



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 1

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

8^a 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

355^a seduta: mercoledì 25 gennaio 2012

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E**Audizione del presidente e amministratore delegato della Costa Crociere**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 8 e passim	* FOSCHI	Pag. 4, 5, 13 e passim
CASTELLI (LNP)	10		
DE TONI (IdV)	10		
FILIPPI Marco (PD)	8, 16		
FISTAROL (UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI)	12		
* MATTEOLI (PdL)	11		
* STIFFONI (LNP)	13, 16		
* TOFANI (PdL)	14		

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, il dottor Pier Luigi Foschi, presidente e amministratore delegato di Costa Crociere, l'ingegner Paolo Mattesi, head of safety management, e la dottoressa Maria Chiara Barabino, corporate human resources-Costa campus director

I lavori hanno inizio alle ore 14,30.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del presidente e amministratore delegato della Costa Crociere

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'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.

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 proseguo dei lavori.

È oggi prevista l'audizione del presidente e amministratore delegato della Costa Crociere, dottor Pierluigi Foschi, accompagnato dall'ingegnere Paolo Mattesi, *head of safety management*, e dalla dottoressa Maria Chiara Barabino, *corporate human resources-Costa campus director*, che saluto e ringrazio per aver accolto l'invito della Commissione.

Informo tutti i presenti che, essendo convocata la seduta dell'Aula alle ore 15,30, negli interventi dovranno essere rispettati termini molto ristretti per consentire a tutti i senatori, innanzitutto ai Capigruppo, di svolgere osservazioni e porre questioni.

Prima di dare la parola al dottor Foschi, desidero chiarire che la finalità dell'indagine conoscitiva non è quella di sovrapporsi alle indagini in corso di svolgimento da parte della Procura della Repubblica, di cui siamo assolutamente rispettosi, della Capitaneria di porto e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che avranno riflessi e sviluppi a livello europeo. Ci è sembrato opportuno e funzionale per il Parlamento cercare di capire dai diretti protagonisti – quindi andando oltre quanto è emerso sui giornali e riportato dai *mass media*, che hanno fornito ampie documentazioni sull'incidente accaduto all'isola del Giglio – che cosa sia realmente

accaduto e a chi vadano imputate eventuali responsabilità. La finalità è quindi acquisire ogni informazione necessaria a valutare l'idoneità della normativa e delle prassi in materia di sicurezza della navigazione marittima, affinché quanto si è verificato nella notte del 13 gennaio 2012 non possa più accadere in futuro.

Lascio subito la parola al dottor Foschi.

FOSCHI. Ringrazio il Presidente e naturalmente tutti i senatori per il tempo che mi avete voluto dedicare. Spero di essere esauriente e soprattutto preciso nelle informazioni che vi fornirò.

Prima di tutto, vorrei ancora una volta associarmi al dolore delle famiglie che in questo tragico incidente hanno perduto i loro cari e naturalmente stringermi a tutti coloro che hanno avuto paura e hanno sofferto in quella situazione, e quindi sia ai passeggeri che ai membri dell'equipaggio, coinvolti in un incidente che non sarebbe dovuto avvenire e che poteva non avvenire.

Innanzitutto premetto che il giorno dell'incidente mi trovavo all'estero, in una località oltreoceano, e pertanto non ho avuto alcuna conoscenza diretta ed immediata dei fatti accaduti. La Compagnia esporrà quanto è riuscita a ricostruire sulla base di ciò che è stato riportato dal direttore delle operazioni marine e DPA (*Designated person ashore*), dottor Roberto Ferrarini. Preciso che si tratta di una figura che per legge dobbiamo designare, la quale ha il compito di tutelare la sicurezza (non è il responsabile della sicurezza, che è l'ingegner Paolo Mattesi) e di segnalare eventuali miglioramenti da introdurre.

Il dottor Ferrarini ha stilato una relazione, su richiesta della Compagnia, nell'intento di fare chiarezza e soprattutto per accertare responsabilità disciplinari interne. La relazione è allegata alla breve memoria che sto per leggersi, che lascerò agli atti della Commissione.

Ferrarini è stata la prima persona contattata all'interno della Compagnia dal comandante Schettino. La ricostruzione è stata fatta sulla base del rapporto che ha compiuto internamente, nel momento dell'evento. Naturalmente non c'è stato tempo di prendere nota, per cui gli orari sono quelli che egli ha riportato e potranno essere oggetto di un successivo chiarimento. Per il momento quanto sto per leggersi è ciò di cui noi siamo a conoscenza.

Alle ore 21,57 il comandante Schettino comunica di aver avuto un grosso problema a bordo, che è in corso un *black out* - la corrente è saltata - e informa Ferrarini che la nave ha urtato uno scoglio, un basso fondale davanti all'isola del Giglio, durante un passaggio ravvicinato che aveva autonomamente deciso di effettuare. In questa prima telefonata il comandante informa di avere un solo compartimento stagno allagato. Desidero precisare che queste navi sono disegnate per restare a galla con due compartimenti stagni allagati. Nel caso in cui un terzo compartimento stagno si allaghi, la situazione comincia a diventare molto critica e oltre tale soglia la nave non può più galleggiare.

Alle ore 22,06 il comandante richiama per un aggiornamento della situazione. In quella occasione rivela che anche un secondo compartimento stagno era apparentemente allagato, ma che la galleggiabilità della nave non era compromessa. Ferrarini si assicura altresì che il comandante abbia avvisato gli ospiti della situazione.

Tra le ore 22,16 e le ore 22,26 Ferrarini discute con il comandante circa l'entità della falla e dell'allagamento, sollecitando ripetutamente quest'ultimo a verificare se per caso anche un terzo compartimento stagno fosse allagato. La nave in quel momento – a detta del comandante che risultava molto tranquillo – si stava dirigendo verso l'ancoraggio e la situazione era sotto controllo. Queste sono le informazioni che Ferrarini riceveva.

Alle ore 22,33, nell'ulteriore aggiornamento, il comandante informa Ferrarini sullo stato di sbandamento che stava aumentando, ma che non era ancora arrivato a livelli preoccupanti. Il comandante inoltre dichiara di essere già in contatto con l'Autorità di terra. Alle ore 22,35, ossia 2 minuti dopo, il comandante informa Ferrarini dell'intenzione di abbandonare la nave, decisione confermata alle ore 22,45. Quindi, alle ore 22,33 la situazione era ancora sotto controllo. Alle ore 22,35 c'era l'intenzione di abbandonare la nave. Alle ore 22,45 la decisione viene confermata.

Preciso che la Compagnia non ha accesso alla scatola nera, la quale registra tutte le conversazioni che avvengono dal ponte di comando nonché tutti i sistemi di navigazione, comprese la rotta, la posizione e la velocità. Essendo stata la scatola nera sequestrata dal magistrato, la Compagnia non ha accesso a questa fonte di informazione vitale per poter comprendere accuratamente che cosa sia successo, la dinamica delle conversazioni, gli orari e tutto ciò che riguarda la navigazione.

PRESIDENTE. Qualche giornale ha scritto che la scatola nera era rotta.

FOSCHI. La scatola nera non era rotta. Un piccolo inconveniente è stato segnalato la sera del 10 gennaio – può accadere –, tre giorni prima dell'incidente. Nella mattina dell'11 gennaio i nostri tecnici si sono messi in contatto con l'azienda che ha costruito la scatola nera, la quale ha indicato un piccolo problema di collegamento, che però non ha inficiato la registrazione dei dati. Di questo è al corrente la magistratura, la quale ha recuperato sia la scatola nera che tutti gli *hard disk* che sono ad essa associati. Quindi, a conferma di quanto noi sappiamo dal costruttore, non è stata alterata la capacità di leggere la scatola nera. Queste sono le informazioni di cui finora siamo in possesso. Ferrarini dichiara di essere «completamente sorpreso» dalla decisione di abbandonare la nave, infatti afferma che dalle precedenti telefonate non si comprendeva che la situazione stesse prendendo una direzione così estrema. Ferrarini riferisce anche di non essere a conoscenza di quando il segnale d'emergenza generale sia stato dato e del tempo trascorso tra questo e l'ordine di abbandono della nave.

Chiarisco che la procedura di allerta, che potrebbe essere successivamente seguita da un ordine di abbandono della nave, si instaura in tre tempi. Vi è un primo segnale in codice che informa i membri dell'equipaggio di prepararsi all'eventualità, di indossare i giubbotti di salvataggio e di recarsi ai posti assegnati. Il secondo segnale è un allarme generale – i sette fischi che conoscono anche gli ospiti perché partecipano all'esercitazione a bordo – che indica di recarsi ai punti di imbarco delle lance. Infine vi è un terzo segnale che ordina di evacuare la nave. Questa è la successione che normalmente deve avvenire.

Nel frattempo si è costituito il comitato di crisi presso la sede della Costa Crociere. Il comitato è stato costituito da soggetti diversi, tra cui Manfred Ursprunger, Alessandro Centrone, lo stesso Ferrarini ed altri. C'è una procedura scritta, documentata che prevede il comportamento da tenere in questi casi: il personale è naturalmente addestrato per recarsi subito nella stanza di crisi della Costa Crociere ed ognuno ha un suo compito specifico. Seguono ulteriori numerose telefonate aventi ad oggetto lo stato di sbandamento della nave e l'abbandono della stessa da parte di tutti i passeggeri.

Si deve precisare che la ricostruzione di cui sopra è frutto esclusivamente di ricordi personali del dottor Ferrarini, in quanto nessuna informazione è stata dallo stesso annotata durante la gestione degli eventi. Invero solo l'autorità giudiziaria, che ha aperto un'indagine sui fatti, potrà rendere un resoconto completo ed esaustivo di come si sono svolti gli eventi alla luce dell'esame della scatola nera della nave e dei risultati delle informazioni verbali e documentali dalla stessa acquisite.

Le fasi di soccorso dei passeggeri della Concordia si devono suddividere in due precisi momenti: le operazioni gestite esclusivamente dal personale di bordo e successivamente l'intervento da parte di mezzi e personale estraneo al natante. Devo con orgoglio affermare che le fasi di soccorso della nave sono state svolte interamente da personale di Costa Concordia. Sono più di mille le persone che lavorano su questa nave e senza retorica credo siano state ingiustamente additate come male addestrate, non formate e quant'altro. A partire dagli ufficiali fino agli impiegati di ogni grado e tipo, tutti si sono prodigati per prestare i primi soccorsi ai passeggeri infortunati sulla nave e per portare tutti in sicurezza a terra, dove sono stati accolti prima dai cittadini e poi dalle autorità ivi sopraggiunte.

Quasi tutti i passeggeri sono stati fatti sbarcare rapidamente dalla nave tramite i vari mezzi di soccorso in dotazione, pur con molti disagi dovuti alla posizione inclinata assunta dal natante dopo breve tempo dall'urto che ha reso difficoltoso l'accompagnamento delle persone ai ponti ove si trovavano le scialuppe nonché la messa in mare delle stesse. Nonostante le difficilissime condizioni in cui si è operato, l'equipaggio è riuscito a portare a termine con rapidità e pressoché integralmente le operazioni di soccorso. Vorrei sottolineare che 4.200 persone sono praticamente una città. In effetti il personale di bordo è riuscito ad evacuare senza alcun intervento esterno sulla nave oltre 4.000 persone unicamente con le pro-

prie forze. Gli ulteriori 200 passeggeri sono stati tratti in salvo grazie agli aiuti esterni e all'intervento di altri mezzi. Difatti il primo ed unico soccorritore estraneo ai componenti della nave è sopraggiunto a bordo alle ore 00,59 del 14 dicembre, quando quasi tutte le persone a bordo erano già state sbarcate. La Capitaneria di Porto di Livorno, che ha redatto un cronologico degli eventi, cita invero a quell'ora l'arrivo di un mezzo aereo che lascia un soccorritore a bordo e rientra a Grosseto per fare rifornimento.

Quanto agli interventi di terzi che hanno collaborato in mare all'accoglienza ed al salvataggio di coloro che venivano man mano sbarcati, gran merito deve essere riconosciuto alla Guardia di Finanza che con la motonave G104 si è recata sul luogo immediatamente dopo il sinistro per prestare assistenza e così pure a tutto il personale della Capitaneria di porto, dei Vigili del fuoco, dei Carabinieri e delle altre autorità militari e civili subito intervenute, naturalmente includendo le autorità dell'isola del Giglio, tutti i suoi cittadini e quelli di Santo Stefano, che noi naturalmente ringraziamo di cuore per quanto si sono prodigati e per la dimostrazione di efficienza che hanno dato in quella circostanza. Un ringraziamento particolare va anche agli altri numerosi natanti che si trovavano *in loco* e che sono prontamente intervenuti.

Questa piccola relazione è a vostra disposizione ed include il testo integrale della memoria che il comandante Ferrarini ci ha inviato pochi giorni fa. Il comandante Ferrarini è arrivato sull'isola intorno alle 8 del mattino del giorno 14 gennaio e non si è più mosso. Ha costituito un gruppo di interfaccia con le autorità per rappresentare la società ed è ancora sull'isola. Verrà comunque rilevato molto presto perché dopo 10-12 giorni di questo lavoro credo abbia il diritto di riposarsi.

Vorrei ora chiarire alcune informazioni apparse di recente, che considero indegne per la nostra società. In primo luogo, relativamente alla sicurezza e alla formazione, ritengo di poter rispondere adeguatamente alle domande ma vorrei precisare che non possiamo sopportare l'insinuazione che a bordo fossero presenti clandestini. I nostri sistemi di controllo sono all'avanguardia. Le persone che salgono a bordo vengono tutte fotografate e le foto vengono inserite in un sistema di controllo locale della nave. A ciascuna foto è associato un codice di controllo che viene letto elettronicamente e che corrisponde alla scheda Costa che viene data ad ogni singolo passeggero e che permette una lettura ottica di identificazione. Tutte le persone che salgono a bordo non solo devono esibire la scheda Costa ma viene controllata anche la loro immagine, che viene confrontata con quanto memorizzato sul calcolatore. Vi sono poi, naturalmente, tutti gli aspetti di informazione. Il servizio di guardia a bordo è rigido e severo e quindi è impensabile che Costa Crociere, con tutti gli anni di tradizione che ha e con l'eccellenza che si è guadagnata in un sistema competitivo mondiale molto difficile, possa accettare e ammettere che vi siano dei clandestini a bordo.

In secondo luogo, parlare di lavoro nero è ignobile. La nostra azienda è certificata ed è l'unica azienda di navigazione al mondo che si è sotto-

posta volontariamente alla certificazione di responsabilità sociale che è stata introdotta nel 2003. Questa certificazione non è nata per le navi passeggeri ma per il personale a terra. Siamo gli unici ad averla adottata, il che vuol dire che i nostri fornitori devono certificare che nella catena di fornitura non utilizzano lavoro minorile e che tra i lavoratori vi è parità di genere, parità di religione, parità di etnia e parità di paga per il tipo di lavoro che viene svolto. Siamo sotto il controllo stretto delle autorità americane, che hanno redatto questa norma, attraverso il RINA che ci controlla due volte l'anno. Quindi non si può parlare di lavoro nero in Costa Crociere.

PRESIDENTE. La ringrazio, dottor Foschi, per il suo intervento molto sintetico e chiaro. Lascio ora la parola ai colleghi senatori.

FILIPPI Marco (*PD*). Per prima cosa ringrazio il dottor Foschi per la sua partecipazione ai nostri lavori. Ho apprezzato alcune sue affermazioni, soprattutto la sua espressione di solidarietà ai parenti delle vittime che è doveroso ascoltare e riconoscere. Condividiamo inoltre il suo giudizio relativamente al fatto che questa tragedia non doveva avvenire.

Mi permetto di sottoporre alcune questioni che vedono un possibile coinvolgimento della compagnia Costa navigazione e Costa Crociere anche ben oltre la rappresentazione dell'evento e che stanno emergendo in seguito all'accertamento dei fatti e delle circostanze sul cui merito desidererei, per quanto possibile, una più puntuale risposta.

La questione principale riguarda i cosiddetti «inchini», una consuetudine diffusa e una pratica ricorrente, effettuata, da quello che emerge, anche con la consapevolezza della compagnia armatrice. Ciò emerge non solo da numerose testimonianze di comandanti e ufficiali, da amministratori di piccole isole, che addirittura erano a voi grate per questa consuetudine, ma anche da un recente libro del comandante Palumbo. Vorrei sapere perché avete accettato questo rischio. In alcuni casi sembra che addirittura vi fosse il coinvolgimento, l'interessamento e il compiacimento della compagnia in termini d'incentivazione, pur sapendo che in caso di sciagura – che si è poi verificata – oltre a rimetterci la nave vi sarebbe stato rivolto un carico di responsabilità notevole.

L'altro capo di accusa è il comportamento sconsiderato tenuto dal comandante Schettino, da cui vi siete subito dissociati e che in qualche modo e, implicitamente, anche la ricostruzione dei fatti sembra confermare. Vorrei sapere al riguardo quali sono i criteri di selezione e di assunzione di un comandante di una nave da crociera, come la Costa Concordia, che ha un carico di 4.000 persone, con 1.000 persone di equipaggio. Credo che i criteri selettivi siano finalizzati non soltanto all'accertamento dell'abilità nelle manovre.

Ci piacerebbe poi conoscere più nel dettaglio i piani di formazione che la Costa predispone per il personale di bordo e, nello specifico, per gli addetti e responsabili della sicurezza a bordo. Immaginiamo che, come per altre navi, anche per la Costa Concordia fossero previsti, in

caso di naufragio, specifici piani di evacuazione. Chi viaggia, sa che questi piani sono affissi. Da questo punto di vista sono stati ricordati i tre ordini in sequenza. Qual era il livello di conoscenza delle procedure previste da parte del personale di bordo e quale, soprattutto, la catena di comando operativa atta al coordinamento delle operazioni di salvataggio? Con quale frequenza la Costa Crociere sottopone ad esercitazioni di emergenza, salvataggio e soccorso il proprio personale di bordo? Infatti, dalle ricostruzioni che ci vengono fornite e dalla lettura dei media, sembra che gli ordini impartiti sulla nave dopo la collisione siano stati in alcuni casi discutibili e contraddittori. Vi chiedo quindi di chiarire questo aspetto, così come quello della disposizione impartita ad un certo punto di far rientrare i passeggeri nelle loro cabine. Viene inoltre rappresentato che cuochi e camerieri sono stati i principali protagonisti, operatori e coordinatori dell'operazione di salvataggio. È così? Se non è così, come si è articolata la catena di comando?

Le chiedo quindi di rappresentarci un aspetto che noi abbiamo segnalato durante la discussione in Aula: qual è stato l'oggetto della conversazione di oltre un'ora (perché sappiamo che c'è stata una conversazione, che è stata registrata e che voi in qualche modo avete abbastanza velocemente accantonato) tra il comandante Schettino e l'unità di crisi della Costa Crociere durante la collisione e non soltanto in quei tre minuti nei quali la situazione è risultata ingestibile?

Sembra che alcune dotazioni di bordo atte alla sicurezza della nave, come le scialuppe, le acque di zavorra per controllare l'inclinazione della nave e la tenuta dei compartimenti stagni, non abbiano funzionato: confermate questo aspetto e in che misura? Lo dico perché chiaramente manifesto una sensibilità del tutto particolare. Sono infatti di Livorno e penso alla *Moby Prince*; una tragedia certo più grande nel numero di persone coinvolte e dove le dotazioni di sicurezza, dalle cesse parafuoco agli *sprinkler*, non hanno funzionato dal punto di vista dei meccanismi. Qual è stato l'ultimo collaudo al riguardo?

Perché la vostra unità di crisi non ha dato e non ha fatto dare la disposizione immediata di evacuazione, lanciando l'SOS? Corrisponde al vero che l'indugio sarebbe stato dovuto alle conseguenze economiche e a quello che avrebbe comportato da questo punto di vista? In quanto presidente e amministratore delegato della Costa Crociere, quale ripercussioni di carattere economico è per lei ragionevole prevedere in conseguenza anche della *class action* che sembra stia per formalizzarsi rispetto all'evento? È ipotizzabile una dichiarazione di fallimento della compagnia o una sua ridefinizione societaria? Lo dico perché queste sono le domande che stanno provocando angoscia.

In ultimo, le chiedo di dirci qualcosa di più sulle operazioni di recupero del carburante del relitto in termini di responsabilità e, rispetto al relitto, se si prevede una sua rimessa in esercizio e, in caso contrario, quale ipotesi di recupero e smaltimento prevedete al momento.

CASTELLI (*LNP*). Signor Presidente, per non sottrarre ulteriore tempo, do per acquisite tutte le considerazioni formali, compreso il doveroso cordoglio per le vittime e le loro famiglie.

Vi è innanzitutto un punto, che è stato già affrontato ma che vorrei venisse ulteriormente approfondito, relativo alla dicotomia esistente tra numerose testimonianze, soprattutto da parte di passeggeri stranieri, di apparente caos, incapacità, inesperienza dell'equipaggio, che ha richiamato anche il senatore Filippi, e il dato, che sembra oggettivo e vorrei fosse confermato, relativo al fatto che in due ore sono state evacuate 4.000 persone; questo evidentemente non può accadere se non c'è una perfetta efficienza nell'evacuazione. Quindi o è vero un dato o è vero l'altro, non possono esserlo entrambi. Vorrei avere una conferma in un senso o nell'altro.

Vi risulta vi siano stati guasti tecnici di qualsiasi natura nella trasmissione tra *joystick* e *bow thruster*? Non so quale tipo di manovra abbia fatto il comandante, ma vorrei capire se vi risulta che ci sia stata qualche *défaillance* nella catena di controllo della nave.

Per quanto riguarda gli «inchini» è noto che tale pratica esiste ed è evidente il motivo per cui vengono fatti: rappresentano un'attrazione turistica enorme. Pensiamo soltanto alle navi che passano il canale della Giudecca: altro che «inchino»! Passano in mezzo alle gondole, a dieci metri di distanza dalla terraferma, costituendo un'attrazione turistica enorme. Esiste una procedura di sicurezza tra le vostre procedure che contempli anche questa manovra?

Purtroppo tale incidente ha toccato quello che forse è il fiore all'occhiello italiano. Siamo infatti i primi al mondo sia per quanto riguarda la cantieristica di questo tipo di navi sia per quanto riguarda in parte le crociere. State avvertendo dei danni sotto questo punto di vista, in senso di disdetta o flessione delle prenotazioni? Il vostro azionista vi ha già fatto conoscere commenti in questo senso oppure pensate che l'immagine di una filiera che per noi è importantissima possa in qualche modo superare questo evento?

DE TONI (*IdV*). Signor Presidente, a nome dell'Italia dei Valori esprimo, come abbiamo già avuto modo di fare in Aula, il cordoglio e la vicinanza alle famiglie delle vittime e un plauso sentito a coloro che in modo esemplare hanno svolto il proprio dovere.

Credo, dottor Foschi, che la magistratura farà la parte di sua competenza, ma non posso proprio sentir dire che gli «inchini» sono giustificati o sono una prassi: io li definisco piuttosto delirio d'onnipotenza, mancanza di misura del limite dell'uomo, insipienza e arroganza. È facile capire come un giorno o l'altro qualcosa può accadere. Ed è accaduto. È un tema che fa rabbrivire perché tale pratica contrasta completamente con il concetto di sicurezza.

Lo scopo della seduta di oggi non è tanto quello di raccontarci bugie, quanto di far sì che possa emergere in modo chiaro, corretto e responsabile, lo svolgersi dei fatti, di modo che nel futuro non abbia più a ripetersi

quello che è accaduto. Vorrei quindi rivolgerle domande molto semplici. In primo luogo, sono emersi aspetti agghiaccianti: scialuppe che non scendono, personale che non sa cosa fare, impreparazione totale all'emergenza, ordini maldestri, addirittura l'ordine di tornare in cabina. Pare di essere di fronte ad una situazione di totale ingovernabilità. Ricordo che parliamo di vite umane. Vorrei fare allora alcune considerazioni. Vorrei anzitutto sapere perché la compagnia armatrice nei ripetuti colloqui, tenuti per più di un'ora dopo l'impatto con lo scoglio, non ha ritenuto di affrontare insieme al comandante l'evacuazione più rapida possibile dei passeggeri in una fase in cui la nave era sostanzialmente dritta. Con il procrastinare l'evacuazione, di fatto la società armatrice ha determinato la messa a mare delle scialuppe nelle condizioni più difficili, quando la nave era ormai irrimediabilmente inclinata. Vorrei conoscere su questi aspetti le sue considerazioni.

MATTEOLI (*PdL*). Anch'io, dottor Foschi, desidero ringraziarla per la sensibilità mostrata con la sua partecipazione all'odierna audizione. In più occasioni, negli ultimi giorni, abbiamo avuto la possibilità, sia in questa sede che nell'Aula plenaria del Senato, di esprimere il nostro cordoglio alle famiglie di coloro che hanno perso la vita nel tragico incidente dell'isola del Giglio.

Personalmente, ma credo di interpretare anche il parere di altri commissari, interessano tre questioni fondamentali. In merito alla prima, ovviamente è compito della magistratura acclarare le eventuali responsabilità, procedendo il più velocemente possibile. Se verranno individuati dei colpevoli, naturalmente dovranno pagare. Non condivido però il modo di ragionare che spesso noi italiani abbiamo nell'immediatezza di un grave incidente di qualsiasi tipo. Addirittura prima di attivare i soccorsi, si vuole subito individuare un colpevole, laddove mi sembrerebbe preferibile anzitutto attivare i soccorsi e in un secondo momento procedere alla ricerca dei colpevoli.

In secondo luogo, ci interessa sapere – lei vi ha già fatto cenno e mi ha fatto molto piacere – che cosa intende fare la Compagnia a difesa dei posti di lavoro. Ricordo che sono più di 1.000 le persone che lavorano su una nave da crociera, compresi coloro che si occupano del settore amministrativo. Abbiamo quindi l'obbligo di difendere quei posti di lavoro e la politica deve fare la sua parte, per cercare di far sì che la Compagnia possa continuare ad operare.

Per quanto concerne la terza questione, a cui ha fatto cenno anche il senatore Castelli, occorre salvaguardare l'immagine dell'Italia in un settore, quello marittimo, davvero cruciale, che ha una tradizione millenaria e che tutto il mondo ci riconosce per l'alta tecnologia e l'ingegneristica. Si tratta di una immagine che a me interessa dal punto di vista non solo culturale, ma soprattutto sociale, ossia per i posti di lavoro.

Desidero poi svolgere alcune considerazioni. Premetto che la mia è una voce fuori dal coro. In merito alla questione dell'«inchino», trovo sciocco e ridicolo dare la colpa a questa pratica. Chi conosce l'isola del

Giglio, come la conosco io essendo toscano e appassionato di mare, sa benissimo che non è possibile fare l'inchino in quella posizione. Nemmeno il marinaio più sciagurato potrebbe avvicinarsi all'isola del Giglio e fare l'inchino in quel modo. Trovo quindi un'assurdità dare la colpa a questa pratica. Certo, si potrebbe rivedere la questione e stabilire le opportune cautele, ma ripeto che trovo sciocco continuare ad attribuire la colpa dell'accaduto a tale pratica.

In secondo luogo, vorrei parlare dei soccorsi. Nel momento in cui sono stati chiamati, i soccorritori hanno lavorato nel migliore dei modi e vanno ringraziati per quanto hanno fatto. Si è registrato un combinato disposto tra coloro che erano sulla nave ed il personale di soccorso proveniente dalla terraferma, quindi la Protezione civile e i vigili del fuoco, che hanno lavorato in vera sintonia. Quando sento affermare che le scialuppe di una nave inclinata di 292 metri, dove insistono oltre 4.000 persone, non hanno funzionato, desidero ricordare che esse vengono ordinariamente testate su una nave dritta. Quando la nave è piegata, è evidente che le scialuppe non hanno la stessa capacità. Semmai, la domanda da rivolgere deve essere relativa a che cosa è accaduto prima dei soccorsi e per quale motivo siano stati chiamati soltanto in quel momento. In merito a quanto è accaduto successivamente non vi è nulla da eccepire, neanche sulla manovra del comandante.

Faccio questa affermazione da appassionato del mare. Desidero fare un ragionamento in un certo senso banale. Anche se fosse stata addirittura la Compagnia ad ordinare al comandante di fare l'inchino a 150 metri dalla riva, questi si sarebbe dovuto rifiutare, perché tale manovra non poteva essere fatta in quelle condizioni. Quindi, il problema è un altro e sarà la magistratura ad individuare le eventuali responsabilità. Il comandante però ha fatto una manovra che – a mio avviso – ha salvato molte vite umane. Se invece di gettare le ancore e far girare la nave nella direzione dell'isola avesse deciso di dirigersi a largo, non so quante persone – la perdita anche di una sola vita è già troppo – sarebbero potute morire.

Anche la politica deve fare la sua parte e interessarsi alla vicenda. Ciò è tanto vero che non ho apprezzato il fatto che una parte del Governo non si sia immediatamente precipitata sull'isola. Ho apprezzato l'azione del ministro Clini, ma non quella di altri esponenti del Governo che si sarebbero dovuti immediatamente recare sul posto per i motivi che ho già esposto. Ma questo è un altro discorso, che non interessa il dottor Foschi e che solleveremo in ambito parlamentare, attivando le opportune procedure.

FISTAROL (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Intervengo brevemente perché credo sia interesse di tutti avere il tempo di ascoltare le risposte del dottor Foschi.

Presidente, ritengo che il nostro compito non sia sovrapporci alle indagini dell'autorità giudiziaria, quantomeno non in questa sede. Al contrario, credo ci interessi effettuare una approfondita riflessione sui comportamenti e le pratiche ordinarie – non straordinarie – adottate in tema di si-

curezza della navigazione marittima, le quali possono aver favorito o potrebbero favorire in futuro il verificarsi di tragedie analoghe a quella dell'isola del Giglio.

Poiché i colleghi hanno già fatto varie domande, desidero sottolineare solo due aspetti che mi sembrano centrali. Mi riferisco, in primo luogo, alla questione della formazione e della professionalità del personale di bordo. Non dobbiamo e non possiamo appurare oggi, né ci interessa farlo, se sono stati impartiti ordini maldestri e se le scialuppe sono state o meno tempestivamente disponibili. Dobbiamo invece capire qual è il livello di professionalità del personale della Costa Crociere, quale formazione la Compagnia fornisce ordinariamente e, quindi, quali sono le garanzie da questo punto di vista per i futuri numerosi – lo speriamo – clienti. È un aspetto di estremo interesse, anche in prospettiva, per cui chiediamo al riguardo una vostra precisazione.

Infine, faccio riferimento alla consuetudine degli «inchini» o meglio degli avvicinamenti alla costa. Non sono a conoscenza del fatto se, nel caso in esame, tale pratica sia stata decisiva per la tragedia, ma certamente ci ha fatto riflettere tutti sul fatto che alcune diffuse consuetudini potrebbero provocare incidenti del genere. Reputo quindi importante verificare questo aspetto. Al riguardo l'autorità giudiziaria farà chiarezza, ma chiedo se pratiche di tal genere sono tollerate dalla Compagnia o sono richieste ai comandanti delle sue navi.

Questo è quanto ci interessa capire.

FOSCHI. Signor Presidente, vi ringrazio per la lunga lista di domande che mi avete posto. Non credo che riuscirò a rispondere a tutti ma vorrei comunque affrontare alcuni temi ricorrenti.

In primo luogo, la pratica degli inchini non esiste in Costa Crociere. Tra l'altro, in gergo marinairesco, l'inchino è una pratica che si attua quando le condizioni del mare sono difficilissime a causa delle intemperie e la nave cerca rotte più protette. Tipico, ad esempio, è il caso del golfo del Leone dove le navi si rifugiano quando soffia il maestrale.

Tuttavia esiste la navigazione turistica che è una pratica adottata da tutte le società crocieristiche al mondo ed è accettata dalle leggi. La navigazione turistica arricchisce il prodotto crocieristico. Lo dico adesso, dopo una tragedia di questo tipo, per spiegare che noi dobbiamo offrire un prodotto che include diverse componenti, come fanno gli altri, perché dobbiamo competere a livello mondiale. La navigazione turistica, comunque, viene fatta con degli scopi ben precisi e seguendo un protocollo che è ben al di là di quello che, purtroppo, è accaduto in questo frangente.

STIFFONI (LNP). La nave andava a 16 nodi.

FOSCHI. Certamente non era una velocità adeguata. Di solito, infatti, la navigazione turistica viene pianificata, l'azienda può anche esserne al corrente e talvolta, se viene richiesta, la consente ma seguendo un protocollo professionale preciso per cui il bordo, e soprattutto il ponte di co-

mando, analizzano la rotta, stabiliscono i criteri e decidono dove andare. Inoltre, normalmente, la navigazione turistica si effettua di giorno e dopo una comune decisione dell'ufficiale alla navigazione e dell'ufficiale che deve tracciare la rotta, valutando anche le condizioni meteo marine, le condizioni della marea e il traffico delle navi locali. Dunque vi sono tutta una serie di passaggi che garantiscono la sicurezza. L'avvicinamento alle coste, quindi, non è vietato e qualche volta l'abbiamo anche consentito. Altre volte potevamo non esserne a conoscenza ma di per sè non si tratta di una pratica rischiosa anche se, certamente, deve essere fatta correttamente. Le navi si avvicinano a terra anche quando entrano nei porti. In tali casi la velocità è fondamentale, non si viaggia a 16 nodi a 200-300 metri dalla costa. Chi conosce quella zona sa che quella nave, con quelle caratteristiche, non poteva trovarsi in quel punto.

Comunque, noi dobbiamo offrire un prodotto ricco e la navigazione sottocosta, che permette l'osservazione di luoghi interessanti, è richiesta, è desiderata ed è una componente del prodotto crocieristico. In questo senso vorrei rassicurarvi: abbiamo fatto una veloce indagine tra i nostri comandanti, che sono 22, e il 41 per cento di loro dichiara di non aver mai fatto nessuna navigazione turistica. Un comandante dichiara di essere passato solo due volte proprio davanti all'isola del Giglio, l'ultima volta il 14 agosto 2011, cioè in estate e dopo aver informato la Capitaneria di Porto, le autorità dell'isola del Giglio e gli ospiti a bordo. Gli altri comandanti dichiarano di aver effettuato navigazioni turistiche secondo le modalità che ho specificato prima, in alcune località precise – in Italia, nelle isole greche, in Sudamerica e nel Nord Europa – ma sempre e soltanto in condizioni di sicurezza, con un'accurata pianificazione e dopo aver considerato tutti gli elementi.

TOFANI (*PdL*). Non può fornirci qualche riferimento più dettagliato? Nel caso al nostro esame il comandante era autorizzato o no?

FOSCHI. Questa volta non era autorizzato.

TOFANI (*PdL*). Prendiamo atto di ciò che lei dice.

FOSCHI. Per quanto riguarda la formazione e le esercitazioni, intanto questa nave, la Costa Concordia, è stata sottoposta a due controlli da parte del RINA e dell'autorità della Capitaneria di Porto nel mese di novembre 2011 e nel mese di dicembre 2011, per ragioni diverse. Il primo era necessario per rinnovare il certificato della Compagnia in materia di sicurezza. La Compagnia ha documentato tutti i suoi sistemi di sicurezza e si doveva verificare la corrispondenza di tale documentazione con quanto veniva osservato a bordo. La Capitaneria e il RINA hanno certificato che il manuale della sicurezza era correttamente conosciuto ed applicato.

Tra i controlli che vengono effettuati c'è anche quello dell'esercitazione d'emergenza. Nel dicembre 2011 il RINA ha effettuato un ulteriore controllo delle certificazioni supplementari che noi abbiamo chiesto ed ot-

tenuto e che sono completamente facoltative e volontarie. Nel corso della visita necessaria a verificare che tali sistemi fossero correttamente implementati, la nave è stata ancora una volta sottoposta al controllo delle operazioni di emergenza da cinque ispettori RINA, tre che osservavano e due che si erano mischiati tra i clienti durante l'evacuazione della nave. Il Comandante era lo stesso – Schettino – così come l'equipaggio. Purtroppo, a distanza di un mese, è successa la tragedia.

Inoltre tra il personale della nave ci sono anche gli addetti alla macchina e alla navigazione, la cosiddetta coperta, e molti altri addetti a diverse funzioni. Tutti, però, posseggono la certificazione minima richiesta dalle norme internazionali, che va sotto il codice BST (*basic safety training*), che viene rilasciata in presenza di conoscenze approfondite e di tutta una serie di altri parametri. In più la società ha voluto aggiungere una certificazione complementare: i cuochi e i camerieri della nave, infatti, sono addestrati anche per condurre le scialuppe di salvataggio, per presidiare i luoghi loro assegnati, per dare assistenza ai passeggeri e per insegnare loro cosa deve avvenire durante le operazioni di addestramento e simulazione.

Per quanto riguarda le modalità di scelta dei comandanti, la pratica della società, al di là dell'addestramento e delle certificazioni obbligatorie, prevede che il comandante abbia la certificazione della Capitaneria di Porto. Poi la società può assegnarlo a ruolo di comando oppure lasciarlo comandante in seconda. Dunque i comandanti sono in possesso di una documentazione ufficiale, formale, poi interviene la scelta della società. Quella del comandante è una carriera che si forma analizzando i percorsi di carriera, il comportamento e la capacità tecnica del candidato fino alla carica di comandante in seconda. A partire dal 2009, i candidati alla carica di comandante, vengono sottoposti ad esami psicoattitudinali per analizzare la capacità di risposta in condizioni critiche. Una volta fatto questo e analizzato il *curriculum* e l'opinione dei comandanti che hanno comandato queste persone quando erano comandanti in seconda, vi è una piccola commissione interna dell'azienda che decide se presentano l'idoneità a diventare comandante.

Per quanto riguarda i cuochi che guidano le barche, ricordo che i cuochi sono addestrati a tal fine: d'altronde ognuno di noi può guidare un'automobile, anche se svolge una professione diversa. Senatore Castelli, per quanto concerne la questione relativa al funzionamento dell'emergenza in una situazione così difficile e alla presenza di una eventuale dicotomia, vorrei sottolineare che se il personale fosse stato impreparato, non avrebbe potuto fare quello che ha fatto. Questo è, a mio avviso, quello che conta. Sono stati in grado di evacuare oltre 4.000 persone in due ore. Le navi devono presentare dei parametri e, tra questi, vi sono i parametri di sicurezza. Queste navi, secondo gli organismi internazionali, sono disegnate per poter operare con le scialuppe di salvataggio con un'inclinazione massima di 20 gradi. Se l'inclinazione è maggiore, non si può operare perché le carrucole delle scialuppe non funzionano più correttamente. In questo caso la nave si è inclinata sulla destra; è perciò abbastanza intuitivo che

le scialuppe non potevano scendere perché avrebbero toccato lo scafo. Ricordo che l'inclinazione della nave, immediatamente dopo l'urto, era di circa 15 gradi. Con l'urto, secondo alcune indicazioni che abbiamo ricevuto, la nave ha perso immediatamente quasi sette nodi di velocità. Vi è stata quindi una frenata terribile, seguita da un'inclinazione a sinistra e poi a destra. In base alle informazioni che abbiamo ricevuto da bordo durante l'emergenza, e che la magistratura deve analizzare perché noi non abbiamo i dati precisi del VDR, si parla di un'iniziale inclinazione di 15 gradi; successivamente di 20-25, poi di 40 e infine di 90 gradi. I tempi di queste inclinazioni sono tutti da valutare; operare in queste condizioni sia per i passeggeri che per i membri dell'equipaggio è comunque difficilissimo perché sulla nave si scivola.

Voglio sottolineare ancora una volta che il comportamento dei membri dell'equipaggio, in queste condizioni di inclinazione della nave, è senza precedenti.

FILIPPI Marco (*PD*). Con il comandante a terra!

FOSCHI. Anche questo è un aspetto che dovrà valutare la magistratura.

Il comandante è stato visto a terra.

STIFFONI (*LNP*). Non c'era solo il comandante a terra, ma anche tutti gli ufficiali!

FOSCHI. Forse non c'era solo il comandante. Dobbiamo valutare questo aspetto. Un ufficiale è stato recuperato 36 ore dopo, con una gamba spaccata. Cerchiamo anche di essere comprensivi.

FILIPPI Marco (*PD*). Siamo andati a trovarlo all'ospedale.

FOSCHI. Grazie.

Per quanto riguarda l'aspetto economico, Costa Crociere dà lavoro molto qualificato in Italia. Vorrei fornire alcune indicazioni per descrivere l'importanza del settore delle crociere, in base ai dati di un rapporto emesso l'anno scorso dall'Organizzazione delle crociere europee, da me fondata nel 2004 e di cui sono stato il primo presidente. L'anno scorso il numero dei crocieristi europei è stato di 5,5 milioni. L'impatto economico in Europa di tutto il settore crocieristico è di oltre 35 miliardi di euro, dei quali 14,5 miliardi rappresentano la spesa diretta associata alle crociere. L'Italia è al primo posto come beneficio del settore crociere. In termini di spesa diretta vale 4 miliardi e 600 milioni, dà lavoro a circa 100.000 persone, con una massa salariale pagata di circa 3 miliardi.

Per quanto concerne i porti italiani, ci sono quattro porti su dieci che hanno la maggior frequentazione di navi; l'Italia è al primo posto in Europa per numero di visitatori che arrivano con navi da crociera, pari a 5.400.000 persone. Parliamo di un'industria incredibile sia sotto l'aspetto

turistico sia sotto l'aspetto della visibilità per l'Italia. A tal proposito esprimo tutto il mio rammarico, perché questo incidente ha dato del nostro Paese e del settore una immagine assolutamente sbagliata.

Credo di aver risposto alle vostre domande e dato altresì una dimensione del potenziale impatto economico. L'azienda ce la farà perché ha una copertura assicurativa molto importante. Dobbiamo però riguadagnare la fiducia dei consumatori. L'industria delle crociere deve ristabilire la sicurezza perché questa è l'immagine di cui ora vi è bisogno.

Credo tuttavia che Costa Crociere ce la farà.

PRESIDENTE. Colleghi, stante l'imminente inizio dei lavori dell'Assemblea e dato che alcuni colleghi devono ancora intervenire, aggiorniamo ad altra data il seguito dell'audizione.

Ringrazio, a nome di tutta la Commissione, il presidente Foschi per la precisione e la puntualità delle sue esposizioni.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15,35.

