinamento all'Isola alla velocità di 16 nodi è stato certamente repentino e difficilmente apprezzabile sullo schermo» – che è un *monitor* – «specialmente in una zona dove il controllo non è costante, perché non vi sono condizioni di pericolo o rotte obbligate, come avviene negli stretti di Messina o Bonifacio. Di solito, infatti, quando vi è una segnalazione, il controllo viene fatto a posteriori».

Non a caso, nella relazione vi ho proposto di immaginare una videocamera fuori da una banca o nei caselli delle autostrade: quella è la grossa differenza, quindi la risposta è che in quelle condizioni assolutamente non era possibile. È stato però comunque utile nel momento successivo, perché quando De Falco ed i suoi uomini hanno capito che c'era qualcosa che non andava, sono andati a verificare chi fosse quel puntino sullo schermo, rendendosi conto che era confermato quanto aveva detto Costa Crociere. Inoltre, attraverso i puntini adiacenti, hanno capito quali navi erano vicine per poterle dirottare (e l'hanno fatto con otto imbarcazioni). In ogni caso, questo è stato un fatto grandemente positivo per i soccorsi.

Al momento, si sta valutando attentamente e seriamente il pericolo dell'olio motori del relitto; è al lavoro un'*équipe*, nella quale compare, tra gli altri, l'ingegner Avanzini, uno dei dirigenti del Ministero dell'ambiente, che ha precostituito un microcomitato per questo tipo di attività. Come ho detto, se ci attribuite maggiori fondi ne saremmo felici, soprattutto per rinnovare gli elicotteri, perché stiamo sperimentando una nuova linea (l'AW139 dell'Augusta) oltre alle nuove imbarcazioni Classe 300, che sono veramente un gioiello della Guardia costiera.

*PRESIDENTE.* Colleghi, ritengo che l'ammiraglio Brusco abbia risposto in modo esauriente a tutti i quesiti posti, quindi, interpretando anche il vostro pensiero, rinnovo il ringraziamento a lui e ai suoi uomini per

quest'importante audizione, ma anche e soprattutto per quanto hanno fatto al momento del soccorso ai passeggeri della Costa Concordia.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna, rinviando ad altra seduta il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo.

*I lavori terminano alle ore 10,30.*



