

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA  
SULLE CAUSE DEL DISASTRO DELLA NAVE «MOBY PRINCE»**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**AUDIZIONE**

**17.**

**SEDUTA DI MARTEDÌ 15 MARZO 2022**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANDREA ROMANO**

**INDICE**

	PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>	
Romano Andrea, <i>presidente</i> .....	2
<b>Audizione dell'ingegner Pierpaolo Drago, già ispettore del Registro italiano navale:</b>	
Romano Andrea, <i>presidente</i> ....	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8
Drago Pierpaolo, <i>già ispettore del Registro italiano navale</i> .....	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8
Frailis Andrea (PD) .....	4, 7, 8

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
ANDREA ROMANO

**La seduta comincia alle 20.30.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche tramite l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e la trasmissione via *streaming* sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Come convenuto, i deputati componenti della Commissione possono partecipare a questa seduta in videoconferenza.

**Audizione dell'ingegner Pierpaolo Drago, già ispettore del Registro italiano navale.**

PRESIDENTE. Buonasera, ingegnere. Prima di darle la parola vorrei ricordare sommariamente i passaggi della sua carriera che interessano da vicino questa Commissione parlamentare di inchiesta. Pierpaolo Drago è un ingegnere navale ed è stato a lungo ispettore per conto del Registro italiano navale. È stato attivo principalmente a Livorno, città nella quale, se non sbaglio, attualmente risiede.

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Esatto.

PRESIDENTE. Nella vicenda relativa al *Moby Prince*, molto schematicamente, ha avuto tre diversi ruoli (mi corregga, ingegnere, se sbaglio in qualche punto). Prima del 10 aprile 1991, data della tragedia, l'ingegner Drago è stato l'ispettore che ha effettuato e firmato le visite di classe e di

sicurezza sul *Moby Prince* a Portoferraio. Successivamente al 10 aprile 1991 ha svolto attività di mantenimento relativamente alle condizioni di sicurezza a bordo del relitto del *Moby Prince* per conto della procura e della capitaneria di Livorno. Infine, nel luglio 1991 l'ingegner Drago si è occupato delle visite di classe della *21 Oktobar II*, la nave della flotta Shifco che incrocia i nostri lavori. Ho ricordato correttamente?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Questo ultimo non me lo ricordavo. Ha detto che era la nave...?

PRESIDENTE. La *21 Oktobar II*, che è la nave della flotta Shifco che incrociamo in più di un'occasione nell'attività di indagine che stiamo svolgendo.

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Se ci sono dei rapporti miei...

PRESIDENTE. Sì.

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Non lo ricordavo.

PRESIDENTE. Io ho preparato, come sempre, delle domande. Mi rivolgo ora ai colleghi: io porrò le mie domande, lasciando rispondere, naturalmente, l'ingegner Drago; se i colleghi volessero interrompere, integrare o formulare delle domande, possono farlo in qualunque momento. Ingegnere, i colleghi deputati sono collegati in videoconferenza, tranne l'onorevole Andrea Frailis che è qui presente e che saluto.

Ingegnere, avrei un primo « pacchetto » di domande relativamente alla sua attività svolta sul *Moby Prince* prima del giorno

della tragedia. La prima domanda è questa: ricorda se avessero svolto, su suo mandato, prove di funzionalità degli impianti antincendio del *Moby Prince*? Intendo sia l'acqua spruzzata per i garage sia gli *sprinkler* sul resto del traghetto.

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Per quanto riguarda queste operazioni, sono state fatte alla mia presenza e alla presenza della capitaneria. La visita è durata per un certo periodo di tempo, se non sbaglio quasi due mesi. Si organizzava per ogni accesso il controllo di tutte queste apparecchiature, e questo è stato fatto più volte. Tanto più che alla capitaneria c'era un ufficiale molto giovane che era molto motivato e che aveva anche bisogno di fare esperienza, perciò sono stati fatti dei controlli accurati su tutto ciò che riguardava l'antincendio.

PRESIDENTE. Quale esito diedero queste prove di funzionalità, a sua memoria?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Sicuramente, a mia memoria, ebbero degli esiti positivi, perché queste apparecchiature sono talmente importanti, essenzialmente per una nave passeggeri, che al minimo dubbio si deve intervenire assolutamente.

PRESIDENTE. Quindi, diedero esito positivo.

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Esito positivo.

PRESIDENTE. Ma lei ricorda, ingegnere, se queste prove di funzionalità erano concordate prima con il personale della Nav.Ar.Ma. o erano da lei richieste al momento (a sorpresa, insomma)?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. No, prima erano... Per esempio, si andava in genere il giovedì e si organizzavano per il giovedì dopo tutte le cose che c'erano da fare.

PRESIDENTE. Quindi, erano programmate?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Erano programmate, sì.

PRESIDENTE. E concordate con il personale della Nav.Ar.Ma.

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Sì, con il personale di bordo, che in parte poi ha continuato a navigare con la nave e in parte era solamente del personale che stava con la nave in disarmo.

PRESIDENTE. Ho dimenticato una cosa importante, di metodo: ogni audizione può essere secretata in qualunque momento. Se lei ritenesse che questo nostro incontro debba essere secretato e ritenesse opportuno interrompere la trasmissione via *web-tv*, può dirlo in qualunque momento. Se lo ritenesse, me lo può segnalare e interrompiamo la trasmissione. Questo se lei ritenesse di dirci qualcosa che potrebbe essere sottoposta a vincoli di segretezza.

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Sì, poi, per ultima, vorrei dire una cosa che ho saputo... Io ho fatto le visite con un comandante, che poi non è imbarcato; c'era poi il povero comandante Chessa imbarcato. Io ho rivisto il comandante dopo il disastro e mi ha detto una cosa che volevo dire, e che probabilmente forse è già stata detta da lui, però...

PRESIDENTE. Mi perdoni, il nome del comandante?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Era il comandante che ha fatto le visite con me, però non ricordo il nome. Era quello che ha fatto le visite nel periodo in cui le ho fatte io.

PRESIDENTE. Era un comandante di un'altra nave della Nav.Ar.Ma.?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Era un comandante della Nav.Ar.Ma. Siccome la nave era in disarmo, naturalmente aveva bisogno di un comandante e lui faceva il comandante del disarmo della nave.

PRESIDENTE. Quindi, successivamente al disastro. Ci arriviamo tra poco.

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. No, prima del disastro. Quando ho fatto le visite, c'era questo comandante, di cui ora non ricordo il nome; ma ci sarà senz'altro nelle carte.

PRESIDENTE. Ricorda cosa le disse questo comandante ?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Sì, ma volevo magari dirlo dopo.

PRESIDENTE. Lo diciamo successivamente in modalità secretata, perfetto.

Un'altra domanda, sempre relativa al periodo precedente al disastro. Sulla base della sua esperienza, e riferendoci in particolare al periodo del 1991, secondo lei il *Moby Prince* in che condizioni generali si trovava relativamente alla funzionalità degli apparati e alla dotazione di sicurezza ?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Il *Moby Prince* era considerato l'ammiraglia della Nav.Ar.Ma. e il personale che era imbarcato era il miglior personale, perché naturalmente imbarcava sull'ammiraglia. Devo dire che il *Moby Prince* era la migliore nave che avevano, non posso dire altro.

PRESIDENTE. Quindi, se capisco bene, la sua impressione era che il *Moby Prince* in quel periodo si trovasse in buone condizioni generali.

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Sì, in buone condizioni generali.

PRESIDENTE. Dal punto di vista della funzionalità degli apparati.

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Certo.

PRESIDENTE. Se non ci sono integrazioni da parte dei colleghi commissari presenti o collegati, passerei al periodo successivo.

Prego, onorevole Frailis.

ANDREA FRAILIS. In primo luogo vorrei ringraziare l'ingegnere per aver accettato quest'audizione. Ciò che volevo chiederle è questo: lei ha detto che le visite, le ispezioni, si svolsero a nave ferma, però qualche giorno dopo riprese la navigazione, da quel che ho capito; da parte del personale della Nav.Ar.Ma. queste visite erano accettate di buon grado o erano viste un po' come una seccatura capace di fermare la nave e quindi il traffico ?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. No, erano accettate di buon grado, perché la nave doveva essere ferma per tre mesi circa, perciò prima di tutto era nel loro interesse avere una nave in ordine, e poi il tempo c'era. Ci possono essere dei problemi quando la nave arriva e deve ripartire dopo due giorni, allora sì.

ANDREA FRAILIS. Era nel periodo di ferma che venivano...

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Sì, era un periodo di ferma, di disarmo della nave, che veniva fatto appositamente per compiere tutte le viste.

PRESIDENTE. Ingegnere, proseguo per la parte successiva alla tragedia. Come abbiamo ricordato poco fa, successivamente lei fece attività di mantenimento relativa alle condizioni di sicurezza a bordo del relitto del *Moby Prince*.

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Sì, ho fatto qualche accesso. Però faccia pure la domanda.

PRESIDENTE. La domanda è questa: nel rapporto che stilò il 14 ottobre 1991 e che risulta agli atti, dichiara di chiudere e sigillare le valvole di presa a mare *sprinkler* e acqua spruzzata. Quindi si immagina che lei le abbia per l'appunto chiuse e sigillate. Ma è possibile che queste due valvole, in particolare, fossero già chiuse prima della sua visita al relitto?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Sembra che erano già chiuse, perché purtroppo lo *sprinkler*... Avevo sentito che l'equipaggio... Se veniva toccata una fialetta e partiva lo *sprinkler*, faceva dei danni. Perciò, io ho sentito che le valvole sono state trovate chiuse. Lo *sprinkler* d'altronde noi lo abbiamo provato varie volte, nelle prove, e non aveva problemi di funzionamento, funzionava perfettamente <sup>(1)</sup>.

PRESIDENTE. Se fossero già state chiuse, come lei adesso sta ipotizzando, lo avrebbe annotato nel rapporto di servizio? Se fossero già state chiuse e quindi se lei non avesse proceduto in quel momento alla chiusura.

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Guardi, mi era stato chiesto di andare a bordo e di controllare la chiusura di tutte le valvole – non solo dello *sprinkler*, ma di tutte le prese mare – e di piombarle, mi sembra. Sono andato con... non mi ricordo; eravamo in due e abbiamo fatto questo. Le avevamo trovate chiuse le valvole, sì.

PRESIDENTE. Le avevate trovate chiuse?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Sì. Il compito era

di piombare le valvole, non di chiuderle; proprio di piombarle.

PRESIDENTE. Mi scusi se sono ripetitivo: la sua memoria le dice che al momento lei le trovò chiuse?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Sì, le ho trovate chiuse. Sì.

PRESIDENTE. Sia le valvole di presa a mare *sprinkler* sia quelle di acqua spruzzata?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Sì <sup>(2)</sup>.

PRESIDENTE. Ho capito.

Una domanda più generale sul *Moby Prince*, ora. Mi riferisco alla trasmissione degli ordini di macchina dalla plancia: a sua memoria, una volta dato il cosiddetto « finito in macchina » – cioè dopo il passaggio del controllo della propulsione dalla plancia di comando alla *control room* – come avveniva, secondo lei, la trasmissione degli ordini di macchina dalla plancia?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Adesso non glielo so dire questo, esattamente. Se non vado errato, il comandante aveva tutti gli ordini... Siccome erano eliche a passo variabile, perciò la plancia comandava direttamente le eliche – avanti, indietro eccetera – e comandava anche il giro dei motori. Perciò non doveva comandare in macchina per dire « avanti », eccetera. Non so se mi sono spiegato.

PRESIDENTE. Ho capito. Sempre su questo argomento, ricorda, in particolare, quali prove furono eseguite sul sistema di trasmissioni ordini alla macchina, in occasione della visita speciale di Portoferraio? Dalla circolare relativa alle visite di riarmo

(1) L'ingegner Pierpaolo Drago ha inviato alla Commissione il 2 aprile 2022 una precisazione riguardo alla sua risposta; il presidente ne ha dato lettura nella seduta del 12 aprile 2022.

(2) L'ingegner Pierpaolo Drago ha inviato alla Commissione il 2 aprile 2022 una precisazione riguardo alla sua risposta; il presidente ne ha dato lettura nella seduta del 12 aprile 2022.

risulta infatti che i sistemi dovessero essere verificati prima del riarmo.

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Dunque, non era una visita speciale. La differenza tra una visita speciale e una visita ordinaria o di riarmo è questa: nella visita speciale si richiedono anche degli smontaggi, nella visita di riarmo oppure nella visita ordinaria si deve solamente controllare il funzionamento. Perciò è stato controllato il funzionamento del passo delle eliche e di tutto quanto.

PRESIDENTE. Mi è chiaro, su questo punto.

Se i commissari presenti o collegati non hanno domande da rivolgere, io passerei alla parte relativa alla *21 Oktobar II*, producendo – e trasmettendola all'ingegnere – copia del rapporto del Registro italiano navale.

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Io non mi ricordo.

PRESIDENTE. Per sua comodità gliene ho prodotto una copia.

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. «Visita occasionale scafo», sì.

PRESIDENTE. Sto producendo – lo dico per comodità di chi è collegato – una copia del verbale del RINA del 17 luglio 1991. È una copia della visita svolta alla *21 Oktobar II*, nave battente bandiera somala appartenente alla flotta Shifco. Il verbale naturalmente è agli atti della Commissione e vi si riportano i lavori eseguiti o da eseguire.

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Io ora non ricordo molto. L'unica cosa: «A seguito avvenimento come illustrato nell'estratto del giornale nautico...»

PRESIDENTE. L'ingegnere sta leggendo la parte relativa...

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Ora, io non ricordo l'avvenimento che c'è stato. Perché ci sono stati dei danni: «Cinta lato sinistro proravia paratia stagna ordinata fortemente imbagnata». Ora io non ricordo se è perché ha preso dei colpi di mare oppure è stata... C'è per caso l'estratto del giornale nautico?

PRESIDENTE. Al momento no, lo possiamo produrre successivamente.

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Ma mi domandi pure.

PRESIDENTE. Le domande sono queste. Intanto, ricorda il motivo per cui fece quella visita occasionale allo scafo?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. No, appunto, questo non me lo ricordo.

PRESIDENTE. Questa è una visita occasionale, non programmata, naturalmente.

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Esatto, una visita occasionale.

PRESIDENTE. Vado avanti con le domande. Ebbe modo di constatare i danni allo scafo anche prima delle riparazioni?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Sì, perché in pratica noi andiamo a bordo per constatare i danni e siamo noi che decidiamo le riparazioni da fare, come si deve intervenire per riparare il tutto.

PRESIDENTE. Per caso ricorda in quale periodo fu svolta questa visita?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Purtroppo no, però vedo che questo è da marzo a maggio, perciò è stata ferma per parecchio. Aveva vari danni, però sinceramente non ne ricordo la causa.

PRESIDENTE. Ho capito. Nelle attività di indagine che abbiamo svolto, nella documentazione si dà atto che i danni allo scafo della *21 Oktobar II* erano conseguenza di una collisione con un'altra unità navale. Per caso si ricorda con quale?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. No, però nell'estratto del giornale nautico c'è scritto tutto, e lo mandano alla capitaneria. Infatti qui nel rapporto dico: « A seguito avvenimento come illustrato nell'estratto del giornale nautico allegato ».

PRESIDENTE. Sì, abbiamo già avviato un'indagine presso gli archivi del RINA su questo.

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Però dev'essere allegato al rapporto, quell'estratto.

PRESIDENTE. Le faccio un'altra domanda. Ci può dire chi si occupa, in questi casi, dell'altra nave? Intendo la nave con la quale sarebbe entrata in collisione la *21 Oktobar II*. O meglio: il RINA aveva in classe la *21 Oktobar II* e ha provveduto a verificare, come lei ci stava dicendo, le riparazioni a seguito dei danni. Per l'altra nave se ne doveva occupare l'ente di certificazione a cui apparteneva in classe la *21 Oktobar II*?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Se non è in classe RINA... Però noi agiamo su richiesta della capitaneria. Se la nave aveva avuto dei danni forti, la capitaneria doveva vedere se poteva continuare a navigare, perciò ci avrebbe anche interessato per fare un controllo sulla nave. Dovrebbe esserci una pratica di questo tipo; a meno che, se la nave era di un'altra classe, non abbia chiamato l'ispettore dell'altra classe. Però la capitaneria si rivolgeva a noi per vedere la navigabilità della nave, per vedere se avrebbe potuto continuare quello che doveva fare.

PRESIDENTE. L'onorevole Frailis o i deputati collegati hanno domande o richieste di chiarimento?

ANDREA FRAILIS. Non su questo aspetto.

PRESIDENTE. Non su questo aspetto. Infatti vado per punti. L'ultimo punto, almeno per quanto mi riguarda, sono due domande che esulano da questi passaggi. La prima è questa: lei è stato sentito come teste nell'inchiesta sommaria che svolse la capitaneria di porto e nell'inchiesta formale del Ministero della marina mercantile?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Io sono stato sentito durante il processo.

PRESIDENTE. No, non parliamo ancora del processo. Fu svolta un'inchiesta sommaria della capitaneria di porto e poi ci fu un'inchiesta formale del Ministero. Questo non è il procedimento giudiziario.

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. No, sono stato solamente, nel 1995, interrogato al processo.

PRESIDENTE. Certo, questo lo sappiamo. Quindi, non ebbe nessun contatto con la capitaneria di porto o con il Ministero della marina mercantile, due soggetti che svolsero inchieste amministrative formali?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. No. Penso che abbiano preso dei consulenti esterni.

PRESIDENTE. Non ricorda nemmeno se altri colleghi del RINA furono coinvolti in queste inchieste formali?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Sì, certamente l'ingegner Accardo, che in quel periodo era il capo ufficio.

PRESIDENTE. L'ingegner Accardo?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Sì. Si è occupato molto di questo.

PRESIDENTE. Ed era capo dell'ufficio RINA ?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Dell'ufficio RINA di Livorno.

PRESIDENTE. Bene. Scusate la ripetitività delle mie sollecitazioni: se i colleghi deputati collegati o presenti vogliono svolgere riflessioni o porre domande su questi aspetti, sono i benvenuti. Diversamente, adesso passerei alla modalità secretata.

ANDREA FRAILIS. Presidente, prima che l'ingegnere prosegua, ancora una piccolissima domanda che esula dall'aspetto tecnico. Ingegnere, da quello che ho capito lei fece delle ispezioni, delle visite a bordo del *Moby Prince* prima della tragedia, constatando che le apparecchiature erano perfettamente funzionanti e, quindi, in grado di dare risposte in caso di incendio. Allora, dal punto di vista emotivo, quando lei venne a sapere che il *Moby Prince* venne distrutto da un incendio, si sorprese ?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Dobbiamo dire una cosa: in genere i mezzi antincendio delle navi sono per combattere l'incendio dall'interno e, purtroppo, se c'è un incendio dall'esterno non abbiamo modo di poterlo spegnere. Sì, dal punto di vista emotivo io sono rimasto scosso. Ricordo la mattina, stavo andando all'Elba e avevo letto sul giornale del *Moby Prince*; sono rimasto veramente sconcertato, perché non... Però dicevano appunto che c'era stato questo scontro e sono rimasto molto male, in effetti, sì.

ANDREA FRAILIS. Ma al di là dello sconcerto per la tragedia, è rimasto anche sorpreso ?

PIERPAOLO DRAGO, *già ispettore del Registro italiano navale*. Sorpreso di questo fatto, che è andato a sbattere contro questa petroliera. Sì, sono rimasto molto sorpreso. Però sono stati anche molto sfortunati, perché se avessero preso la petroliera dieci metri più in là sulla sinistra, avrebbero preso il locale macchine e non sarebbe successo nulla. Hanno preso proprio la cisterna, che ha il gas inerte al 3 per cento di ossigeno, perciò è entrato ossigeno, è stata una fiamma come il napalm e tutto è stato invaso da queste fiamme. E, purtroppo, non c'è mezzo esterno per poter spegnere il fuoco.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Frailis. Grazie, ingegnere. Ora passiamo alla fase secretata, se non vi sono obiezioni.

*(I lavori proseguono in seduta segreta, indi riprendono in seduta pubblica).*

PRESIDENTE. Ingegnere, la ringrazio tanto per la pazienza e per il tempo che ci ha dedicato. Saluto i colleghi commissari e dichiaro conclusa l'audizione dell'ingegner Drago. Grazie e buonasera.

**La seduta termina alle 21.**

*Licenziato per la stampa  
il 22 aprile 2022*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



\*18STC0179270\*