



Senato della Repubblica

---

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 13

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

AUDIZIONE DEL SIGNOR MAURO VALLI E DEL SIGNOR  
WALTER MATTEI, ORMEGGIATORI DEL PORTO DI LIVORNO  
ALL'EPOCA DEI FATTI

15<sup>a</sup> seduta: martedì 22 marzo 2016

Presidenza del Presidente LAI

## I N D I C E

**Audizione del signor Mauro Valli e del signor Walter Mattei,  
ormeggiatori del porto di Livorno all'epoca dei fatti**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 20, 24 e <i>passim</i>	MATTEI . . . . .	Pag. 3, 5, 7 e <i>passim</i>
BATTISTA (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI- MAIE) . . . . .	10, 11	VALLI . . . . .	5, 7, 10 e <i>passim</i>
CAPPELLETTI (M5S) . . . . .	22		
GRANAIOLO (PD) . . . . .	13, 15		
FILIPPI (PD) . . . . .	16		
LANGELLA (AL-A) . . . . .	14		
MATTEOLI (FI-PdL XVII) . . . . .	17, 18		
PAGLINI (M5S) . . . . .	20, 21, 22 e <i>passim</i>		
PEGORER (PD) . . . . .	11, 12		
URAS (Misto) . . . . .	27		

---

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Euro-Exit, M.P.L. – Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, E-E, MPL); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto SEL.*

*Intervengono il signor Mauro Valli e il signor Walter Mattei, ormeggiatori del porto di Livorno all'epoca dei fatti.*

*I lavori hanno inizio alle ore 11,30.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione del signor Mauro Valli e del signor Walter Mattei, ormeggiatori del porto di Livorno all'epoca dei fatti**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del signor Mauro Valli e del signor Walter Mattei, ormeggiatori del porto di Livorno all'epoca dei fatti.

Ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del Regolamento interno, avverto altresì che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e sul canale *web* del Senato.

Chiedo ai due auditi di riportare alla Commissione i fatti che ricordano della notte del 10 aprile 1991 e di rispondere poi ad eventuali domande da parte dei commissari.

Il signor Valli e il signor Mattei, nonché i commissari, avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e la segretazione dell'audizione o di parte di essa, qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non debbano essere divulgati.

A norma dell'articolo 13 del Regolamento interno, preciso che è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

Cedo la parola al signor Mattei.

*MATTEI.* Buongiorno, sono Walter Mattei, al tempo ormeggiatore al porto di Livorno. Tornando indietro con la memoria ricordo che il collega Mauro Valli quella sera si è precipitato verso di me e mi ha detto: andiamo all'Agip Abruzzo che ha preso fuoco o qualcosa del genere. Sinceramente lì per lì dissi: che cosa andiamo a fare noi con una barchettina di otto metri, aperta, a soccorrere una petroliera dell'Agip? Lui insistette, dicendomi: andiamo, andiamo, vedrai che facciamo qualcosa di buono. Allora mi sono lasciato convincere e alla fine siamo andati.

Vi riferisco quanto ricordo a brevi linee, poi magari il signor Valli, quando prenderà la parola, entrerà più nello specifico. Ci siamo mossi subito, perché noi ormeggiatori ci muoviamo in modo abbastanza autonomo. Siamo padroni di quello che facciamo e non abbiamo bisogno di interpellare dei capi; per cui, una volta presa la barca, siamo usciti. Siamo riusciti ad andare immediatamente all'imboccatura Sud, dopo di che, la vista delle

navi alla fonda (non all'ormeggio, ma all'ancora), erano normali: io che guidavo la barca pensavo di vedere le fiamme dell'Agip Abruzzo perché era notte. Invece ricordo precisamente che c'erano dei bagliori di fuoco, ma all'interno di una nube o di un banco di nebbia (non sono molto esperto di meteorologia).

Per cui abbiamo visto questi bagliori e ci siamo diretti verso di loro; in brevissimo tempo ci siamo trovati avvolti da nebbia, fumo, vapore acqueo, non ricordo. Mi ricordo che lui mi disse (perché al tempo avevo i capelli): hai tutte goccioline d'acqua sui capelli. Probabilmente era un po' di nebbia e anche un po' di vapore acqueo. Siamo andati un po' a caso, mantenendo una certa direzione, verso questi bagliori che però poi sparirono. Dopo un po' ci imbattemmo in una nave militare che stava muovendo le ancore e stava andando via molto velocemente. Abbiamo chiesto loro dove fosse questo incidente e loro probabilmente non erano italiani e ci hanno indicato la direzione con le braccia.

Abbiamo continuato. Poi abbiamo incrociato, sempre «a tentoni», un rimorchiatore e poi finalmente siamo sbucati in una zona «pulita» dove si è visto chiaramente l'Agip. Il collega Valli era alle comunicazioni; mi ricordo che si è messo immediatamente in contatto con il comandante e, seguendo le sue indicazioni, mi ha detto: portati sul lato sinistro che il comandante e l'equipaggio scendono. L'avrebbero fatto con noi, perché siamo molto più agili rispetto a un natante più grosso; saremmo andati sotto la petroliera e poi li avremmo passati a un rimorchiatore. Senonché, in attesa che scendessero i membri dell'equipaggio, coi quali lui era in contatto, sento dire da qualcuno che era su un rimorchiatore che avevo accanto: Franco, sta attento, che sta arrivando una nave da diritta senza governo. Siccome come imbarcazione eravamo più bassi del rimorchiatore inizialmente non vedemmo nulla, ma dopo un attimo abbiamo visto apparire quello che poi è venuto fuori essere il Moby Prince.

Siccome all'Agip Abruzzo c'erano già dei rimorchiatori abbiamo deciso di rincorrere il Moby Prince. Lo abbiamo letteralmente «rincorso» perché il Moby Prince andava a una velocità per noi abbastanza sostenuta, tant'è vero che dopo un po' l'abbiamo perso nel buio. Quindi siamo andati «a tentoni» nel buio, cercando qualcuno in mare. Dopo un po' abbiamo sentito un odore forte di fumo, istintivamente mi sono scansato ed è ripassato il Moby Prince. Nel frattempo erano passati circa 40 minuti.

A quel punto ci siamo messi dietro il Moby Prince, l'abbiamo prima affiancato e poi ci siamo messi dietro. Abbiamo visto una pilotina della capitaneria che con il faro illuminava sull'angolo sinistro della nave. Abbiamo guardato anche noi e abbiamo visto che sopra c'era un marinaio. Allora gli abbiamo detto: buttati, non ti preoccupare, ti prendiamo noi. Si è buttato, lo abbiamo raccolto subito e aveva già il giubbotto indossato. Da quanto mi ricordo si lamentava, diceva che aveva camminato sui morti, diceva «tutti morti»; insomma era un po' alterato. Ovviamente noi gli abbiamo detto: stai buono lì che abbiamo da salvare altra gente, come a dire «stai buono che a te è andata bene».

Abbiamo continuato a stare dietro al Moby Prince, ma non si buttava più nessuno, al che abbiamo dato il superstite alla pilotina e ci siamo detti: vediamo se passando davanti al Moby si vede qualcosa che possa indurci a pensare che ci sia qualcun altro vivo. Abbiamo rincorso la nave, le siamo passati davanti e – come ho detto allora – sembrava di guardare dentro un forno a legna, completamente avvolta dalle fiamme. Dallo squarcio si vedevano le fiamme vive, così come fiamme molto forti, di una combustione viva, uscivano dai finestrini. A quel punto ci siamo detti: secondo noi (lo ripeto: secondo noi) lì sopra non ci sono persone vive, andiamo a cercare qualcuno che eventualmente ha avuto la lucidità di buttarsi in mare.

Infatti, abbiamo mollato il Moby Prince, anche perché ormai erano arrivati altri soccorsi, e siamo andati «a casaccio» nel buio della notte a cercare. Abbiamo trovato un pezzo di scialuppa, sotto la quale mi sembra ci fosse un cuoco...

*VALLI.* Lo abbiamo rimorchiato.

*MATTEI.* Ci hanno detto dalla capitaneria di rimorchiarlo, al che ormai erano le 4 passate e abbiamo rimorchiato il pezzo di scialuppa fin davanti alla capitaneria.

Un altro ricordo che mi torna in mente è che prima di vedere l'Agip Abruzzo (ma questo lo abbiamo capito dopo), prima di entrare nel banco di nebbia, in lontananza abbiamo visto come una chiatta (una chiatta non è una nave, ma un qualcosa di più basso, tipo un natante di fiume), lì per lì lo abbiamo guardato, ma non essendo l'Agip Abruzzo, non ci siamo nemmeno detti nulla. Poi, ripensandoci, quello era il Moby Prince, perché si vedeva solo la parte alta, dove le fiamme uscivano dai finestrini, mentre la parte bassa, che rimaneva buia, non si vedeva. Sicché in lontananza si vedeva questo natante basso illuminato da luci strane, un po' arancioni, ma siccome non era l'Agip, abbiamo proseguito. Questo è tutto quello che mi ricordo. Siccome il collega Valli era alle comunicazioni, magari può aggiungere qualcosa. Questo è quanto ho vissuto io quella sera.

*VALLI.* Mi sembra che il mio collega sia già stato abbastanza esauritivo nel ricordare quella notte. Posso aggiungere che alle 22,20 è arrivata la comunicazione che la nave era in fiamme e ci siamo attivati, per quanto potevamo farlo, con una barchetta piccola. Il primo istinto è stato quello di andare laggiù, perché sicuramente avremmo potuto dare una mano. Non sapevo bene cosa avrei trovato nella rada. Siamo saliti in barca e siamo usciti: intanto le comunicazioni radio prendevano corpo. Sappiamo tutti che, se anche oggi accadesse un incidente ad una nave in rada, al di là dei sistemi come il *Port approach control*, che oggi ci sono e che prima non c'erano, non esiste una struttura pronta a salvare un equipaggio o dei passeggeri. Se oggi si incendiasse una nave diretta in Sardegna, con una situazione analoga, i morti sarebbero centinaia. Sul Moby Prince ci sono stati 140 morti, perché a bordo c'erano 140 persone. Immaginate

cosa sarebbe accaduto se fossero state 1.000, come sarebbe potuto accadere pochi giorni dopo, nei giorni di Pasqua: non esiste alcuna struttura.

I rimorchiatori quella sera erano disponibili, nel senso che non stavano operando un rimorchio. Se quei tre rimorchiatori fossero stati in fondo al canale e avessero operato un rimorchio, sarebbero usciti mezz'ora o tre quarti d'ora dopo, perché non avrebbero potuto lasciare una nave per prenderne un'altra. Inoltre, per uscire, hanno bisogno di un sovrappiù di equipaggio, sicché sarebbero dovuti rientrare e prendere un marinaio. Anche oggi è comunque impensabile tenere pronta una barca per salvare 500 o 1.000 persone perché ciò avrebbe dei costi e poi, il giorno che dovesse servire, magari sarebbe in manutenzione o già decrepita. Fortunatamente questi incidenti non succedono mai.

Tornando a quella sera, ci siamo precipitati verso l'imboccatura. La nostra barchetta fa sei o sette nodi, non di più. Davanti a noi c'erano tre rimorchiatori, due dei quali, stranamente, hanno iniziato ad andare più verso il largo. Ho capito dopo che facevano una manovra del genere perché volevano mettersi sopravento ai fumi dell'incendio.

Per ciò che ci riguarda – io ero a prua e il mio collega a poppa – si vedeva un muro. Dietro al muro si vedeva la sagoma del fumaiolo e sembrava un'eruzione vulcanica. Ho la fortuna di andare spesso in Veneto, avendo la moglie veneta, e vi posso dire, come ho sempre detto, che dubbi non ne ho: era nebbia e la nebbia è una brutta bestia. Si trattava di un banco di nebbia. Può darsi che dalla terrazza Mascagni vedessero tutto chiaramente o che da bordo della nave vedessero il lungomare di Livorno: dalla parte opposta non vedevano niente. Loro sono usciti con la solita rotta per la Sardegna, tranquilli, e si sono trovati dentro un banco, nel quale sconfinava, forse di qualche 50 metri, l'Agip Abruzzo, che era all'ancora. Tra l'altro la nave era già lì quando sono entrati: evidentemente, un grado o due alla partenza, dopo un miglio o due diventa qualche centinaia di metri.

I rimorchiatori sono andati a dritta, noi abbiamo tenuto una rotta mediana – tra l'altro i rimorchiatori erano tre – siamo andati avanti e dopo un po' ci siamo trovati completamente avvolti dalla stessa nebbia, che poi arriverà in porto e impedirà al pilota di uscire: rimarrà come prigioniero, perché non si vedeva più niente.

Tutti si sono precipitati, per quello che potevano e per i mezzi di cui ciascuno disponeva. Abbiamo trovato la nave che salpava, ma non stavano scappando, stavano levandosi. Era una nave rossa e di solito dal colore capiamo di che tipo di nave si tratta: dunque poteva anche essere una nave contenente prodotti chimici e giustamente stava salpando per levarsi dalla zona di fondo. Magari si spostavano un po' perché c'era del pericolo. Intanto le comunicazioni andavano avanti e c'era l'Agip Napoli davanti – mi sembra – che cercava di dare la sua disponibilità. Dentro la nebbia non abbiamo visto più nulla. Fortunatamente ci hanno indicato la direzione un po' di bagliori e dopo un po' ci siamo trovati sotto la prua dell'Agip Abruzzo. Vedevamo questa prua immensa e l'ancora in mare. A sinistra c'era una voragine che eruttava lava, che in realtà era gasolio

incendiato, che andava in mare. Considerate che tutto il mare era in fiamme e noi, che eravamo a bordo di una barchettina di plastica, in vetroresina, non eravamo proprio il massimo per quel tipo di navigazione.

Ho parlato personalmente con il comandante, che mi ha detto che stavano pensando di abbandonare la nave e c'era già una biscaggina a pelo d'acqua. L'Agip Abruzzo era una nave che aveva 20 metri di biscaggina. Gli ho detto: «Guardi comandante, siamo gli ormeggiatori, se volete siamo qui, se dovete evacuare e abbandonare la nave, pensiamo di raccogliere un certo numero di persone». La nostra è una barca Tripesce, da lavoro, non è proprio un barchettino, ha un bordo e un doppio scafo: avremmo portato via tranquillamente 10 o 12 persone, tutte quelle che potevamo, fino al limite del galleggiamento, o per lo meno le avremmo allontanate dal pericolo. Mentre eravamo lì che facevamo questo pensiero, aspettavamo che il comandante decidesse, perché per il comandante abbandonare la nave è sempre un problema, per via di certe regole del codice di navigazione: abbiamo visto recentemente anche da quanto accaduto all'isola del Giglio, che forse è meglio non abbandonare la nave. Fatto sta che abbiamo visto questo soffio, questa nave che andava *lento motu*, nemmeno tanto lento – noi stavamo dietro, ma nemmeno tanto bene – timone a dritta: aveva il timone leggermente a dritta e noi sulla poppa. Questa nave andava e faceva dei giri e ce la siamo persa perché improvvisamente...

*MATTEI.* Accelerava e diminuiva.

*VALLI.* Non era un moto continuo: avrà avuto problemi di alimentazione al motore, dopo il po' po' di botta che aveva preso. Ce la siamo persa, poi l'odore, i profumi... A quel punto il banco di nebbia... la visibilità era ottima, si vedeva tutto, magari non si vedeva... ma non avevamo interesse, in quel momento, a guardare cosa succedeva a Livorno. Eravamo lì, con la testa lì e guardavamo.

C'era una motovedetta nei pressi e questa personcina che fa due urla e si butta. Ricordo questa figura che, come un bambino, si butta, fa un volo e... *Ciaff!* Siamo stati velocissimi, penso che non avrà avuto nemmeno il tempo di bagnarsi l'intimo. Dunque lo prendo con la mano e lo butto dentro. Era chiaramente una persona sotto *shock* e ha cominciato a gridare: «Sono tutti morti! Sono tutti morti! Sono tutti morti!». Avevo la radio, ho parlato, sul canale 10, con l'Avvisatore e ho detto: «Avvisatore abbiamo raccolto un naufrago». L'Avvisatore molto banalmente mi dice: «Ma che nave è?». E io ho chiesto a questo Bertrand: «Ma che nave è?». Noi, abituati a lavorare quella nave, a ormeggiarla e a disormeggiarla, ci siamo trovati davanti a una nave spettrale, che aveva le scialuppe in fiamme, che colavano – perché la vetroresina cola – le fiamme che uscivano dagli oblò, non so se la sala macchina potesse essere integra, ma era sotto al livello e non potevamo vederla, mentre il *garage* era rosso come questa spia luminosa. Ho fatto il paragone per cui guardare dentro la nave era come guardare dentro il bruciatore che attiva il riscaldamento di

un appartamento, proprio con le fiamme vive. Egli mi ha detto, perché gridava: «Sono tutti morti! Sono tutti morti!».

Era mezzanotte e l'ho riferito via radio. Forse ho fatto una stupidagine, perché ho interrotto le ricerche, forse no. Ho esternato il mio pensiero in quel momento: sono tutti morti. Abbiamo continuato ad inseguire la nave, nella speranza che qualcuno ancora si buttasse, perché eravamo disposti a raccogliere i naufraghi, così come ne avevamo raccolto uno.

Dopo alcuni minuti questa persona era bagnata fradicia e sotto *shock*: lì c'era una motovedetta della Capitaneria, una CP, ci siamo affiancati e abbiamo detto: «Ragazzi, portatelo a terra, perché questa persona ha bisogno di assistenza medica o psicologica». Non capita tutti i giorni, infatti, di fare naufragio. A quel punto avevamo perso la nave, perché avevamo perso un attimo, e abbiamo deciso di metterci a cercare a corrente, perché a volte ciò riserva delle sorprese. Abbiamo trovato un atollo che fumava, ci abbiamo girato intorno e con le onde lo abbiamo spento, ma non c'era nulla. Dopo un po' abbiamo trovato una mezza scialuppa rovesciata e a quel punto abbiamo chiamato l'Avvisatore, che ha chiamato Compamare e ha detto di portarla dentro. Chiaramente ci siamo legati in qualche modo e ci siamo riusciti.

Le scialuppe di salvataggio sotto hanno una struttura, che permette di rimanere aggrappati se la scialuppa è rovesciata: abbiamo passato una cima, l'abbiamo messa a rimorchio e a quel punto è come rimorchiare una balena rovesciata: non è più un natante, ma il contrario. Faticosamente, saranno state le 3,30 o le 3,45, siamo arrivati e siamo tornati dentro il porto. Siamo arrivati sul dietro, perché la Capitaneria era militarizzata, avevano chiuso tutto, c'erano ambulanze e giornalisti, di tutto. Ci poteva essere di tutto, perché erano già passate belle ore dall'incidente.

Abbiamo ormeggiato questo relitto e finalmente siamo riusciti a guardarci, perché c'era un po' di luce. Eravamo tutti neri. Sembravamo dei carbonari mentre, invece, eravamo degli ormeggiatori.

La serata sembrava finita ma, in realtà, non lo era perché siamo rimasti lì, parte attiva. Il giorno dopo, addirittura, quando la nave è stata riportata in porto, nonostante fosse qualche ora che non dormivamo (ma l'adrenalina era tale che non potevamo dormire), io e qualche altro siamo saliti a bordo. Ricordo che la nave era ormeggiata. I cavi erano colati a picco e noi siamo saliti a bordo con un motoscafo dei Vigili del fuoco.

Io, stupidamente, al vigile davanti a me ho detto che morti non ce n'erano. Lui, però, che aveva l'occhio esperto, me ne ha indicato uno: una persona riversa su un boccaporto. La parte all'interno era intatta o, almeno, non carbonizzata. Della parte inferiore, quella che fuoriusciva e che era rimasta all'incendio, c'erano le ceneri sparse per terra. Questa scena era a poppa della nave.

Subito abbiamo messo dei cavi e avevamo, fortunatamente, delle scarpe particolari. Altrimenti, i nostri piedi avrebbero preso fuoco. Abbiamo messo la nave in sicurezza. Siamo andati a prua e siamo passati nel salone dove, mi spiace dirlo, credo di aver camminato anche su dei cadaveri, perché c'era del fumo tremendo e sentivamo dei rumori sotto

i piedi. Quel salone, infatti, era il *master point*, cioè il punto di riunione dei naufraghi.

Io non so quante di queste persone siano sopravvissute e se, quando siamo arrivati noi, fossero già tutti morti. Noi siamo partiti subito e poco dopo le 11 eravamo lì. A mezzanotte erano tutti morti, perché in quelle condizioni per un essere umano, a meno che non sia dotato di super poteri, non è possibile sopravvivere.

In questi anni, poi, io ne ho sentite di tutti i colori: elicotteri, sommergibili, UFO, la Nato. Secondo me, se posso esternare un mio giudizio sulle cause, la nave è entrata in un banco di nebbia. Come succede a tutti noi quando guidiamo la macchina, se si entra in un banco di nebbia, si leva il piede dall'acceleratore, ma si resta nel banco di nebbia.

Su una nave non si può togliere il piede dall'acceleratore. Se la nave procede a una velocità di 20 miglia ed entra in un banco di nebbia, anche se si riduce la velocità, non si può fare nulla. Si può usare il timone, ma non se la nebbia la trovi davanti.

Tra l'altro, il traghetto era rimasto davanti. Ciò significa che la nave ha picchiato con i motori avanti, finché poi se n'è andata e ha cominciato a fare dei giri larghi. In più, ha aspirato la tanica del gasolio, che ha invaso tutta la nave, e da tutti i punti di ventilazione, dai quali normalmente entra l'aria, sono entrate fiamme. Pertanto, non so quanto tempo abbiano avuto queste persone.

Due giorni dopo le autorità, per sottrarre il mozzo all'attenzione dei *media*, lo hanno portato in un *hotel* a Quercianella. Io mi trovavo lì, nella villa di amici, e, poiché in un paese le voci corrono, mi hanno detto che proprio lì accanto si trovava il mozzo sopravvissuto al naufragio.

Io ho subito chiesto di accompagnarmi da lui perché lo avrei salutato volentieri. Avendogli io salvato la vita, pensavo che forse gli avrebbe fatto anche piacere vedermi. C'era lì una signora, che poi ho scoperto essere la madre, alla quale ho detto chi ero. Questa persona è andata a chiamare questo Alessio Bertrand, il quale, non che non fosse riconoscente, ma forse non ricordava né di noi né di quanto era successo.

In quel momento, erano passati due giorni dai fatti, io gli ho chiesto cosa fosse successo. Lui mi ha risposto che si trovavano in saletta, che stavano guardando la partita, che poi avevano sentito un rumore ed erano caduti per terra. Probabilmente il rumore era quello dello schianto, della collisione. Dopo aver sentito il rumore, egli ha raccontato che sono usciti fuori, nel giardinetto di poppa, e, guardando verso la prua, hanno capito che erano andati addosso a una nave e che la nave si stava incendiando.

La mia prima domanda, allora, è stata perché non si fosse buttato in mare. La risposta è stata che, se si fosse buttato in mare, sarebbe finito nelle eliche. Ora, si sa che, se ci si butta in mare da una nave che va in Sardegna, non si finisce nelle eliche ma a 100 metri di distanza, perché il gorgo spinge in avanti. Questa persona, però, non si è buttata, anche perché a bordo sembra ci fosse un suo parente.

Mi ha detto che hanno fatto su e giù per la nave per poi finire in *garage*, perché era tutto in fiamme. Hanno provato ad aprire il portellone,

ma non si apriva. Ma se si fosse aperto il portellone le fiamme sarebbero divampate ancora più forti. Questa gente era o impreparata o sotto *shock* o nel panico.

*MATTEI.* Se non ricordo male, mi sembra di aver sentito dire che, casualmente, il nostromo quel giorno era in franchigia. Quindi, era assente l'unica persona che avrebbe potuto dare delle dritte giuste per salvare quei ragazzi imbarcati, che poi sono risultati essere camerieri o baristi, che quindi non avevano niente a che fare con il mare.

Disgrazia nella disgrazia, mancava il nostromo che non ha potuto dare delle indicazioni corrette, come quella di buttarsi in mare. Quindi, queste persone hanno cominciato a correre da una parte all'altra. E questo li ha portati prima a svenire e poi a morire tutti.

*VALLI.* In pratica, Alessio Bertrand mi ha detto che erano 12 (o 13), che hanno cominciato ad andare su e giù, finché lui non si è ritrovato solo, e che aspettava i soccorsi. Io gli ho chiesto perché non si fosse buttato e lui mi ha risposto che non era possibile, perché sarebbe finito nelle eliche. Questa era la sua teoria. Tra l'altro, era un ragazzo al primo imbarco, senza una grande esperienza di navigazione.

Inoltre, a parte il fatto che è meglio non essere esperti di naufragi, oggi si fanno fare dei corsi di sopravvivenza, che prima non si facevano. In altri tempi, tanti anni fa, questi corsi non erano previsti. Si faceva il libretto di navigazione, ci si imbarcava e ci si ritrovava a fare qualsiasi altro lavoro sulla nave, che è cosa ben diversa.

Io vi ho riportato quanto dichiarato dal Bertrand, perché è un fatto doveroso. Praticamente, egli ha vagato per circa 30 minuti in attesa di soccorsi finché poi si è ritrovato solo e, a causa delle esalazioni, si è attaccato al giardinetto di poppa, da dove avrà visto noi.

Gli uomini della Capitaneria di porto erano presenti, ma loro sono militari e non amano l'idea di avvicinarsi a una nave in fiamme danneggiando le loro imbarcazioni e creando problemi al loro equipaggio. Noi invece andiamo abitualmente sotto le navi, sotto le ancore, prendiamo i cavi e le tocchiamo le navi. Noi ci muoviamo così nel mare e questo ci ha permesso di prendere questa persona, tirarla in barca e salvarla.

Dispiace fosse da solo. Magari ce ne fossero stati 100 o anche 150, perché avremmo voluto salvarli tutti. Ce n'era uno e quello abbiamo salvato.

*BATTISTA (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE).* Signor Presidente, mi sembra che nel primo intervento sia stato detto che gli ormeggiatori hanno avuto indicazioni sulla posizione dell'Agip Abruzzo da una nave militare.

*MATTEI.* Sulla direzione, non sulla posizione.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Vorrei sapere se questa nave militare, che, se non sbaglio, dovrebbe essere una nave civile militarizzata...

MATTEI. Era una nave militare.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Vorrei sapere se questa nave militare, da quanto avete visto, era dotata di scialuppe.

In secondo luogo, avete detto di aver visto la nave Moby Prince che vagava. Siete in grado di dirci se vagava a marcia avanti o a marcia indietro?

Quando siete andati vicino all'Agip Abruzzo, avete detto che era come un vulcano che eruttava gasolio. Era gasolio o petrolio, se si riusciva a capire?

Infine, nell'ultima affermazione avete detto che avete toccato la nave. Quando siete andati vicino al Moby Prince, avete sentito che lo scafo era molto caldo?

PEGORER (*PD*). Saluto i signori Mattei e Valli. Se ho capito bene, il signor Valli, a differenza del signor Mattei, che guidava l'imbarcazione, era costantemente impegnato con le comunicazioni, cioè stava alla radio. Dal momento in cui vi muovete, con la nebbia o il fumo (adesso vedremo queste cose), fintanto che incrociate l'Agip Abruzzo prima e il Moby Prince poi, in quel mentre nelle comunicazioni, signor Valli, si è mai parlato della presenza o meno del Moby Prince?

MATTEI. Riguardo alle scialuppe della nave militare, noi siamo arrivati sotto la prua. Consideri che quella era una nave, mentre la nostra era una barca di pochi metri: non si poteva vedere la poppa e non ci interessava più di tanto. Noi abbiamo chiesto, agli uomini che stavano manovrando per andar via, dove fosse l'incendio e loro ci hanno indicato la direzione. A prua le scialuppe non ci sono; probabilmente c'erano verso poppa. Io non le ho viste, non perché non ci fossero, ma perché non ho proprio pensato alle scialuppe.

Per quanto riguarda la direzione del Moby Prince, come ha detto anche il mio collega Valli, il Moby Prince faceva dei giri da una quarantina di minuti, girando sulla sua destra, perché aveva la barra del timone non dritta, ma storta, ovviamente prua avanti e non a retromarcia. Infatti, nel mio racconto, le ho detto che ho preso la rincorsa per passargli davanti e per vedere all'interno della prua distrutta ed ho visto come quando si guarda dentro il forno di un pizzaiolo. Quindi andava sicuramente in avanti, perché ho fatto una rincorsa con la mia barca.

Io mi ricordo più o meno il punto dove l'Agip era squarciato. Con il senno di poi, domandando, sfortuna nella sfortuna è stata che in quel punto ci sono i serbatoi della nave. Quindi non si parla di greggio, ma già di qualcosa di più raffinato. Però, badi bene, questo l'ho sentito

dire. Il punto dove era squarciata è effettivamente quello dei serbatoi della nave, quindi da petrolio trasportato a qualcosa pronto per essere bruciato.

Per quanto riguarda la nostra vicinanza alla nave, prima di abbandonarla ce la siamo fatta passare veramente vicino, per poter guardare dentro gli oblò e vedere se c'era qualche forma di vita. Sarà passata a non più di sette o otto metri da noi; l'abbiamo fatta sfilare tutta davanti a noi e sarà stata a sette o otto metri. Io sinceramente il caldo non l'ho sentito, anche se le fiamme le vedevo vicine.

*VALLI.* Per quanto riguarda la domanda sulle comunicazioni, quando noi siamo usciti c'era già un interloquire sul canale 10, con la Capitaneria che chiedeva conferme al comandante dell'Agip Abruzzo Superina e al comandante dell'altra nave della stessa compagnia, l'Agip Napoli, che a sua volta cercava di rendersi utile. Per cui c'era già un sistema attivo di comunicazioni. La Capitaneria ha allestito rapidamente, ne è prova che poi una CP ce la siamo trovata presso il Moby Prince. Se con la sua domanda, senatore Battista, intendeva dire che avrebbero dovuto esserci più comunicazioni, questo non lo so. Erano le 22,20, in una serata tranquilla di aprile, e il mare era quasi calmo. Non so se si poteva fare di più, sinceramente, con i mezzi di quell'epoca. Adesso anche noi abbiamo barche migliori e il *port approach control* ha migliorato di molto la situazione delle navi alla fonda, che vengono monitorate. C'è un cono di ingresso e c'è la Capitaneria che fa un monitoraggio attivo; come una nave entra in questo cono di uscita o di entrata, la Capitaneria la chiama subito e la invita ad uscire dal cono. Insomma, adesso le cose funzionano nettamente meglio. Però mi riallaccio a quello che dicevo: se succede qualcosa, a tutt'oggi, ci sarebbe una bella tragedia di cui parlare anche oggi.

*PEGORER (PD).* Vorrei insistere, signor Valli, per capire se, durante queste comunicazioni, lei ha mai sentito parlare del Moby Prince. Quelle comunicazioni trattavano appunto la presenza della petroliera Agip Abruzzo, che si era già messa in comunicazione – se ho capito bene – con la Capitaneria, e trattavano dell'Agip Napoli. Ma del Moby Prince si è mai parlato? Il Moby Prince parte intorno alle 22 e l'incidente avviene verso le 22,20; dal quel momento in poi, del Moby Prince non se ne parla più. È questa la domanda che mi permettevo di farle; tutto qui.

*MATTEI.* Del Moby Prince abbiamo parlato noi per la prima volta, quando il signor Valli l'ha chiesto al mozzo. Prima non si parlava di una seconda nave. Semmai c'è stata una fantomatica bettolina, perché io ero al timone e si sentiva parlare qualcuno con il comandante dell'Agip Abruzzo, chiedendogli: «Chi è che ti venuto addosso?». Lui, siccome è uscito e non ha visto nessuno, un po' per la nebbia, un po' per il fuoco e un po' perché il Moby Prince se n'era andato, ha detto che forse era stata una bettolina che è affondata, perché intono a lui non vedeva niente. È stato il signor Valli che, chiedendo al mozzo quale fosse questa seconda nave che è venuta sulla scena, ha saputo che era il Moby Prince. Noi l'ab-

biamo ormeggiata qualche migliaio di volte, ma in quella situazione e in quella circostanza non siamo stati capaci di riconoscerla, perché era completamente un'altra cosa.

*VALLI.* Mentre noi eravamo sotto a disposizione dell'Agip Abruzzo, pronti ad evacuare e a raccogliere le persone, c'è stata una comunicazione dei rimorchiatori. Un rimorchiatore diceva all'altro di stare attento, perché c'era una nave senza controllo alla sua dritta. Come l'avevamo vista noi, in quel momento lì, questa era sbucata di improvviso. La nave creava fumo ogni volta che passava; una volta ce l'aveva sopravvento e una volta ce l'aveva sottovento. Non c'era vento, però il famoso banco di nebbia, a quel punto lì, era al porto di Livorno ed impediva di fatto al pilota e ai mezzi di soccorso di agire. I Vigili del fuoco sono stati bravi e puntuali, però, una volta finito lo schiumogeno di cui sono dotati, potevano raffreddare le lamiere e non potevano fare altro.

La Guardia di finanza è stata brava, con i mezzi a disposizione. Io vado dove mi indirizzi; poi, se viene fuori un'altra nave, cos'è questa nave? Anche perché questa bettolina ha mandato un po' tutti fuori.

Tutti pensavano ad una bettolina, che ha colpito la nave e che poi si è inabissata. Infatti qualcuno ha cominciato a chiamare le bettoline, per sentire dov'erano.

Il lavoro che fa l'Avvisatore marittimo è eccezionale. Ogni nave che gli passa davanti la chiama e le chiede: «Chi sei? Dove vai?» Questo lo fa ora e lo faceva anche prima. Quindi l'idea di bettoline adibite al contrabbando o altro è singolare.

D'altronde essere colpiti da una nave, con un incendio che divampa e non ti puoi nemmeno affacciare, perché il calore è così tanto...

Non è che ti affacci e vedi cos'è successo, perché ci sono fiamme alte 30-40 metri, c'è un'esplosione. Ha detto che gli era venuta addosso una bettolina, ma in realtà il comandante probabilmente non ha visto la bettolina, perché non c'era.

*GRANAIOLA (PD).* Anch'io ringrazio il signor Valli e il signor Mattei. Vorrei chiedere al signor Valli se ha letto il libro di Fedrighini e se corrisponde al vero quanto affermato dallo scrittore, dove riporta delle sue ripetute sollecitazioni alla Capitaneria di porto. Vorrei sapere se lei, signor Valli, nelle sue comunicazioni aveva fatto delle sollecitazioni. Vorrei anche sapere se ha riscontrato delle interferenze nelle comunicazioni radio di quella notte.

Vorrei chiederle poi un'altra cosa che riguarda la nebbia. Il signor Mattei gli fece osservare che aveva goccioline sulla testa, il che farebbe pensare più a vapore acqueo che non a nebbia. Vorrei sapere se il fenomeno della nebbia, dato che voi frequentavate molto spesso il porto, si è ripresentato altre volte oppure se è stato un evento totalmente unico ed eccezionale.

LANGELLA (AL-A). Signor Presidente, vorrei rivolgere una domanda un po' articolata al signor Valli, rivolgendomi anche all'esperto uomo di mare. Vorrei capire se, quando lei ha soccorso il mozzo o nel successivo incontro, quando è andato a trovarlo, si è capito che la figura del nostromo era importante per quanto riguarda la coordinazione dei mezzi di soccorso a bordo (questo è chiaro). Però, almeno dalle nostre notizie, noi sappiamo che quasi tutti i passeggeri, cioè quasi tutte le vittime del Moby Prince sono state trovate nel salone di raccolta, che ha delle porte tagliafuoco e che un gruppo di marinai o di passeggeri si è trovato in un'altra saletta per vedere la partita, che mi sembra sia attigua a questo salone, perché la sala TV dovrebbe essere abbastanza vicina.

Il concetto che intendo esprimere è il seguente: se il buon mozzo Bertrand ha avuto il tempo di salire e scendere, con un gruppo di persone, e di aspettare i soccorsi, anche se aggrappato alla poppa della nave, abbiamo cognizione se potenzialmente questo sistema di protezione all'interno della nave ha potuto proteggere i passeggeri per un'ora e mezza o per due ore? Questo è davvero molto importante. Sono stato attento al suo racconto: lei è stato uno dei primi, se non il primo, ad intercettare il Moby Prince e lo ha paragonato alla bocca di un forno per le pizze. Quindi ciò significa che c'era un'incandescenza enorme. Dunque la mia domanda è la seguente: se ci fosse stata la possibilità di far arrivare i soccorsi in tempo, sarebbe stato possibile salvare almeno una parte di quelle persone? Le chiedo di rispondere, ovviamente, secondo il suo modesto giudizio, non di perito, ma di uomo di mare.

VALLI. Rispondo per prima alla senatrice Granaiola: ho letto il libro, ma non è nella mia libreria. Questo mi sembra esaustivo. La senatrice ricorderà, infatti, che mancano solo i supereroi in fondo al libro e poi ci sono tutti. Cerchiamo di rimanere con i piedi per terra: io non credo nemmeno agli UFO. Mi vengono in mente Ilaria Alpi e tutte le altre storie. Cerchiamo sempre la verità.

Vi dico una cosa, con dispiacere. Sono passati tanti anni e di commemorazioni ne abbiamo viste tante, anche perché il nostro ufficio è a 100 metri da dove vengono gettate le rose in mare. Ci sono stati teatri che hanno ospitato manifestazioni per ricordare il Moby Prince. Penso al tragico incidente occorso ad un autobus proprio ieri, in cui sono morte le sette ragazze italiane.

La prima cosa che farei, se fossi il padre di una di quelle ragazze, sarebbe andare dall'amica che si è salvata per sapere che cosa è accaduto in quel momento su quell'autobus e l'amica, magari in ospedale, potrebbe dire se c'era nebbia, se l'autista si era addormentato, oppure che dormiva e che si è svegliata quando il pullman si è ribaltato. In tutti questi anni che sono trascorsi, però, ci fosse stato un parente di queste 140 vittime...

MATTEI. Anche quelli del Comitato.

VALLI. Mi riferisco proprio a quelli del Comitato. Ci fosse stata una volta che qualcuno mi ha telefonato a casa. Non ho un numero di telefono coperto, come giustamente avete voi, altrimenti ogni giorno vi telefonerebbero mille persone. Il mio numero è sull'elenco, ma ci fosse stata una persona che mi ha telefonato per chiedermi di raccontare cosa è successo e cosa ho visto quella sera. Mai nessuno! Quello che raccontiamo noi è quello che abbiamo raccontato a voi, a proposito della nebbia e di una situazione drammatica, in cui sono morte 140 persone, perché a bordo ce n'erano 140. Ce ne fossero state 250, 300 o 500 ne sarebbero morti altrettanti. Poteva essere la tragedia più grande del mondo, non solo del Mediterraneo o della Marina mercantile italiana.

Riguardo alla nebbia: mia moglie è veneta e a volte a Verona – non ora, perché di nebbia ce n'è meno – mi è capitato di camminare lungo l'Adige e di trovarmi bagnato.

GRANAIOLA (PD). Lo so, ma nel Mediterraneo...

VALLI. Quello stesso giorno degli amici surfisti, che erano a fare *surf* sulla spiaggia di Vada, che non dista nulla da Livorno, mi hanno raccontato che sono usciti dal mare con la tavola, si sono messi lì per rilassarsi un attimo e hanno aperto gli occhi e non vedevano più la tavola né il bagnasciuga, perché erano avvolti da banchi di nebbia. Per esperienza – sono 42 anni che faccio e continuo a fare l'ormeggiatore a Livorno – vi posso dire che nel mese di aprile – almeno quando le stagioni sono normali – succede spesso che ci siano banchi di nebbia dovuti, come sapete, allo sbalzo termico che si crea per l'inizio della primavera. Questa è la situazione per quanto riguarda la nebbia. La nebbia l'ho vista e ci ho navigato dentro. Mi dispiace per chi dice che non c'era la nebbia, ma quella sera c'era un bel banco di nebbia, che ha avvolto l'Agip Abruzzo ed è venuta verso il porto. Penso di aver risposto alla domanda della senatrice.

GRANAIOLA (PD) Avevo chiesto anche delle interferenze.

VALLI. Il nostro portatile ha cinque *Watt* di potenza, è carico e funziona benissimo. Chiaramente, se sono su un poggio o su un'antenna, la copertura è maggiore. Quando ci sono condizioni come quelle di quella sera, le trasmissioni sono quasi perfette: quando ci sono mare calmo e tempo stabile le trasmissioni sono, infatti, migliori.

A volte con un portatile si ascolta si ascolta Capo Corso. Chiaramente, se io parlo, Capo Corso non mi sente, ma noi volevamo ascoltare. E le comunicazioni erano quelle di un porto impegnato in una emergenza: canale 12 con i piloti, canale 10 con il sistema *dual watch*, che permette di scannerizzare due canali che parlano. Il canale 16 che interrompe le comunicazioni per permettere alle persone che prestavano i soccorsi di usare il canale in quel preciso momento. Di fatto, quella sera le comunicazioni erano doverose in quanto era in atto una situazione emergenza.

La Capitaneria ha assunto il coordinamento e, chiaramente, è passata sui canali di lavoro, che a Livorno sono il 10 per i servizi tecnico nautici, l'11 per i rimorchiatori e il 12 per i piloti. Poi il canale *dual watch* lo ascoltiamo tutti, con una radio.

Penso lei si riferisse a questo quando ha chiesto se avevamo sentito il *mayday*. No, non l'ho sentito io ma non lo ha sentito neanche l'Avvisatore marittimo che dispone di un apparato importante a una certa altezza. Lo ha sentito dopo che il messaggio è stato pulito e ripulito, fino a che non è emerso il *mayday*. Se noi lo avessimo sentito, così come siamo andati a raccogliere una sola persona, ne avremmo raccolte anche 10.

Sui tempi di sopravvivenza, è vero che le persone sono state trovate nel *master point*, addirittura con i giubbotti di salvataggio, ma la *Moby Prince* era piantata dentro un serbatoio, che non conteneva gasolio ma, probabilmente, olio combustibile, che è praticamente il combustibile che consentiva alla nave di muoversi.

I ventilatori hanno svolto la loro funzione: aspirare e soffiare sulla nave e erano posizionati ovunque. Gli *sprinklers*, stranamente, non hanno funzionato e non so non per qualche motivo.

Quando siamo arrivati nelle vicinanze della nave, verso le 11 o poco prima, secondo me grandi feste a bordo non ce n'erano. La situazione era già molto critica. Si vedevano parti esterne che cadevano in mare fuse. Questo all'esterno; figuriamoci quale potesse essere la temperatura all'interno. Che queste persone abbiano indossato i giubbotti e si siano radunate lo posso escludere.

Ritengo comunque difficile che qualcuno potesse portare soccorso, perché non è così facile salire su una nave in fiamme che va in giro nel Mediterraneo. La mattina del giorno dopo, per portarla nel porto, un marinaio e un rimorchiatore sono riusciti a salire a bordo della nave, in maniera piratesca, e a passare un cavo di rimorchio per consentire a un'altra nave di riportarla in porto.

Quando io ho detto che a mezzanotte erano tutti morti, io ho riportato quanto mi ha detto il mozzo, che era un testimone oculare. Egli ha detto che erano in 14 e che poi era rimasto solo. Non sapeva, comunque, quanta gente fosse a bordo. Io posso dirvi che volentieri noi li avremmo salvati tutti, ben oltre le capacità di trasporto della nostra nave.

FILIPPI (PD). Innanzitutto, ringrazio i nostri ospiti. La loro audizione per la nostra Commissione ha un'importanza rilevante, dovuta proprio alla qualità vostra di testimoni oculari dell'evento. Io avevo due domande da porvi, una delle quali già anticipata, ma che mi piace ripetere.

La prima è se siete sicuri che la direzione di marcia della *Moby Prince* fosse a marcia avanti e non a marcia indietro? Perché questo è un elemento che acquisisce particolare importanza, anche alla luce della recente audizione che abbiamo avuto. In secondo luogo, mi interessava conoscere l'orientamento della prua dell'Agip Abruzzo quando vi siete trovati in prossimità della nave, per sapere a che ora vi siete trovati lì.

Le altre due domande hanno una importanza molto più relativa e, in parte, a una di queste avete già risposto. Le bettoline potevano essere operative a quell'ora o no? Le condizioni delle vostre strumentazioni di bordo per tutto il tempo della navigazione hanno registrato un corretto funzionamento? Ovviamente, il riferimento è agli apparati radio e anche alla bussola, come elementi di orientamento della nave.

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Presidente, anche io voglio ringraziare gli auditi per avere accettato la richiesta di questa audizione.

Non mi soffermerò ancora una volta sulla questione della nebbia, perché qui abbiamo audito diverse persone, che lavorano tutte nel porto di Livorno, e abbiamo ascoltato tre diverse versioni: che c'era la nebbia, come avete detto voi; che non c'era assolutamente nebbia, detto da altri; invece, qualcuno ha sostenuto che c'era una nube di nebbia solo sulla *Moby Prince*.

Questo mistero non si chiarirà mai, ma io, che sono di quelle parti, sposo più la tesi che la nebbia non ci fosse, perché io non l'ho mai vista. In quei luoghi è proprio un fatto eccezionale.

Io farò una domanda molto banale. Il signor Valli ha iniziato il suo intervento dicendo che partirono senza chiedere permessi e senza avvertire nessuno, perché voi non avete bisogno di chiedere niente a nessuno. Siete infatti arrivati per primi. Come si spiega, da parte vostra, che la Capitanea di porto e tutti coloro che operano sul porto non siano partiti con la stessa velocità con la quale siete partiti voi?

Voi siete partiti con lo spirito di aiutare qualcuno, perché nessuno vi ha chiamato. Avete avuto una notizia e siete partiti. Se non ho capito male, siete partiti addirittura verso le 22,20, nel momento in cui è accaduto tutto. Come si spiega che nessuno si sia mosso con la vostra stessa velocità?

Questo, come la nebbia, è un altro dei misteri che noi, attraverso questa nostra Commissione, speriamo di acclarare.

MATTEI. Rispondo al sentore Filippi riguardo la direzione di marcia. Siccome, come ho premesso, io guidavo la barca, sono sicurissimo che la nave procedesse con la prua che era squarciata e piena di fiamme in marcia avanti, perché ho fatto fatica a sorpassarla per guardare dentro il forno. E ho anche rischiato, perché le velocità erano più o meno uguali. Al riguardo, quindi non ci sono dubbi.

Un'altra certezza è quando me la sono fatta sfilare davanti, prima di abbandonarla: procedeva da prua verso poppa, mentre noi eravamo fermi. Di questo sono sicuro, perché ho rischiato qualcosa per cercare, a parità di velocità, di passarle davanti; almeno era così in quel momento, se poi ha messo la retromarcia, questo non lo so. Finché sono stato in contatto visivo con la nave, questa andava avanti.

Per quanto riguarda l'orientamento dell'Agip Abruzzo, se fossi Superman glielo direi. Non glielo so dire perché siamo arrivati dalla nebbia e, ad un certo punto, ci siamo trovati sotto la petroliera; io non avevo ri-

ferimenti intorno, per cui non glielo so dire. Lo posso dedurre, ma forse il mio collega Valli se lo ricorda meglio. In quel momento non avevo percezione delle varie... perché sono arrivato lì a caso, rimbalzando da un punto ad un altro, quindi non glielo so dire.

Vorrei dire al senatore Matteoli, riguardo alla nebbia, che forse hanno tutti ragione, nel senso che non era nebbia, ma era un banco di nebbia, quindi c'è e non c'è. Io ricordo di essere uscito subito e che l'imboccatura sud del porto era chiara; infatti immaginavo di vedere le fiamme e invece c'era un alone. Quello stesso alone che mi impediva di vedere la nave poi è venuto verso Livorno; mi ricordo il pilota che voleva uscire e che andava contro il molo nuovo di Livorno, perché non trovava la direzione, che era completamente oscurata da questo banco, che nel frattempo è venuto verso di noi. Quindi ha ragione chi dice che non c'era, perché in quel momento magari non l'ha vista, e ha ragione chi dice che c'era, perché ci si è trovato dentro. Io parlo sempre per come la vedo io, ovviamente.

Il motivo per cui siamo partiti subito è dovuto al fatto che siamo solo in due e quindi l'equipaggio è subito fatto, senza bisogno di permessi. Le altre sono tutte barche molto più grandi di noi (le pilotine) ed hanno bisogno del comandante, del motorista, insomma di un equipaggio che, solo per metterlo insieme, ci vuole del tempo. Se poi si verifica un'urgenza, non è che sono tutti pronti a partire; l'equipaggio deve essere formato. Per cui sia i rimorchiatori in più che le nostre vigilanze (Guardia di finanza o Capitaneria) hanno bisogno di tempo per mettere insieme l'equipaggio.

MATTEOLI (*FI-PdL XVII*). Nel frattempo la gente muore...

MATTEI. Io le sto spiegando perché in quel momento non sono partiti subito: hanno bisogno di formare un equipaggio composto da sette, otto o nove persone. Noi siamo solo in due. Lui mi ha detto: «Vieni!». Io gli ho detto: «Ma cosa si va a fare?». Poi siamo andati, perché la barca era lì e l'equipaggio era pronto. Per quanto riguarda l'orientamento della prua, forse il mio collega è in grado di dire qualcosa in più.

VALLI. Rispondo al senatore Filippi per quanto riguarda l'orientamento dell'Agip Abruzzo. La nave aveva l'ancora di dritta in mare (per lo meno io mi ricordo quella). Di solito, quando si va alla fonda in rada, se ne dà solo una di ancora. Se una nave ruota sull'ancora a volte può capitare che magari, terminata la rotazione (che uno può fare anche usando le macchine), prima che l'ancora torni nella posizione a corrente e a vento passa un po' di tempo. Per cui capita di vedere una nave che ha l'ancora in un certo modo perché ha ancora un po' d'abbrivio; poi termina l'abbrivio, si ferma e il vento e la corrente la posizioneranno a corrente. Quando noi siamo arrivati lì, secondo me la prua era a ponente, guardava un po' a Ovest, e l'ancora era tesa, non era l'ancora di una nave che aveva ruotato. Quando l'ancora lavora molto è tesa, perché c'è il mare mosso e ci sono le onde; in mancanza di onde, il peso della

catena richiama la nave e la tiene lì, anche se la nave è immensa. Per cui la mia sensazione è che la prua fosse rivolta ad Ovest, forse appena verso Sud, comunque verso il mare aperto.

Bettoline la notte? Anche adesso capita che qualche nave abbia bisogno di combustibile; esce una bettolina e glielo porta. Chiama l'avvistatore, si affianca una o due ore, poi richiama l'avvisatore e ritorna in porto. Normalmente, se la nave si ormeggia, i servizi vengono fatti in acque portuali, quando la nave fa operazioni.

Una bettolina può portare anche l'acqua da bere per gli utilizzi di bordo, perché può capitare che una nave in rada si trovi senza acqua; in quel caso esce una bettolina, porta l'acqua e poi rientra. Però viene scritto che è uscita e rientrata, per cui l'Avvisatore marittimo di quella sera e di quelle giornate avrà tuttora scritto tutto quello che ha visto dalla sua posizione, che è una posizione egregia, perché vede le due imboccature. E poi non dorme, questo ve lo posso garantire; io potrei anche dormire, ma lui non dorme, perché è un riferimento importante per il porto di Livorno. Non mi toccate l'avvisatore: è una persona presente, che fa un lavoro importante. Poi ci sono la Capitaneria e il *port approach control*; ma il ruolo dell'avvisatore, specialmente alcuni anni fa, era un ruolo primario.

Riguardo alle interferenze della bussola o della radio, sinceramente non ho niente da segnalare.

Per quanto riguarda l'orario di partenza, di cui chiedeva il senatore Matteoli, noi siamo partiti senza chiedere niente, perché non abbiamo bisogno di fare questo. Noi da anni siamo un braccio della Capitaneria: a volte ci chiamano per recuperare un tronco che è alla deriva, a volte ci chiamano per soccorrere una barchetta con due o tre villeggianti che hanno scoperto che il gasolio o la benzina erano insufficienti per tornare a casa. Siamo legati a doppio filo con loro, nel senso che gli ormeggiatori sono nominati dal comandante del porto, previo concorso. Adesso, quando ci sono condizioni meteo avverse, la Capitaneria fa un *briefing* con il capo pilota e il capo ormeggiatore, per decidere cosa fare il giorno dopo, cioè la priorità di ingresso e di uscita in base alle condizioni meteo previste. I tempi sono cambiati, questo prima non succedeva.

Per quanto riguarda l'orario di partenza, alle 22,20 è arrivato l'allarme via radio e ci sono state le prime comunicazioni concitate; noi saremo partiti verso le 22,30 e saremo stati fino all'imboccatura agili alle 22,45. Anche i Vigili del fuoco poverini erano già usciti, per cui c'è stata veramente una struttura pronta.

La Capitaneria non era pronta, perché i motori vanno scaldati per venti minuti o una mezz'oretta; intanto si ha il tempo di formare l'equipaggio, che dorme lì. Non è così facile; noi siamo molto più snelli e siamo saliti subito in barca. Addirittura noi in barca teniamo le chiavi, per cui non c'è il rischio che qualcuno se le porti via e la barca sia senza chiavi. Adesso per motivi di *security* abbiamo una chiavetta satellitare che addirittura ci identifica e ci posiziona rispetto alla rada e rispetto al porto (chiaramente queste sono tutte cose che ci sono adesso).

La Capitaneria è arrivata al Moby Prince; noi abbiamo raccolto il naufrago e l'abbiamo dato alla Capitaneria 15-20 minuti dopo, perché abbiamo continuato a cercare. Per loro è stato più facile arrivare al Moby Prince, perché probabilmente erano dotati di un radiogoniometro, che gli ha permesso di fare il rilevamento dell'Agip e di arrivarci per via elettronica. Noi avevamo solo la bussola. Si fa presto a dire di andare per 170°, se mi dici di andare per 170°. Se invece mi dici «vai», dove vado? È inutile avere la bussola. Io vado per 170°, se qualcuno mi dice di andare per 170°. Se invece mi dici «siamo in fiamme, non ci vedete?», non è detto che io ti debba vedere. Magari ti vedo dopo, quando sono più vicino. Per quella serata secondo me siamo stati tutti molto bravi. Mi dispiace, come ho detto, di averne salvato solo uno. Ma uno ce n'era; se ce ne fossero stati di più, ne avremmo salvati di più.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, ringrazio i signori Valli e Mattei. Vorrei prima rivolgere loro una domanda – cui potranno rispondere con una parola – alla quale seguiranno poi altre mie domande: quando individuate il traghetto questo si trova a Nord o a Sud della petroliera?

MATTEI. Io lo vedo a Nord della petroliera. Vedo l'Agip Abruzzo qui e di là dall'Agip Abruzzo il Moby Prince. Verso la Sicilia.

PAGLINI (M5S). Quindi non verso Genova.

PRESIDENTE. Dalla parte opposta rispetto allo squarcio della petroliera.

PAGLINI (M5S). Quindi, voi vedete il traghetto dalla parte Sud della petroliera che – come avete detto prima – ha la prua rivolta verso l'esterno, più o meno verso la Sardegna. Quindi è a Sud.

Avete anche detto che, secondo quanto avete visto avvicinandovi con la vostra imbarcazione, il traghetto stava procedendo in avanti.

VALLI. Con il timone a dritta, che vuol dire in avanti.

PAGLINI (M5S). Diciamo quindi in avanti. Quindi non «a marcia indietro» (non so se si dica a marcia indietro e quale sia il termine marinarresco). È importante cercare di capire questo.

MATTEI. Su questo penso che non ci siano dubbi. Non ci sono dubbi che andasse avanti.

PAGLINI (M5S). Anche perché voi avete fatto una rincorsa e un paio di giri – se non ho capito male – intorno al traghetto prima di trovare il naufrago che era a poppa.

*MATTEI.* Prima di abbandonare il Moby Prince ci abbiamo girato intorno.

*PAGLINI (M5S).* Il fumo intorno al traghetto era tanto o poco? Vi ostruiva la vista? Avete notato se tutto il fumo di questa nave, così terribilmente incendiata, vi consentisse poca visibilità in alcuni punti del traghetto, cioè verso poppa o verso prua, verso lo squarcio o verso il punto in cui si trova il naufrago? È interessante capire questo, anche perché quando trovate il sopravvissuto siete voi che gli urlate qualcosa per primi? O è lui che vi chiama? Qual è la dinamica? Vi fischia, vi chiama, vi urla e voi gli dite «buttati»? Voglio capire questo particolare.

Dopo di che recuperate il naufrago e lo issate sulla vostra imbarcazione di 7-8 metri. Complimenti per il coraggio che avete avuto, perché immagino che deve essere stato terribile, oltretutto in mezzo al fuoco con un'imbarcazione di resina.

Successivamente comunicate tramite radio con la capitaneria e pronunciate queste parole: «CP uomo a mare! S'è buttato da poppa della nave ci siamo sopra... CP siamo alla tua sinistra; punta sulla nave per favore che c'è altra gente che ci dice questo naufrago che abbiamo raccolto!».

Queste sono le prime parole che dite alla radio e tutti noi abbiamo letto nei documenti che abbiamo visionato anche in apertura dei lavori di questa Commissione. È un momento di concitazione, di disperazione direi, perché il naufrago si butta in mare, voi lo prendete, ha un attimo di mancamento (così avete dichiarato), poi si riprende e vi dice che c'è altra gente sulla nave.

Dopo di che nel canale 16 ci sono altre conversazioni che arrivano dall'Agip Abruzzo. Passa un po' di tempo, voi riprendete sul canale della conversazione e dite, dopo un minuto, un minuto e mezzo (non ricordo bene il tempo): «Non c'è più nessuno, uno lo abbiamo raccolto, la nave sta andando, noi la stiamo seguendo aspettando che qualcuno si butti. Quella va, quella è una bomba vagante!» Rispondono: «Sta andando? Sai mica dirmi il nome della nave?» E poi dite che si tratta della nave Moby Prince, così come vi viene detto dal naufrago alle 23,45 e 33 secondi.

Quindi c'è questa pausa di silenzio dal momento in cui ospitate il naufrago. Immagino veramente quale fosse il vostro stato d'animo, uno dei più disperati.

*MATTEI.* Un bello «spettacolo».

*PAGLINI (M5S).* Vi sentivate proprio soli. Lì vicino avevate una motovedetta – che voi stessi avete detto che era in diretta sul canale 16 – che sta indugiando. Quindi vi sentivate proprio gli unici a poter fare qualcosa.

Da allora sono passati 25 anni. Questa Commissione è nata con la speranza di dare risposte a chi si chiede cosa sia veramente successo quella notte, perché penso non sia più il caso di parlare di nebbia e di par-

tite, dopo 25 anni e alla luce di tutto l'iter processuale, specialmente del processo di appello di Firenze, nel quale si è detto chiaramente che il collegio del primo processo ha tenuto conto di testimonianze palesemente false, negato testimonianze palesemente vere e presentato una deduzione «apodittica».

Nessuno mette in dubbio il fattore della nebbia, anche perché tanti testimoni hanno detto che c'era nebbia e tanti altri lo hanno negato. Questo può essere spiegato – lo dico perché è giusto – esaminando le condizioni atmosferiche di quella sera.

Il 15 agosto non può nevicare se ci sono 35 gradi, così come la nebbia di avvezione – com'è stato detto – si può formare solo se ci sono determinate condizioni atmosferiche di superficie e di acqua. Questo è un fatto della fisica, proprio a significare che una cosa sono i dati reali, altra cosa sono le impressioni o le deduzioni personali.

Avete anche detto, forse il signor Valli, che quando tornate a terra la capitaneria è già militarizzata. Avete usato il termine «militarizzata». Cosa vuol dire? Cosa vi ha fatto pensare che ci fossero dei militari? Una cosa è parlare di soccorsi, pompieri e ambulanze, ma se dite «militarizzata» pensiamo all'esercito. Avete visto qualcuno – e chi eventualmente – nel momento in cui rientrate a terra?

Rispetto ai tempi di sopravvivenza le deduzioni e le impressioni personali sono importanti, ma che tutti siano morti nel giro di venti minuti preferirei ascoltarlo da tecnici o da periti, anche perché abbiamo tutti gli strumenti necessari per poter fare delle valutazioni scientifiche e spero che questa Commissione possa arrivare a svelare, senza ombra di dubbio, anche questo dato. Se i morti erano 140 (potevano essere anche mille) lasciamolo dire ai tecnici sulla base di prove.

Non ho capito bene un passaggio e me ne scuso, forse per un attimo non sono stata troppo attenta: uno di voi, se non ricordo male il signor Valli, sale sul Moby Prince? Quando?

VALLI. Il giorno dopo.

PAGLINI (M5S). Quando il Moby Prince era al primo molo. Come è potuto salire sul Moby Prince visto che il Moby Prince, se non erro, doveva essere protetto da un cordone della procura? Immagino quindi che altre persone oltre voi siano potute salire, anche se non erano periti della procura. Poi abbiamo saputo anche di altre persone che sono salite, giornalisti, fotografi e politici. Il giorno dopo su quel traghetto sono saliti in tanti. Mi chiedo perché lei sia salito e con quale incarico.

CAPPELLETTI (M5S). Sarò molto sintetico. Se ho capito bene – le chiedo quindi conferma – avete identificato il Moby Prince sostanzialmente per una casualità, perché vi veniva incontro. La prima volta vi è sfuggito, la seconda volta lo avete inseguito e poi di seguito avete salvato il naufrago.

Il secondo aspetto è quello relativo alla pausa salvataggio: avete salvato il naufrago, capite che è il Moby Prince e avete l'apprensione di chi ha compreso che effettivamente, al di là dello stato di *shock* del Bertrand, ci potrebbero essere altre decine e forse centinaia di persone sulla nave. Quindi vi attaccate al canale 16 dicendo: «capitaneria, compamare, abbiamo appena salvato un naufrago dalla Moby Prince e ce ne possono essere altri cinquanta». A questo punto proprio non si capisce perché in quel momento, in cui il porto brulicava di rimorchiatori, Vigili del fuoco, imbarcazioni della capitaneria, c'era la stazione costiera, l'Avvisatore, eccetera, per dieci minuti non trovate risposta. Vorrei che riusciste a spiegarmi come mai avete dichiarato che i soccorsi sono avvenuti nel migliore dei modi possibile quando, nel momento in cui è stata effettivamente rilevata la gravità della situazione e il disastro è diventato una certezza, nessuno vi ha risposto al canale di soccorso, che è il canale 16.

PAGLINI (M5S). Ho dimenticato di rivolgervi una domanda a proposito della traiettoria del traghetto Moby Prince, che avete ritrovato a Sud della petroliera. Visto che il traghetto è stato ritrovato con il timone a 30 gradi a dritta, vorrei mostrarvi una piantina che è stata sottoposta alla nostra attenzione nel corso di una precedente audizione: se avete trovato il Moby Prince a Sud (questa è la prua dell'Agip Abruzzo che è rivolta verso l'esterno) poteva soltanto andare a marcia indietro. Se invece l'avete ritrovata con la prua a dritta, allora se il Moby Prince fosse stato bloccato, avrebbe fatto un giro a Nord della petroliera.

Questo può significare che nel frattempo qualcuno all'interno del Moby Prince stesse facendo manovre e quindi per disincastrarsi abbia fatto una sorta di retromarcia, dopo di che ha fatto più manovre: questo potrebbe confermare la validità di alcune tesi sulla presenza di vita ben oltre i venti minuti.

Poi, nel momento in cui c'è quel silenzio, dopo che dite al canale 16 che ci sono altre persone, o almeno così vi è stato riferito dal Bertrand, fino al momento in cui dite che sono tutti morti, avete avuto modo di parlare con qualcuno delle imbarcazioni che erano intorno a voi o comunicare con qualcuno in qualche modo?

MATTEI. Rispondo alla senatrice Paglini: mi dispiace contraddirla su quanto detto dal Bertrand, perché lui è montato sulla nostra barca lamentandosi e dicendo «sono tutti morti, ho camminato sui morti». Questo ha detto indiscutibilmente, tant'è vero che ho premesso che noi gli abbiamo detto: stai buono, stai zitto, ora salviamo gli altri. Lui ha detto «ho camminato sui morti, sono tutti morti». Il collega ha riferito che il mozzo ha detto «sono tutti morti», ma non è che con quello siamo andati via. Noi abbiamo continuato le ricerche, ma il mozzo ha detto «ho camminato sui morti, sono tutti morti».

PAGLINI (M5S). No, non è questo. Io ho riferito quello che avete detto voi nella registrazione del canale 16.

PRESIDENTE. Non interrompa, senatrice Paglini. Lo faccia concludere.

*MATTEI.* Per quanto riguarda i soccorsi che tardano ad arrivare, deve considerare l'eccezionalità del caso. Nessuno si aspetta una tragedia con il mare tranquillo e tutte le condizioni favorevoli. In più bisogna metterci – e forse nessuno ha riflettuto su questo – che il Moby Prince ha preso lo schianto e se ne è andato. Non è facile rincorrere una nave. Prima di tutto non si sapeva che fosse il Moby Prince e poi andava molto veloce. Non era lì fermo a galleggiare, ma si è portato fuori della scena della collisione con l'altra nave, il che è una difficoltà sulla difficoltà.

Nel caso in cui un'altra imbarcazione, come invece è successo a noi, fosse andata per soccorrere l'Agip Abruzzo e non fosse stata presente nel preciso momento in cui ci è passato davanti il traghetto, se fosse arrivata anche solo un minuto dopo, sarebbe rimasta all'Agip Abruzzo. È solo dopo che abbiamo chiesto al mozzo che nave fosse e ci ha detto che era il Moby Prince che abbiamo capito la gravità della situazione, perché come minimo vi erano le 75 persone di equipaggio. Ma – ripeto – per quanto riguarda i soccorsi non è facile andare su una nave in fiamme e soprattutto non è facile localizzarla se questa si muove e si porta via dalla scena dell'incidente. Bisognerebbe essere in grado di localizzare subito questo e quello, ma non è così.

Ho premesso che all'inizio (ma lo abbiamo realizzato dopo), appena usciti dall'imboccatura, abbiamo visto il Moby Prince. Per fare un esempio, se una macchina fa una collisione con un'altra macchina e poi finisce per dieci metri in un prato e c'è nebbia, uno si aspetta un testimone dell'incendio, ma la macchina non si vede e non si riesce a trovarla. Allo stesso modo dinanzi ad una nave che per 40 minuti fa dei giri, il soccorso è penalizzato. Questo è quanto avviene.

Per quanto riguarda le argomentazioni della senatrice Paglini, la quale diceva che sul ponte di comando chi governava la nave ha provato a fare manovra, è quasi impossibile perché la conformazione del Moby Prince era tale che, diversamente da tante navi, aveva il ponte di comando proprio sulla prua. La prua è stata investita per prima dalle fiamme e dal gasolio incendiato. Infatti, se non ricordo male, hanno trovato qualcuno morto sulle scale che scappava e non che governava la nave. È la conformazione della nave che prova che non era gestibile, perché se il ponte di comando fosse stato in fondo forse sarebbe stato possibile, ma era proprio sulla prua, per cui è stato il primo a subire tutte le conseguenze dell'urto e del gasolio infiammato.

Pertanto non credo che abbiano cercato di manovrarlo. Tutt'al più, una volta entrati nel banco di nebbia, possono essere andati a osservare il monitor del radar, possono avere detto «accidenti c'è una nave ferma» e possono aver ingranato la marcia indietro, ma a me hanno riferito che c'è un meccanismo per il quale, se non si sta con il gas in mano, dopo un po' in automatico torna in avanti. Questo me lo ha spiegato un pilota, per quanto sia vero, ma che abbiano manovrato la nave, per la sua stessa

conformazione, visto che il ponte di comando è a pochi metri dal punto in cui è avvenuto lo schianto, non è possibile. Non è a poppa, non so se mi sono spiegato. Forse non le piace quello che ho detto, ma è così.

PAGLINI (M5S). Ne prendo solo atto.

VALLI. Riguardo alla registrazione di quanto dichiarato, ha detto: «se c'è» o «c'è»? La senatrice Paglini ha detto «andiamo a vedere se c'è delle persone ancora da salvare», ovvero che io affermavo che c'erano ancora delle persone.

PAGLINI (M5S). Questo è quello che ha dato come comunicazione al canale 16. Ho letto solo una vostra comunicazione.

VALLI. O è stata sbobinata male, oppure non si dice «c'è», ma «se c'è». Forse c'è qualcosa che non torna, ma quello è un particolare.

PAGLINI (M5S). Lo rileggo: «...che c'è altra gente che ci dice questo naufrago che abbiamo raccolto». La frase che voi dite...

VALLI. Non è mia quella frase lì, per cui...

PAGLINI (M5S). La frase che dite è «...che c'è altra gente che ci dice questo naufrago che abbiamo raccolto». Questo è quello che dite voi: «che c'è altra gente». Lo dite voi, non lo dico io.

VALLI. Mi riallaccio alla sua domanda sui tempi di sopravvivenza: chiaramente non siamo dei tecnici, siamo dei semplici operai ormeggiatori e forse siamo andati oltre con le nostre dichiarazioni, perché stiamo entrando in problemi tecnici, che probabilmente non siamo in grado di affrontare, anche se forse abbiamo l'esperienza e i titoli per farlo.

Ho affermato, sulla base di quello che mi ha detto il signor Bertrand, che a bordo erano tutti morti. Ho verificato insieme al collega le condizioni visive della nave. La nave ha vari ponti, il *garage*, la sala macchine: non escludo che ci potesse essere qualcuno. Visivamente la nave non era abitabile, per quello che è il nostro concetto di abitabilità. C'erano temperature elevate e fiamme. Consideriamo che tutto quello che c'era a bordo bruciava: *moquette*, sedili e coibentazioni.

Una nave ha un potenziale immenso da questo punto di vista. Non so se qualcuno avrebbe potuto vivere, in quelle condizioni. Io a mezzanotte dissi che sono tutti morti, perché il mozzo mi ha detto... Lì per lì mi ha dichiarato che erano tutti morti e io, via radio, l'ho riportato. Nonostante tutto non ci abbiamo creduto, perché siamo andati a seguire la nave, sperando che ancora si buttassero delle persone, ma non è successo.

Senatrice Paglini, vorrei che mi mostrasse la mappa della navigazione, che ha fatto vedere in precedenza. La prua della nave è verso di

lei? Ora giri il foglio e la metta come l'ho vista io. Faccia diventare la riga rossa, quella verde e vedrà che la nave girava: ha colpito e girava.

PAGLINI (M5S). Questo è il Sud...

VALLI. Lasci perdere il Sud e il Nord: le ho fatto girare il foglio per farle capire. La nave la ricordo con la prua ad Ovest, davanti abbiamo il Nord: la ricordo in quella posizione. Secondo me la nave girava sicuramente a marcia avanti, faceva questi giri. Secondo me ha colpito la nave e poi ha iniziato a fare dei giri. Era leggermente esterna alla nave e ripassava: noi l'abbiamo vista quando eravamo a poppa dell'Agip Abruzzo, lato sinistro, però verso poppa. La nave secondo me ha colpito e poi girava lì. Dopo aver colpito la nave, se la marcia è in avanti, diventa come uno picchio. Essa picchia e sposta la nave, fisicamente, poi gratta e perde in mare le scialuppe, incendiate, perché le gratta e se ne va. Una nave alla fonda ruota, se viene colpita.

Per quanto riguarda la Capitaneria militarizzata, ho fatto il marinaio e sono stato al servizio della Marina militare. Quando dico che la Capitaneria è stata militarizzata, affermo semplicemente che i cancelli della Capitaneria erano chiusi e i militari avevano indossato le giberne: i militari, cioè i marinai – perché la Marina è un corpo militare, giusto? – erano militarizzati, ovvero avevano le giberne, i Mab, che erano i fucili in dotazione, le galosce e non facevano entrare nessuno. Per cui, quando dico che era militarizzata, intendo che era militarizzata dai marinai, che sono dei militari. Non c'erano militari di altre forze.

Come ormeggiatore ho la qualifica per salire sul Moby Prince. È un po' come se si chiedesse la qualifica al Vigile del fuoco che deve tagliare l'automobile al cui interno c'è un morto. Non si può aspettare che arrivi il funzionario o il prefetto, ma bisogna intervenire. La nave andava ormeggiata, perché se non si ormeggia non sta a banchina e siamo noi che facciamo gli ormeggiatori, per cui siamo andati a bordo, accompagnati comunque dai Vigili del fuoco per essere in sicurezza. Abbiamo fatto il nostro lavoro, a prua e a poppa, e poi siamo scesi: non siamo andati a caccia di *souvenir*, per essere chiari. Il nostro lavoro è quello e lo abbiamo fatto. Sono tornato a casa dopo 24 ore e forse qualcuno stava anche un po' in pensiero. Poi quello che è accaduto nei giorni successivi non lo so dire. So che hanno aperto un portellino laterale, per far entrare dentro i Vigili del fuoco dotati di respiratore, per bonificare la nave.

Per rispondere alla domanda del senatore Cappelletti sul silenzio radio, alle 22,20 c'è stato l'allarme. A mezzanotte dichiaro che quella nave è il Moby Prince, ma di fatto eravamo già lì da venti minuti ad operare sotto il Moby Prince.

La Capitaneria era lì e probabilmente anch'essa aveva già allertato gli uffici competenti per avere maggiori... In mare c'era la Guardia di finanza, c'era la motovedetta della Capitaneria, forse due, poi c'erano probabilmente i Vigili del fuoco e tre rimorchiatori. Era mezzanotte: in Italia e ovunque nel mondo non so quante ambulanze ci siano disponibili a quel-

l'ora. Magari lì per lì ce ne sono due, poi se ne trovano quattro e poi otto, poi finiscono. Di notte le cose non sono così facili.

Per di più questo accadeva a tre o quattro chilometri dal lungomare: non è così facile portare soccorso. Secondo noi non c'è stato indugio, ma abbiamo fatto quello che abbiamo potuto e ognuno ha fatto quello che poteva. Noi forse abbiamo fatto uno «*steppino*» in più, perché siamo snelli e ci siamo comportati forse in maniera più impulsiva. Se avessimo rispettato i tempi di accensione di una motovedetta, per scaldare il motore, per cui ci vuole una mezz'oretta, il tempo che arrivasse l'OK da qualcuno, che magari non era lì e che magari era reperibile, le cose sarebbero state un po' diverse. Non ho altro da aggiungere, ditemi pure se ho dimenticato qualcosa.

PAGLINI (*M5S*). Avevo chiesto se, dal momento in cui fate la primissima comunicazione dopo il ritrovamento del naufrago – nella quale dite che c'è gente, perché il naufrago dice che c'è gente – al momento in cui dite che sono tutti morti, avete avuto modo di parlare con qualcuno delle motovedette lì vicine. Chiedo dunque se avete avuto contatti con persone che non erano nella vostra imbarcazione.

VALLI. Se avessimo avuto contatti sui canali radio, sono stati sbobinati tutti, per cui...

PAGLINI (*M5S*). Non dico solo sul canale radio, ma oralmente con le altre imbarcazioni vicine.

VALLI. Quando ci siamo avvicinati alla motovedetta abbiamo detto a voce «Pensateci voi a questo ragazzo: noi continuiamo a cercare a corrente. Portatelo via, portatelo dentro». Poi, forse, ci siamo avvicinati ad una barca dei pompieri che era lì: aveva finito lo schiumogeno e se ne stava buona lì. Tra l'altro a bordo c'era un caro amico, canottiere dei tempi della Marina militare a Sabaudia, e ci siamo quasi salutati: «Ciao», «Ciao» e basta.

Siamo stato un attimo lì...

PAGLINI (*M5S*) ...Non vi hanno fatto domande?

VALLI. Non abbiamo certo svelato segreti o cancellato prove. Non c'è niente da nascondere. Non so cosa abbiano dichiarato questi signori.

URAS (*Misto*). Non avendo potuto assistere sin dall'inizio all'audizione, è possibile che io stia ponendo una domanda cui forse è già stata data risposta.

Uno dei crucci maggiori che noi abbiamo e delle angosce che ci determinano il racconto della vicenda *Moby Prince* non è la fase fino a dove arrivate voi, ma quella immediatamente successiva, nel corso della notte.

Noi non riusciamo a capire che cosa abbia determinato il non intervento, anche successivo, anche dopo ore.

Ci viene raccontato di un aggancio della nave per riportarla indietro intorno alle 3 del mattino. C'è questa tesi della impraticabilità assoluta dell'imbarcazione e della impossibilità di stare all'interno. Non c'è un racconto di tentativi di spegnimento. Non c'è un racconto di intervento, anche dall'alto, per visionare lo stato dell'arte e per capire se c'erano zone della nave che non erano state colpite in modo violento dalle fiamme.

C'è una sorta di vuoto rispetto a quanto succede dopo l'individuazione della nave e in funzione almeno di un tentativo di verifica concreto che dentro l'imbarcazione, a qualunque livello dell'imbarcazione, non fosse presente un sopravvissuto. Questa presenza avrebbe comunque giustificato almeno il tentativo di soccorso.

In base alla vostra esperienza di operai del mare e anche, e soprattutto, per la vostra conoscenza del porto in quella condizione, io vorrei chiedervi come voi valutate quello che a noi, nonostante la presenza di molte autorità (erano presenti i Vigili del fuoco e la Capitaneria di porto, che è autorità in grado di coinvolgere altri soggetti), appare come un vuoto. Magari, però, a noi mancano informazioni.

*MATTEI.* Senatore Uras, i suoi dubbi e le sue puntualizzazioni io le trovo in parte giuste. In parte perché, di fatto, tutti si sono mossi nel minor tempo possibile. Pertanto, alla fine più di un natante si è ritrovato intorno alla nave.

In effetti, c'è stato un buco temporale di una certa durata sotto il *Moby Prince*. È come se il *Moby Prince* non interessasse più di tanto. Si badi che questa è una valutazione mia.

Quando noi abbiamo visto il *Moby Prince*, ci siamo immediatamente diretti verso di esso, perché comunque intorno all'Agip Abruzzo c'erano già diversi rimorchiatori. Effettivamente, ci siamo trovati solo io e il Valli a inseguire il *Moby Prince*.

Le do ragione sul fatto che, non immediatamente, ma subito dopo c'è stata un po' di superficialità. È mancato qualche mezzo nautico più grande che si accostasse e frenasse il *Moby Prince*. Io e il Valli siamo rimasti da soli per un bel periodo di tempo.

Le motivazioni di ciò vanno cercate da chi forse doveva fare quel tipo di intervento ma, in effetti, noi ci siamo trovati per diverse decine di minuti da soli.

*VALLI.* Senatore Uras, sulla possibilità di spegnere l'incendio, forse questo sarebbe stato possibile dall'alto, utilizzando degli elicotteri.

La nave è arrivata in porto il giorno dopo e, nonostante a quel punto a bordo di essa fossero operativi vari sistemi di spegnimento, tanto che ha rischiato di affondare, continuava a fumare. Questo per dire quanto fosse vasto l'incendio.

In quel caso l'intervento dei Vigili del fuoco è sempre un intervento di raffreddamento, per evitare che si raggiungano determinate temperature,

soprattutto nella zona della sala macchine, dove è presente un serbatoio del gasolio, e si verificano esplosioni e per tenere bassa la temperatura delle lamiere. Fiamme non c'erano più il giorno dopo, ma la nave ha continuato a fumare per due giorni.

Il tentativo di salire a bordo da chi poteva essere fatto? I Vigili del fuoco, finito lo schiumogeno, si sono messi da parte. Non era così facile salire su una nave che, tra l'altro, all'inizio continuava ad andare. Fortunatamente, verso le 3 di notte si è fermata, forse perché era terminata l'alimentazione a motore.

Può darsi che in sala macchine, o in qualche ponte, potesse esserci qualcuno che ha aspettato i soccorsi. Ma in campo quella sera c'erano quei mezzi e quelle persone. Gli stessi rimorchiatori sono riusciti a passare un cavo introno all'imboccatura solo grazie ad un marinaio pirata che è salito a bordo e ha trovato una bitta dove incocciare un cavo di acciaio per fare il rimorchio in porto.

Sarebbe stato bello se ci fosse stata la possibilità di salire a bordo ma, quando siamo saliti noi il giorno dopo, i nostri piedi bruciavano. E questo avveniva la mattina successiva, intorno a mezzogiorno. Non so, pertanto, se nell'immediato fosse possibile salire a bordo.

PRESIDENTE. Voglio ringraziare davvero entrambi gli auditi, ricordando che, come emerge anche dalla testimonianza di oggi, si tratta di un equipaggio che ha dato la propria disponibilità in un contesto pericoloso e difficile.

Siete stati primi a raggiungere quella nave e la vostra testimonianza ricorda un lavoro importante ed essenziale, anche per la ricostruzione di quel momento.

Io vi ringrazio, anche a nome della Commissione, per la vostra disponibilità e il vostro contributo importante a questo lavoro, che la Commissione dovrà proseguire perché sia in qualche modo chiaro tutto ciò che è avvenuto, sotto ogni punto di vista.

Il nostro lavoro di ricerca può sembrare, in alcuni momenti, un lavoro che approfondisce tematiche che sono, per alcuni aspetti e per alcuni soggetti, scontate. Noi abbiamo invece bisogno di approfondirle.

Il vostro contributo è importante e vi prego quindi di raccogliere questo sentito ringraziamento a nome della Commissione per la vostra disponibilità. Così facendo, dichiaro anche conclusa l'audizione.

*I lavori terminano alle ore 13,20.*





