# *Ministero dei Trasporti*

## Capitaneria di Porto
## San Benedetto del Tronto

# INCHIESTA SOMMARIA

ai sensi dell'art. 578 Codice Navigazione e
dell'art.55 D.P.R. 30.06.1965 n.1124

***Affondamento del M/p "RITA EVELIN", SB-498,***
***avvenuto in data 26 ottobre 2006***
***a 21 miglia a largo di Porto San Giorgio (AP)***
***e decesso di n. 3 marittimi dell'equipaggio.***

AFFONDAMENTO DEL MOTOPESCA "RITA EVELIN", SB – 498, AVVENUTO IN DATA 26 OTTOBRE 2006 IN POSIZIONE LAT. 43°12'55" N. – LONG. 014°15'07" E., A CIRCA 21 MIGLIA AL LARGO DI PORTO SAN GIORGIO (AP) E DECESSO DI N. 3 (TRE) MARITTIMI DELL'EQUIPAGGIO.

## 1. DESCRIZIONE DEL FATTO

Il giorno 26 ottobre 2006, alle ore 06.10, perveniva alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto una notizia di allerta del sistema satellitare di soccorso in mare denominato "COSPAS-SARSAT" proveniente dalla radio-boa (E.P.I.R.B Emergency Position Indicator Radio Beacon) del Motopeschereccio denominato "Rita Evelin", iscritto al n. SB 498 del Registri Navi Minori e Galleggianti di San Benedetto del Tronto.

Immediatamente veniva disposta l'uscita della dipendente M/V SAR "CP 843" e contestualmente venivano esperiti infruttuosi tentativi, sui vari canali di ascolto VHF, volti a stabilire un contatto radio con l'unità in questione, anche con l'ausilio della Stazione Costiera "Ancona Radio". Nel contempo venivano dirottate in zona tutte le unità, non solo da pesca, presenti nel tratto di mare interessato per la tempestiva attivazione delle ricerche.

Accertato il codice identificativo dell'unità, MMSI (Maritime Mobile Safety Indication) n. 247080250 si inviava un messaggio radio in VHF D.S.C. all'unità per l'individuazione della posizione, ma senza riscontro.

Alle ore 06.23 perveniva, dalla Sala Operativa del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto il messaggio di allerta "COSPAS-SARSAT" che indicava le seguenti coordinate geografiche - Lat. 43° 13.0' N – Long. 014° 13.7' E, posizione nella quale si è attivato l'E.P.I.R.B. (allegato 17).

In esito alle ricerche intraprese, alle ore 07:20 circa del 26.10.2006, il Comandante del motopesca "Luna Nuova" comunicava, sulla frequenza di soccorso VHF canale 16, il recupero di un naufrago identificato nel Sig. [redacted] Comandante del motopesca "Rita Evelin". Immediatamente, sempre a mezzo radio VHF, quest'ultimo riferiva che l'imbarcazione era affondata e che risultavano dispersi altri tre membri dell'equipaggio (allegato 4) che rispondevano alle generalità di :

- [redacted] nato a [redacted] imbarcato in qualità di Motorista;
- [redacted] nato a [redacted] imbarcato in qualità di Marinaio;
- [redacted] nato a [redacted] il [redacted] anch'egli imbarcato in qualità di Marinaio.

Ricevuta la notizia, la scrivente predisponeva una capillare pianificazione di ricerca e soccorso attraverso l'adozione, in stretta sequenza, delle seguenti azioni: uscita delle MM/VV CP 2081 e CP 538, rispettivamente della Capitaneria di San Benedetto del Tronto e del dipendente Ufficio Locale Marittimo di Porto San Giorgio; attivazione del Reparto Elicotteri Vigili del Fuoco di Pescara per l'intervento di un velivolo; dirottamento, nella zona del sinistro, della M/V CC 615 della locale Compagnia dei Carabinieri, già in mare per attività d'Istituto; interessamento del 3° Nucleo Aereo Guardia Costiera di Pescara per il decollo di un aereo (ATR 42); intervento di un mezzo nautico della locale Squadriglia G.di F. - G. 44 "Mazzeo"; ed il dirottamento della M/V della G.di F. V611, in viaggio di trasferimento da Ancona a Pescara; richiesta di un'ulteriore motovedetta al 7° M.R.S.C. di Ancona che ha immediatamente disposto l'invio della M/V "CP 285", a grande autonomia.

Alle ore 07:50 la M/V S.A.R. CP 843 raggiungeva il punto di affondamento e comunicava l'avvistamento di gasolio in superficie nonché la presenza di oggetti galleggianti. Contestualmente, diffusasi la notizia, alle ricerche si sono unite ben 23 unità da pesca che già si trovavano in zona. Le condizioni meteomarine nel tratto di mare interessato dall'affondamento del motopeschereccio "Rita Evelin" presentavano vento e mare calmo con cielo sereno e visibilità buona.

Alle ore 08:00 l'aereo ATR 42 della Guardia Costiera "MANTA 1001", decollava dall'aeroporto di Pescara per dirigersi sull'area interessata, mentre alle ore 10.46 si alzava in volo l'elicottero SAR AEREO dell'Aeronautica Militare. Inoltre, alle ore 11.00 partiva da Pescara anche l'elicottero AB 412 dei Vigili del Fuoco.

L'attività S.A.R. è stata protratta fino alle ore 14.00 del 28 ottobre 2006 attraverso un'adeguata turnazione dei mezzi aeronavali sopra citati, ciò al fine di assicurare la continua ed efficace copertura delle aree di ricerca.

Nei giorni successivi, il personale del 1° Nucleo Operatori Subacquei della Guardia Costiera di San Benedetto del Tronto ha effettuato, con l'ausilio del veicolo subacqueo filoguidato "R.O.V.", ripetute indagini subacquee in esito alle quali sono state acquisite le prime immagini dello scafo adagiato ad 80 metri di profondità e della sua esatta collocazione sul fondo (allegato 19 – agli atti della Procura della Repubblica di Fermo).

La Procura della Repubblica di Fermo, considerato che *"nonostante le immediate ricerche poste in atto dalla Capitaneria di Porto e protrattesi a lungo nel tempo senza alcun risultato utile"* delegava questo Comando, con atto in data 31.10.2006, al recupero del relitto ed al conseguente rinvenimento delle salme eventualmente rimaste all'interno del peschereccio affondato. In attuazione della delega ricevuta, la scrivente Autorità Marittima, dopo attente ricerche in ambito nazionale di mezzi navali idonei ed impianti iperbarici per immersioni in alti fondali, affidava le operazioni di recupero del relitto e delle salme alle Società "I.L.M.A." S.r.l. con sede ad Ancona, proprietaria del pontone equipaggiato per le operazioni di recupero, ed alla Società "RANA DIVING & MARINE CONTRACTOR" S.r.l. con sede a Marina di Ravenna, che ha fornito il personale subacqueo nonché le attrezzature necessarie per il sollevamento del relitto nonché l'apparecchiatura "R.O.V." utilizzata per la ricognizione del relitto e per la videoregistrazione delle varie operazioni compiute.

Nella mattinata del 6 novembre 2006, con l'utilizzo della telecamera subacquea filoguidata "R.O.V." di bordo ed alla presenza del personale della Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto, sempre presente a bordo del pontone in tutte le fasi delle operazioni, veniva ispezionato il ponte di coperta del relitto ed individuati, sotto la tuga che ricopre l'area di lavoro in coperta, in prossimità del verricello di poppa, i corpi di n. 2 (due) dei tre membri d'equipaggio dispersi.

Nel prosieguo delle ricerche venivano ispezionate, ad opera non solo del "R.O.V." che dello stesso personale subacqueo, tutte le parti del relitto, accessibili in condizioni di sicurezza, allo scopo di individuare l'eventuale terza salma.

Accertata l'impossibilità di recuperare, in condizioni di sicurezza, le due salme individuate nella fase di prima ricognizione, veniva deciso di dare immediato avvio alle operazioni di recupero del relitto.

A tal riguardo, al fine di conservare l'integrità dello stato dei luoghi, venivano chiuse, con apposita rete di nailon, la zona poppiera dell'unità, la porta lato sinistro di accesso alla plancia nonché tutte le altre aperture onde evitare eventuali fuoriuscite di dotazioni ed altro materiale utile al fine dell'accertamento dei fatti.

In data 12 novembre 2006, con l'ausilio del motopesca "Giulio Primo" della marineria sambenedettese, venivano recuperate e sequestrate le attrezzature da pesca dell'unità naufragata.

Durante tali operazioni venivano riscontrate, sul cavo d'acciaio di sinistra e precisamente a circa 21 metri dal punto in cui esso stesso era assicurato alla struttura del motopeschereccio, un'anomala piegatura del cavo nonché lievi tracce di vernice di colore rosso.

Il recupero delle attrezzature da pesca, risultate integre, si è dimostrato piuttosto agevole e privo ostacoli rilevanti, considerato altresì che, nel virare lentamente a bordo i cavi della rete fino a giungere ai divergenti, gli stessi non hanno incontrato alcun impedimento che li tenesse impigliati nel fondale marino. (allegato 23 - agli atti della Procura della Repubblica di Fermo).

In data 14 novembre 2006, il tentativo di recupero del relitto falliva a causa dell'improvviso cedimento delle fasce poppiere utilizzate per il sollevamento, poi poste sotto sequestro, che non riuscivano ad annullare il notevole "effetto ventosa" creatosi tra la chiglia del peschereccio, ben sprofondata proprio verso la zona poppiera, ed il fondale marino.

Sempre in data 14 novembre 2006, valutate le elevate difficoltà connesse al recupero dello scafo e preso atto dell'incondizionata disponibilità e del non comune coraggio dimostrati dal personale subacqueo della Soc "RANA", anche in relazione all'alto valore umanitario e morale dell'evento, venivano avviate le difficoltose operazioni di recupero delle prime due salme.

Nella stessa giornata gli operatori subacquei, lavorando incessantemente in situazioni ambientali ad elevato rischio, completavano positivamente le operazioni, di recupero dei due corpi.

Il giorno 15 novembre 2006, in virtù dell'ulteriore animosa azione del personale subacqueo, che è riuscito con difficoltà e pericolo ad introdursi nel corridoio degli alloggi, è stato possibile rinvenire anche la terza salma.

A completamento delle operazioni subacquee, venivano effettuare le seguenti ulteriori attività di indagine:

- verifica visiva della manopole di comando del motore, le quali sono risultate nella posizione di "marcia sgranata" (allegato 21 - agli atti della Procura della Repubblica di Fermo);
- recupero delle due zattere di salvataggio, ancora chiuse, installate a bordo del relitto (allegato 21 - agli atti della Procura della Repubblica di Fermo);
- prelievo di campioni di vernice dallo scafo al fine di effettuare una successiva comparazione tecnico-scientifica con le tracce di vernice rinvenute sul cavo d'acciaio della rete, come sopra accennato (allegato 21 - agli atti della Procura della Repubblica di Fermo);
- ispezione generale, attraverso le telecamere del "R.O.V.", dello scafo del relitto, nel corso della quale esso è apparso, per quanto visionabile, perfettamente integro (allegato 21 - agli atti della Procura della Repubblica di Fermo) ad eccezione dello spigolo, lato dritto, dello specchio di poppa, che presenta una rientranza della lamiera.

Il giorno 16 novembre 2006, a completamento delle previste formalità di riconoscimento delle salme, i corpi dei tre marittimi deceduti, previo nulla osta dell'Autorità Giudiziaria, venivano restituiti ai legittimi familiari.

## 2. ANALISI EVENTI.

### 2.1 PREMESSA GENERALE

Si premette che la ricostruzione della dinamica dell'evento viene effettuata sostanzialmente sulla scorta di quanto acquisito nel corso delle deposizioni rese, in più occasioni durante le indagini, dall'unico superstite, il marittimo [redacted] (allegato 2 a-b-c ed allegato 4), nella qualità di Comandante del motopesca affondato.

La presente inchiesta sommaria, redatta ai sensi e per gli effetti dell'art. 578 del Codice della Navigazione è stata condotta in conformità e nei modi previsti dalla Circolare prot.n.214753 – Sinistri marittimi – Serie II n. 1 datata 8 gennaio 1963, dalla Circolare Titolo "Sicurezza della Navigazione" n. 23 del 8 agosto 2001 nonché dalla Circolare n. 8/S.M. del 9 gennaio 2006 del Dipartimento per la Navigazione e il Trasporto Marittimo ed Aereo del Ministero dei Trasporti.

Ulteriori elementi utili all'inchiesta sono stati assunti dai verbali di sommarie informazioni rese dai comandanti delle unità da pesca intervenute nelle attività di ricerca e soccorso nonché da quelli comunque presenti in zona ed in grado di fornire notizie ulteriori sull'evento.

## 2.2 UNITA' COINVOLTA

Unità da pesca "RITA EVELIN"

- Nominativo internazionale: I.K.A.E.
- Matricola n° 498 dei RR.NN.MM. e GG. di S. Benedetto Tr.
- T.S.L./GT: 17,20/48
- T.S.N./NT: 6,35/14
- Lunghezza f.t.: 21,43 mt.
- Larghezza: 5,67 mt.
- Abilitazione: Entro 40 miglia dalla costa con limitazione al mare Adriatico.
- Anno di immatricolazione: 2000.
- Apparato motore: n. 1 motore entrobordo diesel da 137.5 Hp – Kw 101.2 costruito da "YANMAR" (Giappone) nel 2003.
- Armatore e proprietario: GUIDI Nicola & C. S.a.s., con sede in San Benedetto del Tronto in Via Emilia n. 2.
- Carico: Vuota.

- Equipaggio: Comandante: Sig. [redacted] nato a [redacted] ed ivi residente in [redacted] (unico superstite);
  Motorista Sig. [redacted] nato a [redacted] e residente a [redacted] in Via [redacted] (deceduto a causa dell'affondamento).
  Marinaio Sig. [redacted] nato a [redacted] ed ivi residente in [redacted] (deceduto a causa dell'affondamento);
  Marinaio Sig. [redacted] nato [redacted] e domiciliato a [redacted] in Via [redacted] (deceduto a causa dell'affondamento).

## 2.3 ELEMENTI METEOROLOGICI E DI NAVIGAZIONE.

a) Condizioni meteorologiche in zona:

- Vento: Assente;
- Mare: Calmo;
- Cielo: Sereno;
- Visibilità: Buona.

b) Guardia in plancia: Sig. [redacted] (come dichiarato dal Comandante dell'unità, ma non supportato da elementi oggettivi);

c) Apparati in funzione: G.P.S. - Radar - V.H.F./DSC – EPIRB – Pilota automatico.

d) Rv - Ve: 030° - 3,7-3,8 nodi (elementi desunti dal tracciato "Blue Box in allegato 18)

| | |
|---|---|
| e) Ora e punto di affondamento: | Ore 05:24 (ultima segnalazione Blue Box) – Lat. 43°13.8 N e Long. 014°16.6 E; |
| f) Mezzi di salvataggio: | Zattere di salvataggio: 1 Marca DSB modello "LR97 SOLAS -marchio timone" - matricola n. 53862 – anno di costruzione 12/99 - ultima revisione 30 gennaio 2002 (non revisionata, sprovvista di gancio idrostatico ma comunque non necessaria per la navigazione per la quale l'unità era abilitata);<br>2. Marca EUROVINIL modello "EV N/N 6P/C – approvata con D.M. n.7/1994 del 18.3.94" - matricola n. 82950002 – anno di costruzione 12/94 - ultima revisione 14 novembre 2005 (regolarmente tenuta a bordo ma sprovvista di gancio idrostatico); |
| g) Piano di sicurezza - D.Lvo. 271/99: | Redatto nel giugno 2001. |

## 2.4. COMUNICAZIONI RADIO

Il Comandante del motopeschereccio "Rita Evelin", Sig. [redacted], unico superstite, ha dichiarato di non aver impartito alcun ordine per l'attivazione del soccorso attraverso il pulsante "D.S.C." al marinaio di guardia in plancia, Sig. [redacted] e comunque quest'ultimo, avrebbe riferito al Comandante di non averlo comunque premuto.

Quindi, in merito a quanto sopra e sulla scorta delle notizie assunte dal [redacted], non emergono comunicazioni radio effettuate per attivare la richiesta dei soccorsi.

Pertanto, questa Capitaneria di Porto, non avendo ricevuto né direttamente né indirettamente, tramite le Stazioni Radio Costiere di Telecom Italia S.p.A., è

stata allertata solo dalla segnalazione telefonica, da parte dell'I.M.R.C.C. di Roma, pervenuta alle ore 06:10 del 26.10.2006 e dal previsto messaggio di Allarme "Cospas/Sarsat".

## 3. CONSIDERAZIONI

Dagli elementi e dati raccolti nonché dalle dichiarazioni acquisite si può rilevare quanto segue:

Alle ore 01.34 del 26.10.2006 il motopeschereccio "Rita Evelin" si trovava nel porto di San Benedetto del Tronto, come evincesi dal tracciato della "Blue Box" di [redacted]. Tale assunto è confermato anche dal [redacted] Nicola nelle proprie deposizioni, il quale ha altresì aggiunto che, effettivamente verso quell'ora (ore 01.30 circa), dopo aver sbarcato il pescato riprendevano il mare, con Rv. 050° e Velocità 9 nodi, per effettuare nuove battute di pesca.

La navigazione proseguiva fino alle ore 03.00 circa, quando sempre alla presenza del Comandante, veniva iniziata l'attività di pesca con la conseguente calata in mare della rete e delle attrezzature.

Ultimata questa fase ed impostata la rotta per 030° con velocità intorno ai 3,7-3,8 nodi, il [redacted] ha dichiarato di aver lasciato in plancia il marinaio [redacted] mentre il resto dell'equipaggio andava a riposare nelle cuccette prodiere.

Dal tracciato della "Blue Box" si deduce che, effettivamente, alle ore 03.29 il motopesca "Rita Evelin" navigava con rotta 030° e 3,8 nodi di velocità.

Peraltro le condizioni meteo-marine in quella notte erano buone, con mare calmo e, per quanto dichiarato dal [redacted] in esito al controllo in sala macchina avvenuto alle 03.00 circa, non venivano riscontrate anomalie.

Acclarato quanto sopra, appare importante esaminare a fondo, anche alla luce delle diverse dichiarazioni rese da parte del Comandante del "Rita Evelin" - Sig. [redacted], la dinamica sugli avvenimenti accaduti dalle ore 03:00 alle ore 06:00 a bordo dell'imbarcazione.

Nelle primissime dichiarazioni rese dal [redacted] via radio a questa Capitaneria di Porto nell'immediatezza del suo recupero da parte dell'equipaggio del motopesca [redacted] (allegato 4), emerge quanto segue: " *...stava di guardia in plancia un marinaio mi è venuto a chiamare che la barca si stava intraversando, problema di sicuro al pilota automatico. Io ho cercato di andare su però niente da fare non ce l'ho fatta, la barca si è intraversata e si è ribaltata subito, poi ho fatto prendere i salvagenti a tutti e tre però io sono uscito per primo, gli altri in teoria il marinaio che stava di guardia doveva uscire prima di me perché stava avanti a me però non so dopo che fine ha fatto".*

Alle domande successive aggiungeva quanto segue: *"... comunque la barca si è intraversata e dopo abbiamo imbarcato acqua – il marinaio non ha avuto la freddezza di staccare il pilota e di diminuire il numero di giri del motore quindi per questo siamo andati a fondo".*

Inoltre precisava: [redacted] *stava davanti a me, gliel'ho passato io – il giubbotto di salvataggio - era quello più vicino all'uscita, in teoria era quello più probabile che si poteva salvare".*

Infine ribadisce: *"Il problema non lo so, io stavo a dormire quando mi è venuto a chiamare il marinaio che c'era un problema che il timone stava tutto da una parte"*

Nel corso delle sommarie informazioni rese, con l'assistenza del legale, in data 26 ottobre 2006 ([redacted] spontaneamente dichiarava quanto segue: *"... Alle ore 03.00 abbiamo iniziato una nuova calata ed una volta distesa la rete ed avviata la pesca ho lasciato le consegne al marittimo* [redacted] *che avrebbe dovuto ricoprire il servizio di guardia in plancia sino alle ore 06.00, momento anche del salpamento delle reti. Alle ore 04.30 circa il* [redacted] *di guardia in plancia, scendeva in locale alloggio e svegliava tutto l'equipaggio me compreso dicendo di avere un problema in plancia. Cercavo di salire in plancia ma la barca era già sbandata sul lato sinistro e si è immediatamente ribaltata. Gli altri membri dell'equipaggio erano svegli al momento della notizia data dal* [redacted] *e intimavo loro di prendere i giubbotti di salvataggio ...".*

Nel verbale di sommarie informazioni, in data 26 ottobre 2006, il [redacted] che recuperava il [redacted]

[redacted] dichiarava quanto segue: *"... Il naufrago mi ha informato che era il C/te del motopesca Rita Evelin, affondato a causa dell'incaglio di un divergente sul fondale marino che ha causato uno sbandamento dell'unità con successivo affondamento .... omissis ... all'inizio si era solo sbandato su un lato, dopodiché si è ribaltato, e solo dopo circa dieci minuti è affondato con la prua in alto... omissis ... è inutile che li cercate quelli sono rimasti in barca"* (allegato 3).

Mentre dal verbale di sommarie informazioni rese, sempre con l'assistenza del legale, in data 30 ottobre 2006 (allegato 2 b.) il [redacted] spontaneamente dichiarava quanto segue: *"ero nella cuccetta a dormire con altri due marinai quando mi sono svegliato d'improvviso con l'unità notevolmente sbandata, ed ho visto [redacted] appena sotto la scaletta che porta in plancia, che mi riferiva di un problema. Allora gli ho intimato di risalire in plancia di ridurre i giri del motore e di sgranare l'elica. Quando è ritornato giù mi sono accorto che aveva ridotto i giri del motore ma non sgranato l'elica. Nel frattempo l'unità si è sbandata ulteriormente sul lato sinistro e l'acqua ha iniziato ad entrare dagli oblò posti nel locale cucina. A quel punto ho intimato all'equipaggio di indossare i giubbotti di salvataggio e di abbandonare la nave. Dopo aver controllato che tutti avessero a disposizione i giubbotti di salvataggio, ho detto loro di indossarli anche fuori, se non ne avessero avuto il tempo. Sono riuscito a raggiungere la porta della cucina e uscendo in coperta ho dovuto nuotare dal verricello verso poppa, tanta era l'acqua che nel frattempo era entrata; dunque sono riuscito a portarmi fuori dal peschereccio dalla parte poppiera e più precisamente dall'apertura lato dritto della sovrastruttura immediatamente posta a proravia dell'archetto di poppa. Ho dovuto evitare il materiale che galleggiava caduto a causa del forte sbandamento dell'unità.".*

Inoltre, alla domanda perché non era salito in plancia riferiva: *"perché non avevo punti d'appoggio e il [redacted] era molto più vicino di me alle scale della plancia".*

Sempre in tale occasione, circa le potenziali cause del sinistro, egli riferiva quanto segue: *"Penso che la barca si sia sbandata ma la causa non saprei indicarla. Tuttavia stando in cuccetta poco prima dell'affondamento ho avvertito una forte sbandata ed il rumore dell'elica sotto sforzo. Suppongo che uno dei*

*divergenti potrebbe essersi incagliato al fondale provocando lo sbandamento ed il successivo affondamento del peschereccio".*

Mentre nel verbale di sommarie informazioni redatto in data 18 gennaio 2007 [redacted] dichiarava quanto segue: *"...accortomi dello sbandamento ed essendomi svegliato, ho chiamato più volte urlando [redacted] che è sceso fino all'altezza della porta della cucina. Gli ho subito riferito di sgranare l'elica senza chiedergli quale fosse il problema. Ho dato questo ordine in quanto pensavo che il problema fosse il timone e quindi eseguendo tale operazione l'unità si sarebbe raddrizzava automaticamente."*

Prosegue dicendo: *"L'unità aveva già un forte sbandamento, infatti cercando di raggiungere la plancia non riuscivo a passare in quanto non trovavo punti di appoggio. Non vi era acqua nei locali ma vedevo entrare acqua attraverso lo specchio di poppa. Anche gli altri membri dell'equipaggio erano già svegli ...omissis ...ho fatto tutto il possibile per raggiungere la plancia ma sono riuscito ad arrivare fino ai primi stipetti della cucina. Lo sbandamento dell'unità non mi permetteva di andare avanti."*

Infine aggiunge un particolare totalmente nuovo: *"Dopo aver abbandonato la nave ho notato la presenza di bagliore tipico di unità dedite alle pesca della circuizione, molto in lontananza. Mentre a circa 1,5 miglia ho visto le luci di coronamento (luce bianca) di due barche."* (allegato 2 c.)

Dalle sopra riportate testuali dichiarazioni appaiono le seguenti contraddizioni, determinanti per stabilire la reale dinamica degli avvenimenti ed eventuali responsabilità:

1. [redacted] era già sveglio a causa dello sbandamento dell'unità o è stato svegliato, insieme all'equipaggio, dal marittimo di guardia?;
2. Il [redacted] di avere un problema generico, di aver riscontrato la barra del timone tutto da una parte o non ha riferito nulla?;
3. [redacted] non gli è stata chiesta la natura del problema, considerando che dalle dichiarazioni emergono diverse supposizioni come l'incaglio dei divergenti, l'avaria al pilota automatico o che la barra del timone risultava tutta da una parte?;

4. [redacted] in forza dell'incarico di responsabilità che ricopre, constatando personalmente lo sbandamento dell'unità e/o ricevuta la notizia, seppur generica, dal marittimo circa l'esistenza di un problema, non si è precipitato subito in plancia per verificare la situazione in atto, ma si è limitato ad impartire, dalla cuccetta, l'ordine di ridurre i giri del motore e sgranare l'elica?.

Prima di rispondere a tali quesiti, appare importante ricostruire la sequenza degli avvenimenti attraverso le deposizioni [redacted]

Secondo quest'ultimo l'affondamento sarebbe imputabile ad un notevole sbandamento dell'unità sul lato sinistro con conseguente imbarco d'acqua prima dalla parte poppiera dell'unità e successivamente dagli oblò del locale cucina, che faceva inabissare l'unità di poppa.

Il [redacted] come sopra riportato, imputa lo sbandamento dell'unità ed il conseguente affondamento a diverse cause, senza riuscire a delineare una dinamica precisa degli avvenimenti.

Infatti, nelle varie dichiarazioni rende le seguenti versioni:

1. Nella prima versione ([redacted] dichiarava che lo sbandamento era dovuto ad un problema del pilota automatico e che il marinaio di guardia non aveva avuto la freddezza di staccarlo e di diminuire il numero dei giri del motore;
2. Nella seconda versione, [redacted] dichiarava, [redacted] che l'affondamento del motopesca è avvenuto a causa dell'incaglio di un divergente sul fondale marino, provocando lo sbandamento dell'unità;
3. Nella terza versione [redacted] dichiarava di essere stato svegliato, insieme all'equipaggio, dal marinaio circa l'esistenza di un problema e conseguentemente di essersi accorto dello sbandamento sul lato sinistro che gli impediva di raggiungere la plancia. Aggiungeva di aver intimato ai marinai di prendere i salvagenti e poco dopo l'unità si ribaltava;
4. Nella quarta versione [redacted] riferiva di trovarsi nella cuccetta a dormire quando si è svegliato d'improvviso con l'unità notevolmente sbandata. A quel punto ha visto [redacted] appena sotto la

scaletta che porta in plancia, il quale riferiva di avere un problema. A quest'ultimo gli veniva intimato di risalire in plancia per ridurre i giri del motore e di sgranare l'elica. Al ritorno del marittimo nel locale cuccetta, il [redacted] si è accorto che i giri del motore erano stati ridotti ma l'elica non era stata sgranata. Nel frattempo l'unità si è sbandata ulteriormente sul lato sinistro e l'acqua ha iniziato ad entrare dagli oblò posti nel locale cucina;

5. Nella quinta versione (Allegato 2 c.) dichiarava, ricostruendo nuovamente l'episodio, di essersi svegliato perché si era accorto dello sbandamento. A questo punto ha incominciato a chiamare più volte il [redacted] che poco dopo si è affacciato all'altezza della porta della cucina. Immediatamente, senza chiedergli quale problema avesse generato lo sbandamento, gli impartiva l'ordine di sgranare l'elica in quanto [redacted] pensava che il tutto dipendesse dal timone e che con tale operazione l'unità si sarebbe raddrizzata automaticamente.

Come emerge dal contenuto dei punti sopra riportati, le diverse versioni rese, da [redacted] differiscono tra loro sotto alcuni aspetti.

Si può infatti intuire che [redacted] non avrebbe individuato chiaramente, anche a distanza di tempo, le cause dello sbandamento e del successivo affondamento.

In merito alle domande sopra riportate, che scaturiscono dalle versioni contrastanti sulla dinamica dell'evento, si intende rappresentare quanto segue:

1. In merito al primo quesito, è possibile sostenere che il [redacted] sia nel caso si fosse accorto dello sbandamento prima di essere chiamato dal marinaio di guardia che nell'altra versione avrebbe dovuto comunque precipitarsi in plancia al fine di verificare il motivo di tale situazione anomala. Non appare verosimile il fatto che egli non sia stato in grado di lasciare il locale cuccette o cucina per raggiungere la plancia causa lo sbandamento, in quanto, al contrario, il marinaio di guardia sarebbe riuscito in sequenza a: - scendere dalla plancia per avvisare del problema o per il fatto che è stato chiamato; - risalire in plancia per applicare gli ordini impartitigli; - scendere nuovamente nel locale cuccette per prendere la cintura di salvataggio. Tale considerazione risulta ancor più inverosimile se si pensa che poi, alla luce dei fatti, il

comandante si è salvato mentre il [redacted] rimanendo intrappolato nello scafo.

2. In merito al secondo quesito, appare alquanto strano il fatto che il [redacted] visto lo sbandamento e/o la segnalazione da parte del marittimo circa la presenza di un problema, non abbia chiesto a quest'ultimo cosa stesse succedendo in plancia e quali cause avessero provocato tale situazione, ma ha solo impartito l'ordine di sgranare l'elica. La supposizione che il timone fosse tutto da una parte, potrebbe anche essere plausibile, però non è stato possibile riscontrarla in quanto lo stesso, al momento dell'ispezione del relitto del motopesca, si trovava infangato per circa 4 metri. Peraltro la sua posizione dopo la sommersione di poppa del peschereccio potrebbe non essere quella reale all'atto dell'evento;
3. In merito al terzo quesito e quindi alle possibili cause dell'affondamento palesate [redacted], è possibile sostenere a priori che il sinistro non si sia verificato né per cause dovute al cattivo tempo, considerate le ottime condizioni del mare, né per collisione, in quanto lo scafo, a seguito delle numerose ispezioni subacquee (allegati 20 e 21 - agli atti della Procura della Repubblica di Fermo) risultava integro in ogni sua parte, tranne qualche leggera piegatura della lamiera nella parte poppiera probabilmente dovuta dall'impatto dello scafo con il fondale marino.

   Scartando le ipotesi sopra riportate, è necessario analizzare quelle avanzate [redacted]

   3.1. L'ipotesi dell'incaglio del divergente si ritiene non percorribile in quanto le operazioni di recupero delle attrezzature da pesca e quindi anche dei divergenti (allegati 22 e 23 - agli atti della Procura della Repubblica di Fermo) eseguito in data 12 novembre 2006 con l'ausilio del [redacted] si sono svolte esclusivamente con la sola forza del verricello del citato peschereccio, senza utilizzo dell'apparato motore, in maniera da far lentamente scarrocciare l'unità a ritroso fino al recupero totale delle stesse. Durante tale attività, i divergenti del motopesca "Rita Evelin" hanno raggiunto la superficie marina senza incontrare alcuna resistenza.

3.2. L'ipotesi dell'avaria al pilota automatico (Vds. blocco elettrovalvola, guasto dell'elettronica, etc.) potrebbe essere una causa credibile. Infatti qualora si fosse verificato tale guasto, il timone si sarebbe probabilmente spostato a fondo scala, in questo caso a sinistra e, con le attrezzature in mare, avrebbe potuto inclinare l'unità. Comunque si suppone che l'affondamento dell'unità si sarebbe verificato più lentamente rispetto a quanto dichiarato. Inoltre appare poco credibile il fatto che il marinaio di guardia in plancia, così come dichiarato, non si sia reso conto di tale avaria e del fatto che l'unità iniziava ad accostare per poi sbandare decisamente sul lato sinistro;

4. Al quarto quesito è stato parzialmente risposto attraverso il punto uno che precede, ma appare importante aggiungere che l'ordine impartito dal C/te, al marinaio di guardia in plancia, di sgranare l'elica, è stato ottemperato. Infatti l'ispezione eseguita in plancia da parte dell'operatore subacqueo con telecamera, ha accertato che le manopole di comando ed in particolare quella della marcia si trovava in posizione di marcia non ingranata mentre la leva di regolazione della velocità è stata trovata tutta indietro.

Al fine di ipotizzare altre possibili cause dell'affondamento del motopesca, appare importante rappresentare che durante le fasi di recupero delle attrezzature da pesca, sono state rilevate sia una leggera piegatura del cavo d'acciaio di sinistra, a circa 21 metri a partire dalla puleggia di poppa, che delle lievi tracce di vernice rossa sul predetto tratto di cavo (allegato 23 - agli atti della Procura della Repubblica di Fermo e visivamente dai cavi posti sotto sequestro e custoditi dalla scrivente).

In merito a quanto sopra ed al fine di verificare l'ipotesi di un affondamento avvenuto per un incattivimento del cavo di acciaio di sinistro con un mercantile o altra unità, è stata prospettata, alla Procura della Repubblica di Fermo, la necessità di provvedere alla comparazione delle tracce di vernice rossa rinvenute sul cavo d'acciaio del motopesca con la vernice prelevata dall'operatore subacqueo dallo scafo del relitto. Sulla scorta di tale richiesta, gli esperti del

Servizio di Polizia Scientifica presso il Commissariato di P.S. di san Benedetto del Tronto, verificate le lievi tracce di vernice rinvenibili sul cavo ed al fine di addivenire ad un risultato attendibile, ha richiesto il trasporto dello spezzone di cavo interessato presso i laboratori della Sede Centrale di Roma.

Considerato che tale richiesta costituisce una prova irripetibile, la stessa Procura della Repubblica di Fermo ha determinato che la fattibilità di tale esame dovrà essere valutata dal C.T.U. una volta nominato.

Un'ultima possibile ipotesi sulle cause dell'affondamento del motopesca potrebbe essere il malfunzionamento di qualche presa a mare che avrebbe comportato un costante e continuo imbarco d'acqua a tal punto da far affondare l'unità. Tuttavia Il Comandante ha dichiarato che alle ore 03.00 del 26 ottobre 2006, è stato compiuto un controllo del vano apparato motore senza riscontrare alcunché di anomalo.

## 8. CONCLUSIONI

In considerazione di quanto sopra esposto si è indotti a concludere, a parere di questa Autorità Marittima, chè le cause dell'affondamento del motopesca "Rita Evelin" non risultano, allo stato delle indagini, molto chiare in quanto le diverse ipotesi sostenute dal C/te hanno evidenziato ampi dubbi e perplessità, non essendo state in alcun caso supportate da inequivocabili riscontri oggettivi.

Peraltro, il mancato recupero dell'imbarcazione non ha consentito di espletare taluni accertamenti (Vds. prese a mare, situazione dell'apparato motore, condizioni del sistema di governo e del timone, etc.) degni di considerazione.

Comunque, l'eventuale recupero del relitto potrebbe anche non far scoprire le reali cause dell'affondamento a causa dell'alterazione subita dallo scafo e dal timone nell'urto violento con il fondale marino.

A conclusione delle indagini esperite, degli accertamenti e delle valutazioni tecniche effettuate, non è stato possibile stabilire le cause e le responsabilità del sinistro.

Inoltre si ritiene doveroso evidenziare quanto segue:

A bordo dell'unità in questione un'eventuale situazione di pericolo, portata all'attenzione dei membri dell'equipaggio, può essere regolarmente affrontata e, risolta qualora non fronteggiabile, mediante un immediato "abbandono nave". Tale ultima soluzione richiede tempi brevissimi tenuto conto che nel caso di specie si era in presenza di condimeteo estremamente favorevoli (calma piatta). Ne discende che certamente a bordo ci si è accorti della situazione di pericolo (unità in procinto di affondare) con estremo ritardo.

La situazione di allagamento in fase avanzata con probabile interessamento dell'unica via di fuga presente a bordo, per il personale in cuccetta (corridoio centrale con uscita verso poppa) ha reso vano il tentativo di abbandonare l'unità per tre dei quattro membri di equipaggio.

Tuttavia, durante le fasi dell'evento, si ritiene che [redacted] del motopesca "Rita Evelin", abbia avuto un comportamento omissivo gravemente negligente per non essersi precipitato direttamente in plancia, in relazione al suo ruolo di vertice a bordo, al fine di verificare di persona le cause dello sbandamento e quindi gestire con responsabilità il sinistro, proprio per scongiurare le tragiche conseguenze poi verificatesi.

Risulta altresì che [redacted] non abbia regolarmente mantenuto in ordine le zattere di salvataggio dell'unità, al punto che le stesse non hanno potuto funzionare ed aprirsi per raggiungere il galleggiamento libero.

Per quest'ultimo aspetto [redacted]

In considerazione che l'inchiesta sommaria si è svolta anche ai sensi dell'art. 55 del D.P.R. 30 giugno 1965 n. 1124, il presente rapporto riassuntivo viene concordato e siglato anche dal funzionario dell'I.P.S.E.M.A. di Trieste

San Benedetto del Tronto, lì 1 febbraio 2007

IL FUNZIONARIO I.P.S.E.MA.
Dott.ssa GRASSO

IL COMANDANTE
C.F. (CP) Luigi FORNER