



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n.

BOZZE NON CORRETTE
(versione solo per Internet)

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

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO
MOBY PRINCE**

AUDIZIONE DEI SIGNORI BIAGIO RUM E DOMENICO
MATTERA, COMANDANTI DEI RIMORCHIATORI TITO NERI
ALL'EPOCA DEI FATTI

65^a seduta: martedì 3 ottobre 2017

Presidenza del presidente LAI

INDICE

Audizione dei signori Biagio Rum e Domenico Mattera, comandanti dei rimorchiatori Tito Neri all'epoca dei fatti

N.B.: Sigle dei Gruppi parlamentari: ALA-Scelta Civica per la Costituente Liberale e Popolare: ALA-SCCLP; Alternativa Popolare-Centristi per l'Europa-NCD: AP-CpE-NCD; Articolo 1 - Movimento democratico e progressista: Art.1-MDP; Federazione della Libertà (Idea-Popolo e Libertà, PLI): FL (Id-PL, PLI); Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Direzione Italia, Grande Sud, M.P.L. - Movimento politico Libertas, Riscossa Italia: GAL (DI, GS, MPL, RI); 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-Campo Progressista-Sardegna: Misto-CP-S; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Federazione dei Verdi: Misto-FdV; Misto-Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: Misto-FdI-AN; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; 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-SI-SEL; Misto-UDC: Misto-UDC.

Intervengono i signori Biagio Rum e Domenico Mattera, comandanti dei rimorchiatori Tito Neri all'epoca dei fatti. Sono presenti, ai sensi dell'articolo 23 del Regolamento, il dottor Fabio Ignazio Scavone, il professor Antonio Scamardella, il dottor Sebastiano Ackermann e l'avvocato Margherita Zurru, collaboratori della Commissione.

I lavori hanno inizio alle ore 11,40.

SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI

PRESIDENTE. Avverto che della seduta odierna verranno redatti il resoconto sommario ed il resoconto stenografico.

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.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dei signori Biagio Rum e Domenico Mattera, comandanti dei rimorchiatori Tito Neri all'epoca dei fatti

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei signori Biagio Rum e Domenico Mattera, comandanti dei rimorchiatori Tito Neri all'epoca dei fatti. Chiedo agli auditi se ritengono che il loro intervento debba essere secretato. Sia gli auditi che i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e la secretazione dell'audizione o di parte di essa, qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non debbano essere divulgati. In tal caso, a norma dell'articolo 13 del Regolamento interno, preciso che è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

Cedo dunque la parola al signor Rum, che ringrazio nuovamente.

RUM. Signor Presidente, io e il signor Mattera siamo due comandanti di rimorchiatori. La notte dell'evento svolgevamo servizio portuale su due rimorchiatori differenti, con la tabella di armamento ridotta per il porto; mentre, al momento di fare un soccorso, univamo due rimorchiatori per fare una tabella rinforzata con otto persone. Quella notte siamo usciti in otto: due comandanti, due direttori e quattro marinai. Io parlo in prima persona, ma il tutto era deciso tra noi due che eravamo presenti: uno al timone, l'altro alla radio. Quindi, ripeto, anche se parlerò in prima persona, farò riferimenti a tutti e due; sarà poi il signor Mattera a confermare ciò che vi riferisco.

Ho preparato una memoria anche perché sono passati ventisei anni, nonostante quella notte sia difficile da dimenticare per quanto che è successo, che è talmente grosso da averci non dico condizionato la vita, ma è stata dura sapere quello che è successo. Per tutto il tempo in cui abbiamo lavorato, abbiamo sempre avuto il chiodo fisso di quella notte.

Come dicevo, ho preparato una memoria che, se voi permettete, vi leggerò e sulla quale potrete rivolgermi delle domande. La sera del 10 aprile ero imbarcato come comandante del rimorchiatore Oreste Neri. Mentre stavamo cenando, l'avvisatore marittimo ci chiama per radio sul canale 11 dicendoci che l'Agip Abruzzo ha un incendio a bordo e di tenerci pronti perché, di lì a poco, il comandante ci chiamerà per prestare soccorso. Io, con tutto il mio equipaggio, sono andato, come prevedeva la nostra organizzazione di lavoro in casi di soccorso, sul rimorchiatore Tito Neri VII, il rimorchiatore più idoneo.

Molliamo gli ormeggi intorno alle 22,35 circa e subito chiediamo all'avvisatore la posizione della petroliera e su quale canale radio faccia ascolto. L'avvisatore ci risponde che la posizione è circa 210, distanza 2.5 dal faro di Livorno e che fa ascolto sul canale 13. Superata la torre dell'avvisatore - per chi non conosce Livorno, è prima dell'avamposto - vediamo a Sud una colonna di fuoco con sotto una grossa striscia nera di fumo. Questa colonna di fuoco la vedo per pochi attimi.

Nel frattempo ci chiama il nostro ufficio operativo che ci dice di prepararci ad uscire. Noi gli rispondiamo che siamo già in avamposto; poi ci chiama Compamare e ci dice di uscire perché l'Agip Abruzzo ha un incendio a bordo. Anche a loro rispondiamo che siamo già in avamposto. Poi, ci chiama il pilota del porto e ci dice che il comandante dell'Agip sta dicendo di far presto perché, così facendo, possiamo salvare la sua nave.

Usciamo dal porto, io al timone e Mattera al radar; gli dico approssimativamente per 230-240. Questa prua la calcolo in modo approssimativo e ad occhio conoscendo bene il porto e la rada di Livorno, ossia senza l'ausilio della bussola. Dirigo per questa direzione perché, essendoci un leggero vento che spira dal mare verso terra, a ponente, cerco di tenermi un po' sopravvento per evitare il più possibile il fumo. La visibilità è buona: si vede Ardenza, Antignano e le navi in rada.

Dopo aver percorso circa 2 miglia a tutta forza con visibilità buona, il Mattera, che era al radar e mi dava indicazione sulla posizione della petroliera, mi dice che questa è al traverso e quindi di accostare a sinistra. Come accosto a sinistra, una densa coltre di fumo ci avvolge. Aspetto che il Mattera mi dia il far via, che sostanzialmente significa «vai così che ci sei», ma non me lo dà e mi dice invece che non vede più nulla sul radar. Anche io guardo lo schermo e vedo solo una grossa macchia luminescente: il fumo, molto probabilmente, e le particelle in sospensione (il radar

probabilmente "batteva" questo fumo). La visibilità è nulla: circa quattrocinquemetri.

Si percepisce un forte odore di fumo acre. Faccio chiudere le porte del ponte. Il direttore di macchina mi dice di sentire puzza di plastica bruciata ed io gli rispondo che, dato che sta bruciando una petroliera, sarà puzza di petrolio che brucia. Facciamo un giro su noi stessi perdendo l'orientamento. Chiedo al comandante dell'Agip di suonare la sirena e i marò che erano sull'aletta mi dicono che il suono viene da dritta; e al secondo suono mi dicono che proviene da prua. A questo punto tiro giù la bussola telescopica e vado per 110. Procediamo piano e dopo circa 500 metri si vede un razzo e la prua della nave.

Alle ore 22,55 circa abbordiamo la nave sulla sinistra, con angolazione di circa 45 gradi, per cui la nave aveva prua a 3.30-3.40. Ci portiamo a poppa sulla sinistra, al giardinetto, con la poppa rivolta verso la petroliera. Con le spingarde buttiamo acqua sul timone e sulla losca dell'elica per far sì che le fiamme non passino a sinistra della nave, dove l'equipaggio della nave aveva preparato i mezzi per l'abbandono della nave. Sulla petroliera funzionava tutto. Era tutta illuminata a giorno e l'equipaggio buttava acqua sull'incendio. A dritta-nave il mare era in fiamme. Mentre noi facciamo ciò, è arrivata la barca dei Vigili del fuoco,

che si è posizionata a dritta nave, e poi è arrivato il secondo rimorchiatore, il Tito Neri IX.

Ad un certo punto il comandante dell'Agip sussurra nella radio: «ci sta di nuovo tornando addosso». Io mi domando cosa dica e sto per prendere la cornetta della radio per chiederglielo, quando il direttore, rivolto verso prua, mi dice: «Biagio, che cos'è quella cosa che brucia e ci sta venendo addosso?». Sembrava la testa di un fiammifero che bruciava. Prendo la radio e chiedo al comandante cosa sia quella cosa che sta bruciando e che ci viene addosso. Il comandante mi risponde che forse è la nave che l'aveva speronato. È in questo momento che vengo a conoscenza che c'è stata una collisione che ha provocato l'incendio.

Dico al comandante dell'Agip che, dato che c'erano i Vigili del fuoco e il rimorchiatore Tito IX, io mi dirigerò verso quella nave. Lui mi fa presente che ha 83.000 tonnellate di greggio, ma io gli rispondo che ci possono essere dei naufraghi bisognosi del nostro aiuto.

Informo l'equipaggio e ci dirigiamo su quella nave. Faccio fermare le spingarde e comincio a saltare da un canale all'altro della radio per avere informazioni su quella nave: cosa trasportasse, che cosa fosse e per vedere se, nel caso in cui fosse qualcuno a bordo, mi rispondeva alla radio. Mi rispose il pilota del porto, il signor Muzio, il quale, saputo della nave in fiamme, chiedeva a me informazioni.

Molto lentamente mi dirigo verso quella nave: si trovava a Sud della petroliera, a circa 200° dal rilevamento. Insomma, proveniva da 45° di poppavia per un'angolazione di 200°, quasi da Sud. Mi avvicino a circa 30-40 metri, ma si vede poco. Le fiamme escono in grande quantità dalle finestre, insieme a molto fumo. La nave è avvolta completamente, per cui appare molto alta. Non si riusciva a definirne i contorni, per cui non sapevo quale fosse la prua e quale la poppa. Procedeva a 3-4 nodi, perché per stargli dietro avevo la macchina al minimo. Il calore che emetteva era talmente forte che si sentiva molto standogli vicino. Mi ricordo che c'era un marinaio sulle spingarde che portava degli occhiali e il giorno dopo si accorse che erano tutti storti, cioè che si erano proprio piegati per il calore. Lui si trovava sulle spingarde in alto.

Non abbiamo buttato acqua, perché non sapevamo dove buttarla. Tutta la nave era in fiamme. Il nostro intervento solitamente consiste nel creare una testa di ponte nella parte di nave che non è a fuoco, bagnandola e non facendola bruciare per poi, di lì, permettere all'equipaggio di salvarsi.

A un certo punto le vedette che erano in coperta, dove la visibilità era migliore, mi dissero che c'era una lancia che stava bruciando sulla sinistra. Con molta cautela, per paura di investire qualche naufrago, mi dirigo verso di essa, pensando di trovarci persone aggrappate. Invece nulla. Era stata una lancia, ma ormai era soltanto un mucchio di plastica che bruciava. Rimetto la

prua verso il punto dove immaginavo fosse la nave e vado avanti. Vedo davanti a me la barca degli ormeggiatori che avevamo incrociato poco prima sul percorso terra-Agip Abruzzo.

Non sapevo che nave fosse e a prima vista mi sembrava una nave porta-auto o una nave mercantile. Pensai che l'equipaggio si fosse gettato in mare. In alcuni momenti non riuscivo nemmeno a vedere il mare davanti a me. Accorgendomi della presenza della piccola barca degli ormeggiatori, la quale poteva operare al meglio e senza investire eventuali naufraghi, decisi di ritornare a dar manforte ai vigili del fuoco sotto la petroliera.

Sinceramente quando ho visto quella situazione ho avuto paura di investire qualcuno che si era buttato a mare, dopo aver visto l'incendio che c'era ed essermi accorto che avevano buttato giù le lance. Ecco perché ci siamo fermati e siamo ritornati sotto alla petroliera dove c'erano i vigili del fuoco, che sinceramente si sono molto adoperati. A un certo punto li abbiamo visti entrare dentro le fiamme e abbiamo temuto per la loro incolumità, ma avevano la copertura antincendio.

Siamo stati lì insieme ai vigili del fuoco fino a quando non abbiamo avuto notizie e non ci hanno dato altre indicazioni su cosa fare. Dopo una certa ora è subentrata la Capitaneria, ci ha chiamati l'ufficio, hanno cominciato a darci ordini e noi abbiamo eseguito. Fino a quel punto ci siamo

comportati in maniera autonoma. Abbiamo fatto tutto ciò senza ricevere ordini. Dopo una certa ora ci hanno mandato degli ordini e abbiamo eseguito.

PRESIDENTE. Ringrazio il signor Rum per il suo contributo. Cedo ora la parola al signor Mattera.

MATTERA. Dato che prima si parlava di sinistra e di dritta, essendo del mestiere, per dritta si intende la destra, mentre la sinistra è la sinistra. "Giardinetto" è la svasatura della parte posteriore della poppa della nave, mentre la "losca" è l'alloggio al cui interno si trova l'elica che gira.

Per confermare e rafforzare ciò che ha detto il collega, per quanto riguarda il fatto di essere tornati indietro, dovete pensare che il rimorchiatore che avevamo quella sera aveva un'elica del diametro di circa quattro metri ed era avvolta in un tubo, che è in realtà un tronco di cono, che serve a far sì che sui rimorchiatori, a parità di potenza, il risultato sia maggiore, con un incremento che si aggira intorno al 20-25 per cento. Tanto per rendere la cosa più chiara, ogni 100 cavalli di potenza c'è una tonnellata di tiro. Con un mantello del genere, che si chiama "mantello colte", c'è un 20 per cento in più: parliamo di 1,2 tonnellate di tiro.

Questo mantello produce un grandissimo risucchio e sui corpi sommersi o semisommersi, passandoci vicino, diventa un frullatore. Qualsiasi persona o cosa viene risucchiata dentro.

Quindi, avendo pochissima visibilità ed essendoci trovati sulla sinistra questo pezzo di imbarcazione, che era una lancia di salvataggio, senza essercene accorti, non sapendo appunto che si trattava del Moby Prince (e dalla forma ci sembrava una barca Ro-Ro, quindi con un equipaggio a bordo addestrato a un abbandono nave e anche a buttarsi in mare, cioè a vivere questo tipo di situazioni), ci aspettavamo gente in acqua e gente organizzata.

Quindi, abbiamo pensato, dato che non vedevamo il Moby Prince, che appariva e scompariva in quel fumo continuo, che se ci fosse stata gente in mare da salvare l'avremmo ammazzata noi. Quindi, siccome c'erano imbarcazioni, come quella degli ormeggiatori, che hanno un'altezza inferiore dall'acqua, da cui quindi si vede bene, e non producono effetti di corrente e risucchio come un rimorchiatore, naturalmente queste avevano più probabilità, nel caso in cui ci fosse stato ancora qualcuno in mare, di poterlo salvare. Da qui deriva la nostra scelta di tornare indietro, per non peggiorare una situazione che già era abbastanza critica.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola ai Commissari per eventuali domande, vorrei rivolgervi alcune domande di natura più tecnica, che mi sono state rivolte dai nostri consulenti, professor Scamardella e dottor Ackermann, rispetto agli strumenti di misurazione della posizione.

La prima domanda è la seguente: qual era l'unità di misura che utilizzate e con la quale eravate soliti lavorare? Infatti voi avete comunicato la vostra posizione. Utilizzavate gradi primi e secondi oppure gradi primi e decimi di gradi nel dare la posizione?

RUM. Come le ho detto prima, quella è la rada dove lavoriamo abitualmente, per cui conosciamo benissimo tutto, sia del porto di Livorno, che della rada circostante.

Io sono stato trent'anni sui rimorchiatori, e lui altri trentacinque, per cui noi conosciamo benissimo la nostra posizione. Non è che noi abbiamo dato una posizione a qualcun altro: è stata la nave o l'avvisatore a darci una posizione, e noi l'abbiamo messa sulla carta, però molto approssimativamente, perché vedevamo la nave. Lui era al radar e la vedeva benissimo, per cui non avevamo bisogno di avere una posizione.

PRESIDENTE. Ma normalmente, quando comunicavate posizioni, cosa utilizzavate, i secondi o i decimi? Non in questa occasione ma in generale.

RUM. Gradi, primi e secondi.

PRESIDENTE. Passo al secondo tema, che riguarda il radar. Voi avete detto che, avvicinandovi alla petroliera, a un certo punto il radar non funziona più. Quindi anche della Moby non avete visto più niente sul radar, da quel momento in poi. Cioè, il radar ha smesso di dare...

RUM. Era tutta una palla luminosa. Inoltre, il nostro radar è un 3 centimetri, non un 10 centimetri, con un'onda più lunga che riesce a vedere meglio in certe occasioni, come questa. Il nostro è un radar di posizione, per vedere la costa, per fare punti. Il radar è da 3 centimetri, in questi casi, con il fumo molto denso. Il fumo rifletteva, quindi è come se ci fosse stato un ostacolo subito davanti.

PRESIDENTE. Per ricostruire il modo con cui voi avete raggiunto la petroliera: lo squarcio, l'incendio, era sul lato a dritta, e la petroliera voi l'avete trovata con la prua che era a 330-340. Voi siete approdati sul lato di sinistra, giusto?

RUM. Sì.

PRESIDENTE. Siete passati da poppa o da prua per arrivare?

RUM. Da prua.

PRESIDENTE. Quindi avete superato la nave a prua?

RUM. Quando siamo arrivati, abbiamo visto la prua a sinistra, pressappoco a 45 gradi. È stata la sirena che sta sulla prua della nave che ce lo ha indicato. Da lì abbiamo visto che c'era tutto fuoco da quella parte. Siamo passati sotto la nave a sinistra e quando abbiamo visto che avevano preparato le lance, ci siamo posizionati a poppa per stare un po' nel centro e vedere cosa succedeva, questo più che altro per tenere pulita l'acqua sotto la lancia perché se questi venivano giù, si sarebbe bruciata la lancia.

PRESIDENTE. È chiarissimo.

RUM. Le fiamme dalla parte di là erano molte e alte.

PRESIDENTE. Altre due domande sulla strumentazione. Avevate un radio goniometro a bordo? Eravate equipaggiati con un radiogoniometro?

RUM. No.

MATTERA. Avevamo sì un radiogoniometro di quelli che davano un rilevamento polare rispetto alla nostra prua. Il rilevamento polare rispetto alla nostra prua è un angolo a sinistra o un angolo a dritta. Però, quella sera per noi fu difficoltoso usarlo, perché c'era una marea di persone che stavano parlando sulla radio. Quindi, c'era Viareggio che stava parlando; c'era, addirittura Capo Sagro, una stazione della Corsica, che è a 44 miglia da noi (siamo intorno agli 80 chilometri). Poi c'era l'Agip Napoli che stava parlando; altre navi che stavano parlando in inglese perché stavano scappando; c'erano navi militari e anche una gassiera. Insomma, usare il radiogoniometro avrebbe dato lo stesso risultato del radar: non vedevamo niente sul radar, ma non potevamo nemmeno vedere una direzione chiara con questo tipo di strumento che avevamo a bordo.

PRESIDENTE. Un'ultima domanda sulla parte della strumentazione.

Avevate, invece, un sistema Loran per la posizione, giusto?

MATTERA. Sì, ma anche quello si sganciò nel momento in cui entrammo in questa densità di fumo. Si sganciò completamente.

PRESIDENTE. Va bene.

Un'ultima cosa riguardo all'avvistamento della Moby Prince, e poi lasciamo la parola ai colleghi. Quando voi l'avete vista, la nave era abbastanza lontana rispetto allo scenario nautico che abbiamo davanti. Questa immagine della nave tutta incendiata, in realtà, si deve confrontare con un fatto. Ovviamente, voi in quel momento non lo sapevate, però la nave aveva, nel momento in cui l'avete vista voi, un superstite attaccato nella parte a poppa, il quale ci riferisce che nella parte di poppa il fuoco era soltanto nella parte superiore e lui si è salvato perché in quella zona la nave non prende immediatamente fuoco. Detto ciò, questa posizione può essere compatibile con il fatto che voi vedevate la nave dalla parte di prua, se era tutta quanta incendiata, o la vedevate tutta?

MATTERA. Tutta.

RUM. Tutta.

PRESIDENTE. E avete questo ricordo della nave completamente incendiata anche a poppa?

RUM. Tutta nera.

MATTERA. Completamente.

PRESIDENTE. Era nera o in fase di incendio in quel momento?

RUM. Completamente incendiata.

PRESIDENTE. Incendiata o in fase di incendio? Perché è diverso. Nel momento in cui la vedevate tutta quanta intera, la nave era già nella parte posteriore bruciata, quindi annerita dal fumo e dalle fiamme, oppure con le fiamme vive all'esterno? Il tema delle fiamme vive vuol dire che era con le fiamme ancora attive già da un'ora, quindi dobbiamo cercare di capire come si è salvato il superstite.

MATTERA. Noi abbiamo visto la nave completamente incendiata.

PRESIDENTE. Con fiamme attive.

MATTERA. Vado nel dettaglio. Sì, la nave aveva fiamme attive che già bruciavano, ma era completamente avvolta dalle fiamme. Il comandante le

ha chiamato «finestre»: sono finestrini, oblò quadrati da cui veniva fuori fiamma blu ed era quasi come - a volte può succedere - quando si sente un saldatore lavorare: si sente il rumore della fiamma che esce con forza, con insistenza. C'erano in alcuni punti fiamme blu, in altri fiamme rosse; però era completamente avvolta.

È vero quello che dice lei che c'è stato un canale libero. Infatti, nel momento in cui il Moby Prince è stato visto dopo, c'era una parte sopra dove sembrava quasi che il fuoco non ci fosse passato. Però in quel frangente, in quella situazione, anche se fa parte del nostro mestiere anche noi avevamo un certo timore di non tornare a casa, perché lo scenario era veramente apocalittico. Quello che abbiamo visto e quello che ricordiamo è questa nave che non capivamo se andasse a marcia avanti o marcia indietro. Questo lo abbiamo capito dopo, rivedendo la nave da ferma. Ma l'abbiamo vista completamente con le fiamme vive, che passava ed era tutta completamente avvolta.

RUM. E tutta annerita.

MATTERA. Annerita, però c'era anche il buio. Se era tutta annerita o no era una valutazione difficile da fare.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, ringrazio i comandanti Rum e Mattera. Mi riallaccio a quanto appena detto perché vorrei delle delucidazioni.

Questa Commissione ha acquisito agli atti un video in cui il comandante Biagio Rum, nella trasmissione di Santoro (quindi poco dopo il tragico evento), a un certo punto dice che vede il traghetto che ha messo le macchine indietro e ha cominciato a girare. Questo è quello che lei dice e abbiamo acquisito il video, ma le rivolgo la domanda per fare chiarezza.

Ho letto anche nelle vostre deposizioni che siete molto attivi sui canali del vostro armatore, come sul canale 13, e che tendete invece a non usare il canale 16 proprio per lasciarlo libero per altri tipi di comunicazione. Avete invece questa fitta comunicazione con il vostro armatore.

Ancora, mi ha molto colpito il fatto che il signor Biagio Rum abbia dichiarato che avevate avuto la sensazione di essere lasciati soli. Che tipo di ordini prendete e da chi nello specifico? È il vostro armatore che vi dice dove andare e dove spostarvi, o lo fate voi in autonomia, osservando personalmente la scena del disastro? Soprattutto, quando secondo voi si attiva un soccorso d'ufficio, cioè un soccorso coordinato da qualcuno, che in quel momento aveva magari la possibilità di coordinare le operazioni?

Anche questo è già stato detto dal comandante Rum, ma tendo a sottolineare il fatto che quando uscite con il Tito VII vedete molto bene la

scena davanti a voi: vedete l'Ardenza e tutta l'area circostante. La vedete, nel senso che vedete le luci della costa? Quindi, secondo voi c'era nebbia o quello che avete visto a un certo punto è fumo? Vi chiedo l'ennesima conferma.

Voi vedete il traghetto la prima volta intorno alle 23,35, quando date le prime comunicazioni. Avete idea se il vostro messaggio viene comunque recepito e, in quel caso, se qualcuno si attiva in modo coordinato per poter concentrare tutti gli sforzi possibili verso il salvataggio di vite umane? Infatti, intorno alle 23,35, se non erro, la petroliera Agip Abruzzo aveva l'equipaggio in salvataggio o perlomeno stavano scendendo nell'altro vostro rimorchiatore.

Voi ricevete comunicazione, in tutti i canali che ascoltate, di un coordinamento di salvataggio nei confronti dell'altra nave, dove ci sono vite umane da salvare?

RUM. Abbiamo avuto comunicazioni da terra intorno alle 23,45, perché non abbiamo sentito niente da terra, a parte le persone che ho provato a chiamare, (i piloti, Compamare), e nessuno sapeva che cos'era quella nave. Si è saputo che era il Moby Prince quando è stato salvato il mozzo. Prima non abbiamo sentito nessuno che ci ha dato ordini o ha coordinato qualche operazione. Abbiamo sentito a un certo punto, verso le 23,45, capo Manganiello che parlava e cominciava a dare ordini, però non sappiamo se era su una lancia, se era in mare o se era in terra. È da lì che è cominciato il coordinamento. Infatti

è lì che hanno cominciato a smistare i vari soccorritori, chi sul Moby Prince e chi sull'Agip Abruzzo. Il salvataggio sull'Agip Abruzzo e il recupero del personale l'hanno fatto il Tito IX che era rimasto lì, mentre noi eravamo andati sotto il Moby Prince. Alla trasmissione di Santoro ho detto che la nave camminava, ma non sapevo se camminava di prua o di poppa. La vedevo camminare; ora se era indietro o avanti non ricordo. Può darsi che abbia detto una cosa del genere, ma specificatamente non vedevo né la prua, né la poppa. Quindi in quel momento non potevo sapere se procedeva con la prua o con la poppa.

PRESIDENTE. Però non siete in grado di escludere che potesse camminare anche di poppa, giusto?

RUM. In quel momento poteva camminare anche di poppa. Non posso a oggi dire se camminava con la poppa o con la prua. So che camminava, ma non so se con la prua o con la poppa.

GRANAIOLA (*Art.1-MDP*). Signor Presidente, mi sembra che i comandanti, che ringrazio, siano stati molto chiari sulla questione della visibilità. Vorrei ribadire questo concetto, perché ci avete detto che quando siete partiti la visibilità era piena e che solo nel momento in cui vi avvicinate all'incendio

siete investiti dal fumo che vi impedisce la visibilità. Quindi, mi sembra di capire dalle vostre affermazioni che escludete il fatto che si trattasse di nebbia, anche per l'odore che aveva questo fumo. Mi sembra un dato molto importante.

Rispetto a un'altra questione che forse non ho capito bene, il comandante Rum ci ha detto che a un certo punto avete preso la decisione di non gettare acqua. Non ho capito bene per quale motivo. Decidete di non gettare acqua sul Moby Price. Vorrei che mi rispiegaste per quale motivo.

Quando siete tornati indietro, lei ci ha detto che vi siete uniti ai Vigili del fuoco per vedere in che modo potevate essere di aiuto. In quel momento c'è stata anche una comunicazione tra voi e i Vigili del fuoco, nella quale avete detto che avevate avvistato questa nave che in qualche modo si muoveva. Tra l'altro, rispetto all'affermazione di Superina, che voi avete sentito, quella in cui dice «Oddio, ci ritorna addosso un'altra volta», anche voi avete avuto questa sensazione?

RUM. La sensazione che la nave ci stesse venendo addosso l'abbiamo avuta anche noi. Infatti, come vi ho detto, il direttore che guardava verso prua si rivolse a me dicendo: «Biagio, guarda, ci sta venendo questa nave. Che cos'è quella cosa che ci sta venendo addosso?» Avevamo questa sensazione. Infatti

la nave è passata molto vicino alla curva della petroliera. Quando siamo andati dietro, era molto vicina alla poppa della petroliera.

Per ciò che riguarda la visibilità, per noi in quel momento era fumo. Non che ci fosse stata nebbia nell'uscita, ma quello era fumo. Infatti siamo entrati dentro questa barriera e non abbiamo più visto nulla, perché c'era questo fumo. Con i Vigili del fuoco non abbiamo mai comunicato. Noi eravamo sul canale 13, ma anche sul canale 16 non abbiamo comunicato con i Vigili del fuoco e non abbiamo neppure detto che c'era questa nave. Pensavamo che, avendo comunicato a terra, avessero trasmesso loro queste informazioni. Avevamo comunicato a terra che c'era questa nave. Avevamo parlato con la Capitaneria, con i piloti del porto e con il nostro ufficio e ci aspettavamo che qualcuno poi da terra coordinasse, perché cominciavano nel tempo ad arrivare altri mezzi, altri natanti e pensavamo che venissero coordinati.

Sinceramente pensavamo al nostro da farsi. In quei momenti è così. Rispetto alla decisione di non gettare acqua è perché, andando con la prua, essendo le spingarde alte e trovandosi dietro il ponte di comando, se avessero buttato acqua verso la nave, l'avrebbero buttata anche sul ponte, dove già vedevamo male; se ci fosse cascata anche l'acqua addosso non avremmo visto più. Ecco per quale motivo ho detto di fermare l'acqua, proprio per cercare di

andare più vicino e vedere meglio. Nel momento in cui avessi visto che c'era una possibilità, l'avrei fatte rimettere in moto.

Questo è il motivo: le spingarde sono dietro il ponte di comando e andando avanti con la prua avrebbero dovuto tirarla avanti, quindi ci avrebbe investito il ponte di comando e sui finestrini sarebbe arrivata anche l'acqua e non avremmo visto più nulla. Già vedevamo male, figuriamoci se ci fosse stata anche la cascata d'acqua. Questo è il motivo per il quale erano state fermate le spingarde.

URAS (*Misto-Misto-CP-S*). Quando voi avete accostato la Moby Prince, avete incontrato gli ormeggiatori. Il naufrago era già stato recuperato oppure no? No. Quindi c'era almeno l'ipotesi della nave in cui non c'erano fiamme, perché voi l'avete vista tutta avvolta, però lì c'era un naufrago, una persona attaccata...

RUM. Molto prima di quando è stato recuperato il naufrago.

URAS (*Misto-Misto-CP-S*). Siccome c'era una persona che viene descritta come attaccata a una porzione della ringhiera di poppa, probabilmente lì non c'erano fiamme. La vostra osservazione sulla nave è stata molto difficoltosa e non avete potuto apprezzare questo segmento; altrimenti avreste lanciato lì

l'acqua ai fini di raffreddamento e mantenimento del corridoio di uscita. Questo mi è sembrato di capire dal vostro racconto.

La seconda domanda è la seguente: quando siete arrivati nella zona dell'incidente, avete avuto il quadro della situazione delle altre navi in rada? Avete visto la posizione delle altre navi in rada? C'era un traffico di altri mezzi attorno alla fascia dell'incidente oppure non avete incontrato nessuno, a parte gli ormeggiatori e la Moby Prince e i Vigili del fuoco?

RUM. Sì.

URAS (Misto-Misto-CP-S). I Vigili del fuoco.

RUM. Quando siamo usciti, abbiamo visto sullo schermo radar tutte le posizioni delle navi e dell'Agip Abruzzo. Quindi si vedevano tutte queste navi in rada: ce n'erano sette o otto; però non movimento di altre navi né qualche nave che transitasse.

Per ciò che riguarda il mozzo, tenga presente che noi siamo arrivati sotto il Moby Prince intorno alle 23,10 circa. A parte la lancia, siamo tornati sotto la petroliera intorno alle 23,45. Nel frattempo, abbiamo visto la nave, come abbiamo già detto, bruciata. Penso che il mozzo sia stato recuperato qualche tempo dopo questo orario. Noi abbiamo visto bruciare questa nave; quanto

alla poppa dove era il mozzo, non abbiamo visto se c'era, se era già lì o se ci è andato dopo. Sinceramente non so se lui, appena ha preso fuoco la nave, è andato a poppa, oppure era da un'altra parte e poi è andato a poppa. Infatti, quando noi abbiamo visto gli ormeggiatori, ci siamo fermati, ma ancora l'ormeggiatore non avevano visto il signore.

PAGLINI (M5S). Mi ha colpito un particolare che ho ascoltato proprio adesso. Voi con il vostro mezzo vedete il Moby Prince in fiamme e non vi attivate per sparare acqua. Ma avete anche detto che il vostro intervento era diretto a fare da testa di ponte per poi creare un varco per eventuali soccorsi dei Vigili del fuoco. Avete anche detto che non avete mai comunicato in quel frangente con i Vigili del fuoco.

Quindi, voi siete lì perché qualcuno vi dica che cosa dovete fare, che siano i Vigili del fuoco, un soccorso d'ufficio (quindi la Capitaneria che coordina) o l'alto comando della Marina militare, che dà disposizioni a chi è nella scena del salvataggio e quant'altro. Ma se voi avete quel tipo di ruolo ma nessuno vi dice cosa fare, a questo punto la mia domanda è: che tipo di azioni vengono messe in campo quando si verifica un evento del genere? C'è una procedura, un responsabile? È possibile che tutto sia dato al caso o al mezzo che si trova davanti a una nave incendiata? Ancora un'altra domanda: voi fate questo mestiere da tanti anni e sono sicura che il

vostro operato, quando dovete uscire, è principalmente quello del salvataggio della vita in mare, perché questa è la prima cosa che si tiene a mente: che tipo di soccorso venne fatto quella notte anche da parte dei rimorchiatori? È un soccorso coordinato, spontaneo, d'ufficio oppure un soccorso coordinato tra l'armatore e il soccorritore? Se lo sapete, vi chiedo se questo tipo di salvataggio che i rimorchiatori hanno fatto abbia avuto un compenso alla fine, quanto è stato percepito e soprattutto da parte di chi.

RUM. Non siamo stati coordinati da nessuno. Quando abbiamo visto la Moby Prince (ma in quel momento non sapevamo che si trattasse della Moby Prince), abbiamo chiesto a terra informazioni. Chiedendo informazioni, chiedevamo anche un coordinamento, qualcosa da fare. Nessuno ci ha risposto. Ci ha risposto il pilota chiedendo informazioni a noi. Quindi noi, spontaneamente, abbiamo fatto quello che secondo noi era meglio fare.

Oltre che essere il comandante del rimorchiatore, sono stato per parecchio tempo sulle navi mercantili, sulle petroliere, quindi una certa organizzazione sulla sicurezza mi è stata un pò impartita; era poca - a quei tempi non è che ce ne fosse tanta - ma un certo discorso sulla sicurezza, su

come svolgere, su come attivarsi in caso di incendio o roba del genere mi è stato impartito.

Vedendo questa nave e questo fuoco, io mi sarei avvicinato e, se avessi visto una nave o un pezzo di nave - che si chiamasse Moby Prince oppure avesse un altro nome - che non bruciava, avrei buttato acqua lì per far sì che le persone che erano a bordo - se c'erano persone a bordo - potessero venire nel punto in cui non bruciava e dove buttavo l'acqua. Non pensavo che con il rimorchiatore avrei spinto, con le possibilità delle mie spingarde, la Moby Prince.

Si pensi solo al fatto che oggi i rimorchiatori di nuova generazione hanno le spingarde con 3-4.000 metri cubi l'ora, mentre a quel tempo i nostri rimorchiatori avevano 200-250 metri cubi all'ora di acqua. Quindi il mio tentativo, come era stato per l'Agip Abruzzo, era quello di cercare di non far venire le fiamme dalla parte di sinistra. In quel frangente non buttavo acqua sull'Agip Abruzzo, ma buttavo acqua in mare per spegnere l'acqua in mare, ossia per non far venire le fiamme dalla parte di sinistra dove dovevano calare. Questo era quello che avrei voluto fare anche sulla Moby: cercare di trovare un punto dove c'era la lancia, vedere delle persone e quindi tirare acqua lì per non farla bruciare; oppure sotto, se bruciava il mare, per permettere a questa gente di salvarsi. Era questo il mio scopo, vedendo che la nave era tutta bruciata e non vedendo nulla. Come dicevo

prima alla senatrice Granaiola, non ho neanche attivato le spingarde, perché era inutile buttare acqua perché non avrebbe avuto effetto. Non avrei visto a mare la gente, se c'era della gente a mare, e nello stesso tempo non avrei fatto nulla. Sarebbe stato inutile il getto d'acqua o almeno così lo reputavo in quel frangente. Se avessi trovato una posizione, molto probabilmente avrei chiamato anche la Capitaneria per dire: guardate che c'è una nave in questa posizione e c'è un pezzo che non brucia. Venite, mandate qualcuno a rinforzo. Effettivamente non c'era da fare nulla con le nostre spingarde.

PRESIDENTE. Il professor Scamardella e il dottor Ackermann ci chiedono di rivolgervi alcuni quesiti. Alle 23.19, secondo la trascrizione del canale 16 VHF di Livorno Radio, lei ha avuto la seguente conversazione con il comandante Mazzoni: «Mazzoni, Mazzoni» - «Sì, Domenico, dimmi» e la sua risposta è «Ascolta la mia posizione: 43°29'55-10°15'34».

Allora le domande sono: confermate che Mazzoni era sul Tito Neri II?

RUM. Sì.

PRESIDENTE. Perfetto. Dove avevate letto le coordinate che vi ho appena ricordato?

RUM. Ora non ricordo bene, ma molto probabilmente queste coordinate, essendo così precise, erano state lette sul LORAN, un volta usciti dalla densità del fumo e dal calore. Infatti, il LORAN - non so se ne conosciate il funzionamento - era molto suscettibile al calore e a certi orari della giornata. Anche nelle normali navigazioni a volte non si collegava bene e te ne accorgevi subito perché segnalava una velocità sbagliata.

Quindi, usciti da quel frangente, in una zona molto probabilmente più chiara, si ricollegò e ricordo che ci fu questa conversazione con il Mazzoni. Non ricordavo della posizione, ma naturalmente lo confermo. Ricordo che ci fu questa comunicazione con il comandante Mazzoni al quale comunicai la posizione in cui ci trovavamo.

PRESIDENTE. Siccome le ultime cifre sono 55 e 34, la misurazione era fatta in secondi o in centesimi?

RUM. Posso guardare un attimo?

PRESIDENTE. Certo.

RUM. Questa è la trascrizione dello scambio di comunicazioni: 29 e 55 sono gradi primi e secondi. Non sono decimi di primo, ma sono secondi. Per farvi capire, mancano 5 secondi ad arrivare a 60 e fare un primo.

PRESIDENTE. Il dottor Scavone ci chiede invece di approfondire due questioni: la prima è se l'interlocuzione che avevate avuto con la vostra base era solo con la base di rimorchiatori o era anche diretta alla Capitaneria.

MATTERA. Abbiamo avuto solo comunicazioni con il nostro ufficio operativo.

PRESIDENTE. La seconda domanda è se la navigazione del Moby Prince era circolare o disordinata.

MATTERA. Era circolare. Faceva una un cerchio. Non sapevamo allora se le macchine fossero avanti o indietro. Ci siamo resi conto successivamente - e lo abbiamo anche detto - che era a macchine avanti, perché vedendo l'immagine di quella notte e vedendo poi la barca ormeggiata a banchina, dopo che era stata spenta, avevamo notato un punto di riferimento che era un oblò particolare che ci colpì moltissimo, perché da quell'oblò venivano fuori fiamme a pressione di colore blu. Nel momento in cui abbiamo visto la barca

spenta e ormeggiata a banchina, abbiamo visto l'oblò sotto l'aletta del ponte o leggermente più spostato verso poppa: ecco perché dopo abbiamo asserito che camminava a marcia avanti.

In quel momento - ve lo dico chiaramente - non sapevamo se era a marcia avanti o a marcia indietro, perché la forma dell'avanti era indistinguibile dalla forma dell'indietro. Anche per effetto della rifrazione del fumo, ci è apparsa una nave di dimensioni maggiori rispetto a quello che era realmente. Poi ci siamo resi conto, dopo una settimana, quando abbiamo visto la nave spenta e ormeggiata a banchina, che andava a marcia avanti. In ogni caso faceva un cerchio, perché è ritornata quasi sul luogo dell'incidente una volta. Ora non ricordo se una sola volta o due, ma comunque un'altra volta sicuramente.

Vorrei dire una cosa alla senatrice Paglini per quanto riguarda l'organizzazione del soccorso: noi quella sera siamo partiti di nostra spontanea volontà. Nessuno ci ha chiamato, ma per certi versi era tutto molto diverso da oggi. Oggi c'è un'organizzazione molto più strutturata all'interno di un porto, anche in conseguenza di tutti gli eventi che si sono verificati. Oggi c'è un *on-scene commander* (OSC), cioè uno che comanda sulla scena e che dà gli ordini a tutte le persone coinvolte sulla scena dei soccorsi. Non si può uscire da questo meccanismo.

All'epoca non c'era questa organizzazione. C'era un'organizzazione dettata dalla Capitaneria, che dava indicazioni su dove andare e cosa fare, ma quella sera non ci fu per quanto riguarda la fase iniziale. La Capitaneria - ora non ricordo bene l'orario - apparve sulla scena radio un po' dopo per darci indicazioni su dove stare e cosa fare. Quella sera però uscimmo per nostra scelta. Infatti, la persona che ci disse che saremmo dovuti andare lì non si aspettava che fossimo già in cammino in quella direzione.

Quando siamo usciti - lo preciso nuovamente - sapevamo solamente di un incendio a bordo di una petroliera e non di un'avvenuta collisione, perché, essendo noi in due mezzi con doppio equipaggio, sicuramente, se avessimo saputo dall'inizio che era così, magari ci saremmo divisi e avremmo ricercato le due imbarcazioni. Invece ci dirigemmo tutti lì, perché per noi c'era solo la petroliera in fiamme.

PAGLINI (M5S). Avevo posto una domanda che è rimasta senza risposta. Tengo in particolare a una precisazione, rispetto a quello che ha detto adesso il comandante Mattera sulla questione del coordinamento e dell'organizzazione dei soccorsi. Noi abbiamo già acquisito in questa Commissione, in sede di audizione di autorevoli professori universitari e di esperti di soccorso marittimo, informazioni sull'ordinamento dell'epoca che fa capo al DM del 1 giugno 1978, recante disposizioni molto chiare su quanto

deve avvenire in questi casi. Quindi, già all'epoca, c'è un'organizzazione di base che deve essere applicata qualora succeda un disastro marittimo. L'articolo 1 del decreto spiega tutto molto bene: la Capitaneria di porto ha compiti ben precisi, tra cui vi è addirittura la possibilità di requisire mezzi navali per prestare il migliore dei soccorsi possibili. Quindi, questa forma di organizzazione c'era già all'epoca ed erano ben distribuiti i compiti e soprattutto le responsabilità.

Quindi noi stiamo avendo sempre più conoscenza dei fatti e anche del soccorso come viene organizzato, o meglio come non viene organizzato. Ma c'è una domanda alla quale purtroppo non mi è stata data risposta. Il tipo di salvataggio che voi fate è un salvataggio spontaneo. Ma che tipo di referenti avete? Che tipo di compenso riceve l'armatore? come armatori? E soprattutto da parte di chi?

MATTERA. Il referente è l'armatore. Naturalmente chi ci comanda è una Capitaneria: l'armatore ci fa sapere del soccorso, però poi è la Capitaneria che ci dà delle informazioni precise su dove andare, di che nazionalità è la nave, su quali canali operare e quant'altro.

PAGLINI (M5S). Visto che era un soccorso spontaneo, non un soccorso di autorità, chi è il vostro referente e che compenso prende l'armatore.

MATTERA. Io non so quale compenso prenda l'armatore; queste sono cose che riguardano l'amministrazione. Sicuramente ha preso un compenso per l'Agip Abruzzo, ma per quello che riguarda il Moby Prince, che io sappia, non c'è stato alcun compenso; ma se c'è stato, è stato rimandato al mittente per le famiglie. Questo è quello che sappiamo.

RUM. Poi l'armatore dà un compenso anche a noi.

PAGLINI (M5S). E il vostro compenso qual è stato?

MATTERA. C'è stato un compenso per quanto riguarda l'Agip Abruzzo, perché fa parte del contratto: noi abbiamo un contratto di lavoro più un contratto per soccorsi e salvataggio.

PAGLINI (M5S). Quindi l'armatore riceve una cifra che redistribuisce ai dipendenti? Scusate, ma non capisco.

MATTERA. L'armatore prende una cifra per il soccorso a cosa fatta. Poi una piccola parte, tolte le spese e quant'altro, viene a noi; una percentuale viene distribuita a tutto il personale dei rimorchiatori. Chi ha partecipato prende una

percentuale e chi non ha partecipato ne prende un'altra, ma comunque viene ridistribuito al personale.

PAGLINI (*M5S*). La stessa cosa avviene anche quando c'è un soccorso di autorità?

MATTERA. Che cosa intende per soccorso di autorità?

PAGLINI (*M5S*). Quando colui che paga alla fine non è l'armatore, ma si viene a verificare un altro tipo di meccanismo.

MATTERA. Il meccanismo che si mette in moto in questi frangenti è un accordo che avviene fra l'armatore della nave che ha chiesto soccorso e l'armatore dei rimorchiatori.

PAGLINI (*M5S*). Quando il soccorso è spontaneo.

MATTERA. Quando il soccorso è spontaneo. In questo caso, molto probabilmente le assicurazioni si mettono in comunicazione e scatterà lo stesso meccanismo.

Su questo però non posso essere preciso più di tanto, perché non conosco questa materia, che è prettamente armatoriale. Si tratta di accordi che prendono loro.

RUM. Se all'armatore non viene niente, non viene niente nemmeno a noi. Se si va a salvare una persona in mare, l'armatore non ha nessun compenso e anche noi non abbiamo nessun compenso. Se invece l'armatore ha un compenso perché ha salvato una nave, ad esempio una petroliera o un mercantile incagliato, dall'assicurazione percepisce un compenso e parte di questo compenso viene anche a noi.

PRESIDENTE. Sui rimorchiatori della Tito Neri era prevista la compilazione di un giornale di bordo?

MATTERA. Giornale nautico?

PRESIDENTE. Sì, di un giornale nautico, con tutte le attività.

MATTERA. Gli scritti che avete agli atti sono del giornale nautico. Il resoconto di quella sera è stato registrato sul giornale nautico di bordo.

PRESIDENTE. È stato consegnato alle autorità giudiziaria poi?

MATTERA. Sicuramente sì. È stato preso in considerazione nel 1993-1994, quando venni a Roma per l'inchiesta con la presenza di avvocati e quant'altro. Ricordo che avevo circa cinquanta persone di fronte a me e non riuscivo a capire chi mi stava parlando. Allora c'era tutta la documentazione, fra cui le pagine che avevo scritto io sul giornale nautico del Tito Neri VII e ciò che aveva scritto il comandante sul suo giornale...

RUM. L'Oreste Neri.

MATTERA. Con me c'era anche il comandante Mazzoni del Tito Neri II.

PRESIDENTE. E questi giornali sono sempre conservati?

MATTERA. Questi giornali sono sempre conservati. Io ho la fotocopia di quello che scrissi quel giorno.

PRESIDENTE. Potremmo acquisirlo. Ne faremo una copia.

MATTERA. Non c'è nessun problema.

PRESIDENTE. Perfetto.

MATTERA. Queste sono le fotocopie del giornale nautico del Tito Neri VII.

PRESIDENTE. Perfetto.

MATTERA. Ci sono i precedenti e ciò che inizia dal giorno 10 aprile.

PRESIDENTE. Faremo la fotocopia anche della relazione? Torno sull'immagine della Moby Prince incendiata. Voi la vedevate per lungo. Secondo voi, quello che vedevate della Moby era il lato di dritta o il lato di sinistra?

MATTERA. Faccio una precisazione. Abbiamo visto tutti una nave e sappiamo tutti com'è: la prora ha un'angolazione a 45 gradi verso fuori; la poppa o è dritta o ha la poppa stondata ed ha un'angolazione verso l'esterno. In quella situazione, con il fumo e la rifrazione, noi vedevamo tanto la forma di prora, tanto la forma di poppa; non riuscivamo veramente a distinguere se era a marcia avanti o marcia indietro. Come vi ho detto prima, l'abbiamo visto

dopo. Col senno di poi, quindi avendo visto il dopo, vi dico che in quel momento era la parte sinistra.

Però nel momento in cui l'abbiamo vista non si poteva capire. Addirittura a noi quella nave sembrò - come ha già detto il collega - una nave Ro-Ro, cioè una nave che portava macchine a Livorno e che era grande quasi cento metri di più rispetto al Moby Prince. Il Moby Prince era 130-150 metri, ora non ricordo precisamente, mentre questa nave arrivava sui 220 metri, ma siccome era una nave porta-macchine, le navi porta-macchine sono fatte come i *garage* e hanno diversi piani. Sono navi abbastanza alte. Quindi, per effetto della rifrazione vedevamo questa cosa enorme. Infatti, dissi a lui che mi sembrava una nave Kattegat, che era una di queste navi Ro-Ro che portava macchine e che veniva a Livorno settimanalmente. Invece poi ci accorgemmo che era il Moby Prince.

PRESIDENTE. Si ricorda: c'erano gli oblò grandi quadrati e poi gli oblò piccoli? Quando ricordate l'incendio, quelle fiamme piuttosto intense uscivano dagli oblò grandi quadrati oppure da quelli più piccoli?

MATTERA. No, la nave era completamente in fiamme. Dagli oblò quadrati, quelli alti, me le ricordo bene. Dagli oblò più bassi e tondi sinceramente non ricordo, però dovete anche provare a mettervi nella nostra situazione.

Avevamo veramente paura di non tornare, anche perché durante l'incendio della petroliera, quando eravamo sotto alla petroliera, siamo rimasti chiusi in mezzo alle fiamme e solo grazie ai vigili del fuoco che ci hanno aperto un varco siamo riusciti a uscire. Così, mentre tornavamo dalla parte che era incendiata, siamo rimasti chiusi anche noi senza accorgercene.

PRESIDENTE. Vicino alla Moby o attaccata alla Moby prendeva fuoco anche l'acqua o solo la nave?

MATTERA. Solo la nave era in fiamme.

PRESIDENTE. Ringrazio i comandanti Rum e Mattera per la disponibilità e per il prezioso contributo. Se dovessero venirvi in mente nei prossimi giorni nuovi particolari vi prego di comunicarceli; viceversa, se i colleghi avranno ulteriori domande da rivolgervi sarete ricontattati via *email*.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

I lavori terminano alle ore 13.