

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

AUDIZIONE

21.

SEDUTA DI MARTEDÌ 3 MAGGIO 2022 *

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANDREA ROMANO

INDICE

	PAG.		PAG.
Audizione del dottor Gabriele Bardazza, consulente della Commissione:		Pittalis Pietro (FI)	14
Romano Andrea, <i>presidente</i> 3, 4, 5, 7, 8, 12, 15, 19, 20		Vallascas Andrea (Misto-A)	14
Bardazza Gabriele, <i>consulente della Commissione</i> 3, 4, 5, 7, 8, 12, 15		<i>ALLEGATO 1</i> : Documentazione depositata dal dottor Gabriele Bardazza, consulente della Commissione	21
Ciagà Graziella Leyla (PD)	14	<i>ALLEGATO 2</i> : Trascrizione di brani della registrazione del canale 16 della stazione IPL Livorno Radio, a cura dei militari della Guardia di finanza addetti all'archivio della Commissione	51
Frailis Andrea (PD)	13		
Lapia Mara (Misto-CD) 5, 7, 12, 15, 19, 20			
Marino Bernardo (Misto)	13		

* La Commissione, nella seduta del 15 settembre 2022, ha convenuto di desecretare integralmente il resoconto stenografico della seduta del 3 maggio 2022 e ha disposto che venisse ripubblicato includendovi la parte desecretata.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANDREA ROMANO

La seduta comincia alle 13.05.

**Audizione del dottor Gabriele Bardazza,
consulente della Commissione.**

PRESIDENTE. Buongiorno a tutti. L'ordine del giorno reca l'audizione del dottor Bardazza, che è qui accanto a me e che ringrazio. Come sappiamo, il dottor Bardazza è consulente della Commissione e svolgerà una relazione sulle comunicazioni registrate dalla stazione IPL Livorno Radio nelle ore immediatamente precedenti e seguenti il disastro della *Moby Prince* (è quello che noi chiamiamo « bobinone »).

L'audizione si svolge in forma libera e di essa sarà redatto un resoconto stenografico. Qualora l'audito dovesse ritenere che taluni argomenti sui quali intende riferire richiedano di essere assoggettati a un regime di segretezza può naturalmente chiederlo, anche all'inizio della nostra audizione. Il resoconto dell'eventuale parte segreta della seduta – o dell'intera seduta, qualora fosse interamente secretata – ovviamente non sarà pubblicato tra i resoconti della Camera ma sarà consultabile dai commissari e dai consulenti presso l'archivio della Commissione. Nel caso in cui l'audizione venga secretata, i commissari e i consulenti saranno naturalmente tenuti al vincolo della segretezza fin quando la Commissione non deciderà la desecretazione degli atti. Sono tutte decisioni che prendiamo noi, quindi.

Come preannunciato alla scorsa settimana, non sarà possibile partecipare all'odierna seduta in videoconferenza né verrà attivata la trasmissione via *streaming* sulla *web-tv* della Camera dei deputati, anche

perché il dottor Bardazza ci farà ascoltare alcuni brani audio e sarebbe tecnicamente complicato farlo in videocollegamento.

Prima di dare la parola al dottor Bardazza, informo che i militari della Guardia di finanza – che ringrazio – addetti all'archivio della Commissione hanno completato il lavoro, che era stato loro affidato, di trascrizione integrale della fascia oraria compresa tra le 21.49 e la mezzanotte del 10 aprile 1991 del canale 16 del famoso « bobinone ». Hanno consegnato al riguardo una relazione, che è consultabile presso l'archivio della Commissione, come documento segreto, dai commissari e dai consulenti. A questo punto do la parola al dottor Bardazza.

GABRIELE BARDAZZA, *consulente della Commissione*. Bentrovati e buongiorno a tutti. Vorrei solo chiedere appunto questo: in considerazione del fatto che alcune delle informazioni che derivano dall'ascolto dei nastri che sono nella seconda parte di questa presentazione devono ancora essere valutate e considerate da altri consulenti, e che quindi non c'è stata una fase di confronto con questi, forse è opportuno che la seduta venga secretata.

PRESIDENTE. Personalmente condivido questa richiesta, di cui ringrazio il dottor Bardazza, per una ragione di coordinamento con le altre perizie. Se ho capito bene, le informazioni che ci darà oggi il dottor Bardazza in relazione all'ascolto e alla decrittazione del « bobinone » contengono naturalmente delle sue valutazioni ma sono anche fondamentali per alcune perizie attualmente in corso, ad esempio quella del Cetena, che è molto importante per la ricostruzione della dinamica della collisione, o per altre perizie, ad esempio

relative al punto di fonda dell'Agip Abruzzo. Secondo me sarebbe importante che queste informazioni fossero condivise dagli stessi periti mentre stanno lavorando, per provare anche ad avere un quadro organico complessivo che contenga tutte queste informazioni — e quindi anche i risultati delle perizie — al momento opportuno, senza che vi sia magari la circolazione di notizie su una parte delle perizie o su un'altra, cosa che secondo me potrebbe nuocere anche ai nostri lavori. Quindi, personalmente mi sento di sostenere questa richiesta del dottor Bardazza, però ovviamente è una decisione che prendiamo insieme come Commissione. Do la parola ai commissari che intendano intervenire.

Nessuno chiede di intervenire, quindi proseguiamo l'audizione del dottor Bardazza in forma segreta.

(I lavori proseguono in seduta segreta).⁽¹⁾

PRESIDENTE. Prego, dottor Bardazza.

GABRIELE BARDAZZA, *consulente della Commissione*. Vi ripropongo brevissimamente le *slide* della mia precedente audizione, del 18 gennaio, in cui vi ho anticipato sostanzialmente i primi risultati del lavoro della prima trascrizione. Il motivo per cui a distanza di trent'anni il riascolto delle piste sul « bobinone » era fondamentale è perché dal 1997 esisteva solo questo stralcio di un documento dei periti del giudice in cui, come vedete scritto in rosso, veniva dato atto che esistevano dei frammenti di comunicazioni sulle altre piste, che non erano state trasferite sull'audiocassetta dai consulenti del pubblico ministero, però nessuno aveva mai avuto modo di ascoltare quelle tracce. Per fare questa operazione era necessario recuperare la macchina che allora era presente presso la stazione costiera di Livorno Radio che aveva fatto la registrazione. Vi ho già dato atto di questo: è stata trovata una macchina presso

un collezionista in Germania, è stata acquistata e portata qui, è stata risistemata grazie alla collaborazione dei tecnici dei servizi audiovisivi della Camera, in particolare di Paolo Chessa. Il lavoro compiuto è questo che vedete nella *slide*: si tratta del primo riversamento che è stato fatto del « bobinone », in contraddittorio con la procura di Livorno, ovvero è stato montato il nastro originale sulla macchina, sono stati realizzati i contatti e i collegamenti — perché avevamo la macchina ma non avevamo i cavi di collegamento, e appunto Paolo Chessa si è occupato di fare quel lavoro che sembra banale ma non lo è — ed è stato fatto un primo trasferimento. Riguardo a questo primo trasferimento vi ho già sostanzialmente dato atto che ha prodotto dei *file* WAV delle 24 ore per tutte e dieci le piste. Ricordo che una delle undici piste è il *timecode*, quindi la scansione temporale. Sono oltre 240 ore di ascolto, che salterei in questa fase. Il risultato che vi avevo già anticipato a metà gennaio è che sulle altre piste non ci sono comunicazioni significative; ci sono solo dei tratti di audio che vi avevo descritto. Queste sono le tutte le piste che vedete in parallelo, dal punto di vista grafico delle 24 ore. Quelle tracce, che probabilmente sono le stesse che avevano sentito i tecnici della Fonit Cetra, ovvero i periti del giudice, sono delle diafonie. Non entro nel merito tecnico di che cosa siano le diafonie: sono sostanzialmente dei disturbi elettromagnetici che si propagano sul nastro. Questa che vedete è la conclusione del rapporto che vi avevo fatto il 18 gennaio: non ci sono informazioni aggiuntive rispetto a quello che era già noto e che era già stato trasferito precedentemente su nastro.

Nella precedente audizione forse non sono stato abbastanza preciso nell'indicare che cos'è Livorno Radio, indicata come IPL: è una delle stazioni radio costiere del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (come era allora denominato) dislocate lungo tutto il perimetro delle coste italiane che hanno il compito di garantire l'ascolto sui canali di emergenza e, più generalmente, di gestire il traffico sia ra-

(1) La Commissione, nella seduta del 15 settembre 2022, ha convenuto di desecretare integralmente il resoconto stenografico della seduta del 3 maggio 2022 e ha disposto che venisse ripubblicato includendovi la parte desecretata.

diotelefonico sia delle principali comunicazioni che avvengono sul canale 16.

Quelle diafonie sono rimaste un cruccio. Tuttavia, Paolo Chessa ha provveduto a fare un secondo trasferimento utilizzando la parte elettromeccanica della macchina, cioè la parte che fa girare il nastro, ma « bypassando » la parte elettronica della macchina. È una macchina la cui concezione risale a oltre trent'anni fa e che probabilmente da allora era ferma, quindi una parte elettronica ferma da trent'anni qualche problema probabilmente ce lo aveva, sia in fase di progetto sia perché poi essere così risalente nel tempo certamente non le ha fatto bene. Il tecnico della Camera ha utilizzato la parte elettromeccanica e le testine, che sono la parte peculiare che non ci consentiva di usare una macchina diversa per fare l'ascolto — e lo stesso problema si era posto alla precedente Commissione del Senato — perché sui nastri da un quarto di pollice generalmente e universalmente lo standard è quattro testine, mentre questo è stato registrato con undici testine. Nella *slide* vedete proprio quelle testine di lettura, che sono la parte caratteristica. Praticamente il tecnico della Camera ha utilizzato la parte elettromeccanica di trascinamento del nastro e le testine originali e, per la parte elettronica di elaborazione e quindi di registrazione del segnale audio, un impianto decisamente più moderno, che vedete. Questo è il lavoro che è stato fatto, e questa soluzione ha permesso di ottenere dei *file* audio con caratteristiche decisamente migliori rispetto a quelle disponibili in precedenza. Sono state sostanzialmente tolte tutte quelle diafonie, quei disturbi che erano probabilmente legati all'elettronica della macchina e al fatto che fosse un apparecchio molto vecchio. Dal punto di vista dei disturbi, per esempio (per chi ha già avuto modo di sentire i segnali audio), tutte le portanti che disturbano il *mayday* eccetera sono ovviamente rimaste, ma la qualità di questo nuovo riversamento è decisamente superiore rispetto a quello del 1993 che era arrivato fino ai giorni nostri semplicemente trasformato in MP3.

Come ha ricordato il presidente, grazie al lavoro dei militari del Nucleo speciale

Commissioni parlamentari d'inchiesta della Guardia di finanza addetti all'archivio della Commissione, è stata fatta una selezione dalle 19.49 GMT: bisogna aggiungere due ore per avere l'ora di Livorno, quindi stiamo parlando delle 21.49. Quindi, sostanzialmente, da dieci minuti prima che il *Moby Prince* lasciasse gli ormeggi fin quasi alla mezzanotte (ora di Livorno). Vi chiederete perché: è perché ci siamo resi conto che queste circa quattro ore di ascolto sono quelle che riteniamo possano essere più utili per voi commissari da poter ascoltare, mentre 240 ore oggettivamente diventano difficili da gestire e da ascoltare e sono qualcosa di abbastanza complicato. Avere solo il canale 16 per quattro ore — il *file* che avrete a disposizione — vi consentirà, anche grazie alla trascrizione letterale in questo formato che è stata fatta ed è agli atti, di farvi un'idea di quello che è successo e delle dinamiche che si sono generate quella notte.

PRESIDENTE. La interrompo un attimo. Per i colleghi: solo per coordinarci sui tempi, ci comunicano che alle 14 con ogni probabilità dovremo tornare in Aula per un voto procedurale per il ritorno in Commissione del provvedimento, ma credo che per le 14 qui ce la faremo. Altrimenti, in ogni caso dovremo interrompere i lavori, perché non è proprio formalmente possibile svolgere...

MARA LAPIA. Alle 14 con certezza?

PRESIDENTE. Con certezza no, però dal Gruppo ho ricevuto un avviso per cui dovremmo trovarci in Aula alle 14 per una votazione.

GABRIELE BARDAZZA, *consulente della Commissione*. Va bene, provo ad accelerare.

Sostanzialmente siamo arrivati alla *slide* che presenta il motivo della richiesta di secretazione. Perché è importante il contenuto di questi *file* audio? È vero che sono a disposizione dal 1993, ma il punto è che né nella fase di indagini preliminari né durante il processo di primo grado e, se

vogliamo, nemmeno nella Commissione precedente del Senato, si è utilizzato il contenuto che può essere estrapolato. Ci sono delle valutazioni e delle considerazioni che ovviamente dovete fare voi su alcune caratteristiche dello scenario che era presente quella notte nella rada del porto di Livorno. Io vi ho dato semplicemente uno spunto. Danno un'indicazione sulle condizioni meteomarine, in particolare circa la visibilità e la presenza o meno della nebbia; sulla posizione e sull'orientamento che aveva la petroliera (anche questo è stato oggetto di dibattito per trent'anni); sui tempi di propagazione dell'incendio a mare, se si sia sviluppato subito, rapidamente, o in tempi più lunghi; sulla gestione della fase di ricerca delle navi coinvolte, in particolare del *Moby Prince*; sul coordinamento delle attività di soccorso e, più in generale, sul comportamento delle altre unità navali presenti sullo scenario.

Quello che adesso sentiremo... Io ho fatto uno stralcio di queste quattro ore e mezza; sono circa venti minuti di audio che ho selezionato, ma poi chi lo vorrà le potrà ascoltare compiutamente, anche con l'aiuto della trascrizione fatta dai militari della Guardia di finanza addetti all'archivio della Commissione. Faccio due precisazioni, però, perché sono importanti. Le comunicazioni in francese provengono da una radio costiera dell'Île du Levant, poi vedremo dove si trova. È un passaggio che è già stato accertato dalla Commissione del Senato. Nessuno dei soggetti — qui ci vuole un attimo di attenzione, ma brevissimo — che erano presenti in rada quella sera e che avevano un apparato radio ha mai sentito le comunicazioni in francese, poi vedremo il perché. Queste comunicazioni in francese le abbiamo registrate solo sul nastro di IPL Livorno Radio. Perché è importante? Lo vedremo poi soprattutto con il *mayday*. Questo è dovuto al fatto che una delle antenne di Livorno Radio (che ne aveva tre e un miscelatore), quella su Gorgona, era un'antenna direzionale — è ancora così oggi, non è più in uso ma l'antenna è rimasta la stessa — che, in maniera del tutto fortuita, pescava quel segnale da Porquerolles. Le comunicazioni che sentite in

inglese prima della collisione sono di unità navali che si trovano in collegamento radio con l'Île du Levant a Porquerolles, in Francia. Alcune ore dopo la collisione alcune delle comunicazioni in inglese invece sono delle navi militarizzate che sono presenti in rada ma che si qualificano o con nome proprio o con nome di fantasia (come « Teresa » e « nave uno »), però sono chiaramente riferite a « Livorno anchorage »; che sono all'interno della rada del porto di Livorno lo dicono nelle loro comunicazioni. Il *mayday* del *Moby Prince*, come sentirete, viene coperto da una portante, cioè da un segnale radio che proviene sempre dall'Île du Levant; quindi è un disturbo che ha coperto il *mayday*, ma solo sul nastro di Livorno Radio: quelli che erano presenti in rada, con i loro apparati ragionevolmente questo disturbo non lo hanno percepito, quindi il *mayday* è arrivato come doveva arrivare. La prima voce che sentirete negli audio chiamare « capitaneria! capitaneria! » è quella del comandante Superina. Poco dopo sentirete — magari poi ne parliamo — l'avvisatore che chiama « Compamare! ». Compamare e capitaneria di porto per adesso li consideriamo la stessa cosa, o quantomeno Compamare a Livorno è la capitaneria di porto. Quindi Compamare e capitaneria sono equivalenti nelle comunicazioni. L'avvisatore è il signor Romeo Ricci, che a un certo punto sentirete nell'attivazione dell'emergenza, e qui è una sequenza di parole che anche voi dovrete valutare. La frase che appare subito dopo per la prima volta dopo la collisione, dopo il *mayday*, « *Moby Prince* da Livorno, mi ricevi? » è pronunciata dal signor Giancarlo Savelli — purtroppo deceduto nel 2015, mi pare —, che era l'operatore presente in sala radio a Livorno Radio. Dopodiché sempre il comandante Superina dichiara: « Una nave ci è venuta addosso »; e c'è tutta un'altra serie di considerazioni circa il coordinamento dell'attività dei soccorsi, ma le vedremo più avanti. Quello che vi stavo dicendo è semplicemente questo: il canale 16 è un canale di emergenza, che però ha — ve lo dico in lingua corrente — una propagazione a livello locale, nel senso che è un canale di emergenza che ha la stessa frequenza per

tutto il Mediterraneo, ma non è che quando si è per mare si sentono le chiamate su tutto il Mediterraneo; ha una portata limitata, che sostanzialmente dipende dall'altezza delle antenne di trasmissione e di quelle di ricezione. Le barche a vela che hanno alberi molto alti possono riuscire a comunicare — questo che vedete è un estratto del libro per la patente nautica — fino a circa 60 miglia nautiche; più ci si abbassa e più le comunicazioni diventano locali. Come vedete, tra Livorno e l'Île du Levant (quella di quei segnali francese di cui vi dicevo all'inizio), ci sono oltre 170 miglia. Il motivo di queste interferenze è semplicemente dovuto al fatto che una delle due antenne, ovvero le orecchie di Livorno Radio, era un'antenna direzionale — era quella su Gorgona — e quindi aveva una direzione preferenziale, esattamente orientata sull'Île du Levant; ed è ancora oggi così.

Adesso sentiamo quello che succede poco prima della collisione. Sono alcuni stralci audio.

(L'audio fa ascoltare un audio) ⁽²⁾

Giusto una precisazione, ve la faccio subito: tutte le comunicazioni, quando passano di canale... È stata una comunicazione in cui *Moby Prince* ha chiamato Compamare, che ha risposto: « Chi chiama Compamare ? ». E poi: « *Moby Prince* »; « Passo sul canale 13 ». Noi speravamo che sul « bobinone » ci fossero le registrazioni di questi altri canali, il 13, il 9, il 61 e altri canali di servizio, ma non ci sono. La registrazione della comunicazione che avviene sul canale di 13 non c'è, quindi non sappiamo che cosa si siano detti.

Ora il secondo brano.

(L'audio fa ascoltare un audio) ⁽³⁾

(2) Il suono di questo e dei successivi brani fatti ascoltare nel corso dell'audizione è talora poco nitido e comprende più soggetti parlanti, a volte parzialmente sovrapposti. Per tali ragioni si ritiene preferibile non trascriverli nel presente resoconto, bensì riportare (cfr. Allegato 2) i corrispondenti brani così come risultano dalla trascrizione della registrazione del canale 16 effettuata dai militari della Guardia di finanza addetti all'archivio della Commissione. V. Allegato 2, audio 1.

(3) V. Allegato 2, audio 2.

La comunicazione di prima era di circa dieci minuti prima della collisione, qui siamo a circa cinque minuti dalla collisione. Si sente un « the passenger ship » e poi c'è una portante che copre il resto della comunicazione e che arriva sempre dall'Île du Levant. Siamo a due minuti e qualche cosa dalla collisione. La collisione avviene alle 22.25.27-22.25.29.

(L'audio fa ascoltare un audio) ⁽⁴⁾

Faccio una precisazione: con l'ascolto con le cuffie è decisamente meglio; qui nell'aula oggettivamente già la qualità è bassa, quindi si perde un po'. È una comunicazione: il *Moby Prince* nuovamente richiama Compamare, quindi la capitaneria di porto, che gli dà un secondo canale; prima gli aveva dato il 13, adesso il 61.

MARA LAPIA. Ma la collisione era avvenuta ?

GABRIELE BARDAZZA, consulente della Commissione. No.

PRESIDENTE. Siamo a circa due minuti prima della collisione.

GABRIELE BARDAZZA, consulente della Commissione. Adesso siamo al quarto file audio.

(L'audio fa ascoltare un audio) ⁽⁵⁾

Avete sentito anche tutta la sequenza che precede il *mayday* del *Moby Prince*. Con le cuffie si sente decisamente meglio, l'ascolto è anche un po' più agevole. Circa otto secondi prima si distingue chiaramente — anche nella trascrizione fatta dal personale della Guardia di finanza addetto all'archivio della Commissione — un « Chi è quella nave ? » sempre sul canale 16, poi c'è la copertura di una portante che arriva sempre da Porquerolles e poi il *mayday*, che arriva comunque disturbato.

(4) V. Allegato 2, audio 3.

(5) V. Allegato 2, audio 4.

PRESIDENTE. « Chi è quella nave ? » chi lo dice ?

GABRIELE BARDAZZA, *consulente della Commissione*. Il problema è che nel momento in cui abbiamo le comunicazioni radio, se uno non si qualifica non si può sapere chi è che parla. Il « Chi è quella nave ? » è otto secondi prima del lancio del *mayday* e, probabilmente, siccome il *mayday* non è contestuale alla collisione, questa potrebbe essere già avvenuta; quindi, è qualcuno che, avendo visto la collisione, dice: « Chi è quella nave ? ». Chi sia non lo sappiamo.

Il prossimo è un audio che dura tre minuti e mezzo, perché è quello che succede immediatamente dopo il *mayday* del *Moby Prince*. Questa è un'altra di quelle considerazioni per cui ho chiesto la secretazione, nel senso che io sottolineo alcuni passaggi, poi ovviamente le valutazioni saranno le vostre. Subito dopo la collisione avviene prima quello che vi dicevo nelle precisazioni; c'è una voce che chiama « Capitaneria ! Capitaneria ! » in maniera concitata. Quella voce è del comandante Superina dell'*Agip Abruzzo*. Poi sentirete una voce (« Avvisatore ») che entra e si sposta sul canale 10. Poi c'è la voce di Savelli che, per la prima e unica volta, meno di due minuti dopo la collisione — alle 22.26.58, la collisione è alle 22.25.27 — anzi un minuto e mezzo dopo la collisione, per la prima e unica volta sul canale 16 chiama il *Moby Prince*.

(L'audio fa ascoltare un audio)⁽⁶⁾

GABRIELE BARDAZZA, *consulente della Commissione*. Vi ho lasciato questi tre minuti perché sono l'inizio, l'*incipit* di tutta questa vicenda. Per tre minuti e mezzo in cui ci sono delle comunicazioni, c'è solo un mezzo dei due coinvolti, la petroliera, che sta parlando alla radio. Il *Moby Prince* non si sente e dalla capitaneria di porto non c'è quello che avevo descritto anche precedentemente, nel senso che il coordinamento di un'operazione di soccorso, ancor prima di

essere un fatto tecnico-operativo, è un'affermazione d'autorità, ovvero: « Comando io », cioè « Questa è un'emergenza, esiste una nave incendiata, prendo il comando delle operazioni e dispongo e do ordini ». Questo noi non lo sentiremo mai. Non si sente mai qualcuno dalla capitaneria che arriva e fa un'affermazione d'autorità: « Comando io, tu fai questo, tu fai quell'altro ». Sarà un soccorso che, come sentirete, si sviluppa in maniera del tutto spontanea. Non è vero che non c'è stato nessun soccorso: escono ormeggiatori, rimorchiatori che si coordinano fra di loro; lo sentiremo un po' più avanti.

PRESIDENTE. Vorrei comunicare ai commissari che non c'è più il voto procedurale in Aula, quindi possiamo procedere.

GABRIELE BARDAZZA, *consulente della Commissione*. Siamo a sei minuti, mal contacti, dalla collisione e il comandante Canavina, che è sull'*Agip Napoli*, che si trova a più di un miglio e mezzo di distanza dal punto della collisione, chiama Compamare sul canale 16. Qui vi do una mia considerazione — prendetela come tale —: un miglio e mezzo corrisponde a poco meno di tre chilometri, quindi a una distanza ragguardevole. È notte, è vero che c'è un incendio e quindi probabilmente descrive un qualche cosa.

(L'audio fa ascoltare un audio)⁽⁷⁾

Mi sono perso un pezzo nel tagliare l'audio; è la parte dove dice: « Ma non avete ancora capito ? ». Però non è qui, è dopo. Scusate, poi lo troverete, ovviamente. Noi abbiamo alcuni stralci delle comunicazioni che avvengono sugli altri canali, perché ci sono due altre fonti audio, che sono quello che è definito il nastro Collodi e il video D'Alesio. Mi spiego: durante questa fase di emergenza c'è un giornalista, Luca Collodi, che è nei pressi della capitaneria di porto ed entra subito dopo l'emergenza; è lì che passa, non so cosa stia facendo, comunque è lì e ha un registratore e lo accende.

(6) V. Allegato 2, audio 5.

(7) V. Allegato 2, audio 6.

Quindi, registra le comunicazioni sia sul canale 16 sia quelle che « switchano » per un tempo di circa mezz'ora. Quindi abbiamo questa doppia verifica. Ripeto, entra nella capitaneria, non in IPL, infatti sia nella registrazione del nastro Collodi sia in quella del video D'Alesio le comunicazioni in francese non esistono, non ci sono proprio. L'altra fonte è la comunicazione che inizia circa cinque minuti dopo la collisione, che è il video D'Alesio: con una videocamera i D'Alesio riprendono la scena in mare e hanno il VHS acceso, quindi abbiamo anche lì la registrazione dell'audio; un paio di volte cambiano di canale, quindi abbiamo dei frammenti di comunicazione.

(L'audio fa ascoltare un audio)⁽⁸⁾

Questa è la descrizione in cui evidentemente, nonostante la comunicazione del comandante Superina sia chiara (« Una nave ci è venuta addosso ») e più volte sia ripetuto: « Non sappiamo né il nome né niente », da Compamare sembrerebbe all'inizio che ci sia un fraintendimento: « Sì, abbiamo capito, è incendiata l'Agip Abruzzo », come a dire che c'è un solo mezzo coinvolto, tant'è che probabilmente questa percezione ce l'ha anche Imperio Recanatini, il marconista. Le voci che sentite dall'Agip Abruzzo sono duplici: quella concitata del comandante Superina (« Siamo incendiati, siamo incendiati ! ») e quella del marconista, che dichiara correttamente: « Agip Abruzzo, incendio a bordo »; è quello che ha la voce un po' più impostata, perché il suo mestiere è appunto fare il marconista.

(L'audio fa ascoltare un audio)⁽⁹⁾

La situazione è che c'è un incendio a mare e c'è uno sversamento di materiali infiammabili, che hanno sostanzialmente incendiato il mare.

Alle 22.40.44 la torre di controllo di Pisa contatta l'avvisatore, perché — faccio una premessa — il comandante di un aereo di linea in atterraggio all'aeroporto Galileo

Galilei di Pisa, Bartolini, informa la propria torre di essere sulla verticale di un incendio che vede e descrive.

(L'audio fa ascoltare un audio)⁽¹⁰⁾

Sono passati un po' po' di minuti dalla collisione e la visibilità sta diminuendo in maniera repentina. I mezzi di soccorso... In questo momento c'è la nautica 446 dei Vigili del fuoco, che ha difficoltà a trovare l'Agip Abruzzo.

(L'audio fa ascoltare un audio)⁽¹¹⁾

Qui i vigili del fuoco sono in difficoltà e hanno bisogno di impostare una rotta, di avere un punto e delle coordinate, quindi le stanno chiedendo. Dall'Agip Abruzzo rispondono: « Siamo a 2 miglia e mezzo », quindi danno un'indicazione geografica, non la posizione. Danno un'indicazione geografica di dove sono.

(L'audio fa ascoltare un audio)⁽¹²⁾

I dialoghi che state ascoltando e che contengono numerose informazioni sono, sì, sostanzialmente gli stessi che esistevano già dal 1993, però — forse non l'ho sottolineato sufficientemente — erano degli audio su audiocassette che contenevano due tracce audio; se uno metteva le cuffie, da una parte sentiva un audio (il canale 16 sul destro) e sull'altro orecchio sentiva l'altro audio, sempre se avesse avuto un lettore stereo (e nel 1991 non era così scontato). Se aveva un mangiacassette, che era quell'oggetto in cui si infilavano le cassette e si spingeva il tasto *play*, il segnale, che era un mono, era miscelato e quindi arrivavano tutte e due le informazioni: era una cacofonia, sostanzialmente. Era molto difficile da ascoltare e per tenere conto dei tempi era necessario avere un cronometro che occorreva continuamente fermare, ogni volta che si spingeva il tasto. Quindi, tutte queste informazioni, con i tempi in cui avvengono, oggi sono possibili semplicemente perché

(8) V. Allegato 2, audio 7.

(9) V. Allegato 2, audio 8.

(10) V. Allegato 2, audio 9.

(11) V. Allegato 2, audio 10.

(12) V. Allegato 2, audio 11.

avrete dei *file* digitali, che sono molto più comodi. Questo per dire che l'ascolto che è stato fatto più e più volte e che farete anche voi, precedentemente non è mai stato fatto. Quindi, tutte le informazioni che ci sono dentro sono semplicemente da valorizzare. Ne vedrete tante. Anche sull'orientamento della petroliera, nel prossimo audio è abbastanza chiaro quello che viene detto.

(L'audio fa ascoltare un audio)⁽¹³⁾

Solo una precisazione: qui il comandante Superina dice che ha la prua a Sud e correttamente vi riporto che nella sentenza di primo grado, che poi verrà confermata e che è la verità processuale, cioè storica, di questo fatto fino alla Commissione precedente, si afferma che la petroliera avesse la prua rivolta verso Nord e che la collisione sia avvenuta col traghetto sulla sua rotta verso Olbia. Questa comunicazione, che ovviamente era già nota anche ai tempi, è stata « bypassata » — lo trovate nella sentenza — semplicemente con il giudice relatore che scrive che il comandante si è confuso, cioè ha confuso il Nord col Sud.

(L'audio fa ascoltare un audio)⁽¹⁴⁾

Questo era semplicemente per dire che alle 23.05, quindi passata mezz'ora dalla collisione, è un fatto che ci sia coinvolta un'altra nave, è un fatto che quest'altra nave sia incendiata, ma manca una fase di coordinamento della ricerca di qual è l'altra nave. Poi magari lo vedremo più approfonditamente, perché ci sono anche altri elementi, ma a quel momento, a mezz'ora dalla collisione, è noto che esista un'altra nave pure incendiata; magari poteva avere a bordo anche solo due persone ma nessuno si sta preoccupando di fare una ricerca.

(L'audio fa ascoltare un audio)⁽¹⁵⁾

Come vedete, le indicazioni delle coordinate sono varie, non sono esattamente sovrapponibili, ma stanno riferendo tutte di un'area molto precisa e molto localizzata della rada del porto di Livorno. Sulla posizione della petroliera, per chi ha letto la sentenza e ha visto le 82 citazioni di posizioni diverse e tutto quello che è venuto fuori negli anni, qui ci sono delle informazioni che secondo me è opportuno valorizzare o quantomeno valutare. Poi magari si dirà che hanno sbagliato tutti perché tutte queste informazioni erano errate per una qualche ragione.

(L'audio fa ascoltare un audio)⁽¹⁶⁾

Alle 23.08 il comandante della capitaneria di porto di Livorno, Sergio Albanese, si imbarca su una motovedetta, la CP 250, della capitaneria di porto ed esce sullo scenario. Formalmente sosterrà di non avere mai preso il comando. Vi posso dire che la voce del comandante Albanese — in tutti gli audio, non solo nello stralcio ma né prima né dopo né mai, sostanzialmente, nelle 24 ore — non si sentirà mai, né per diramare un ordine né per altro. Questa contestazione gli era già stata fatta. Il comandante Albanese non è stato rinviato a giudizio, è stato archiviato nella fase delle indagini preliminari. Alla Commissione del Senato disse sostanzialmente che, non avendo nulla da obiettare a quelle che erano le comunicazioni, si era limitato a stare in silenzio. Come vi ho ricordato, dal mio punto di vista il soccorso, ancor prima che un fatto tecnico-operativo è un'affermazione di autorità. Chiunque conosca un medico del 118 sa che, nel momento in cui arriva su uno scenario, si qualifica come medico e decide, dispone e si assume le responsabilità. In questo caso ciò non è mai avvenuto.

(L'audio fa ascoltare un audio)⁽¹⁷⁾

Questa è una comunicazione diversa, nel senso che sono comunicazioni che avvengono tra la capitaneria e una motovedetta, cioè è una comunicazione interna

(13) V. Allegato 2, audio 12.

(14) V. Allegato 2, audio 13.

(15) V. Allegato 2, audio 14.

(16) V. Allegato 2, audio 15.

(17) V. Allegato 2, audio 16.

alla capitaneria di porto, in cui condividono quelle che loro definiscono delle coordinate esatte. Nel documento scritto che uscirà da un'inchiesta sommaria della capitaneria di porto venti giorni dopo la collisione, di tutta questa serie di documenti — sia registrazioni audio sia brogliacci, quindi appunti delle motovedette — e di tutte queste posizioni, che sono le stesse che voi sentite e che ritrovate scritte nei brogliacci di navigazione, non c'è traccia.

(*L'audio fa ascoltare un audio*)⁽¹⁸⁾

A questo punto sono i rimorchiatori che chiedono meglio una spiegazione. Sono arrivati sottobordo e chiedono chi ha un problema di perdita.

(*L'audio fa ascoltare un audio*)⁽¹⁹⁾

Semplicemente per dirvi che in questo momento il *Moby Prince* non è ancora stato fisicamente riconosciuto. Si ha la percezione che è quello là in fondo, cioè che c'è un'altra nave incendiata, quindi chi è presente sullo scenario ha percezione che ci sia un'altra unità navale incendiata, ma non è ancora noto. In questo momento sulla petroliera si sono già apprestati a lasciare la nave; il personale si è apprestato a scendere e a sbarcare sulla lancia e poi sul rimorchiatore. La prontezza di spirito del comandante Superina, alle 23.30.56:

(*L'audio fa ascoltare un audio*)⁽²⁰⁾

Questo semplicemente per dare cognizione del fatto che poteva essere distratto sulla prua a Nord o a Sud, ma è molto preciso nel dichiarare che non è un abbandono nave ma che ci si sta semplicemente allontanando. Dal punto di vista del diritto marittimo l'abbandono nave vuol dire che diventa *res nullius* e il primo che arriva e l'accalappa è sua.

(*L'audio fa ascoltare un audio*)⁽²¹⁾

Qui siamo a oltre un'ora dalla collisione e, come vedete, le comunicazioni sono dirette tra i rimorchiatori e l'*Agip Abruzzo*. Quindi, è un soccorso contrattuale, ma in questo momento potrebbe ancora essere spontaneo; comunque non è un soccorso coordinato dal pubblico, questa è la cosa fondamentale.

(*L'audio fa ascoltare un audio*)⁽²²⁾

Questo è appunto quello che vi dicevo prima, cioè i vari soggetti si stanno coordinando tra loro, ma l'autorità delegata — per norma, non per tradizione — al soccorso per la vita in mare era individuata dall'allora vigente decreto interministeriale del 1° giugno 1978, ancora oggi in parte in vigore, che per la salvaguardia di vite in mare individua esattamente quali sono le figure che devono coordinare il soccorso e chi ha la responsabilità.

(*L'audio fa ascoltare un audio*)⁽²³⁾

Questo è il momento in cui gli ormeggiatori recuperano Alessio Bertrand. Di seguito, pochi minuti dopo, alle 23.42 vi lascio ascoltare gli ultimi quattro minuti affinché vi possiate meglio rendere conto di quello che succede dopo che viene ritrovato Bertrand, quando viene identificato il *Moby Prince*.

(*L'audio fa ascoltare un audio*)⁽²⁴⁾

Ho voluto lasciare interi questi quattro minuti, comprese le robe irripetibili, perché tra l'altro chi dice: « Lasciare libero il canale, c'è un soccorso in atto » è la capitaneria. Quindi vuol dire che qualcuno in ascolto c'era. Una volta che gli viene riferito che è un traghetto che sta facendo operazioni commerciali e quant'altro — qui sto entrando un po' nella parte anche di mie valutazioni e considerazioni che ho già fatto e quindi anche pubbliche — questa è una situazione che è così, come l'avete sentita.

(18) V. Allegato 2, audio 17.

(19) V. Allegato 2, audio 18.

(20) V. Allegato 2, audio 19.

(21) V. Allegato 2, audio 20.

(22) V. Allegato 2, audio 21.

(23) V. Allegato 2, audio 22.

(24) V. Allegato 2, audio 23.

Andrei avanti. Poi sugli audio ovviamente torneremo, perché da qui derivano delle considerazioni che bisognerà fare. Le farete, assolutamente non ho alcun dubbio. Sulla frequenza della 2182 vi ha già riferito in audizione Paolo Mastino su quel *mayday relay*. C'è un'altra comunicazione, sempre sulla 2182, più vicina ai fatti. Il *mayday relay* delle 6.45 della mattina dell'11 non si è riusciti a capire... Perché non esiste un registro dei *mayday*, un registro IMO (International Maritime Organization), qualche cosa che registri tutti i *mayday* lanciati via radio. L'unica emergenza nota che siamo riusciti a individuare dell'11 mattina è quella della *Haven*, un'altra petroliera, che si incentra tra Arenzano e Cogoleto, che però è di quasi cinque ore successiva. Se ci sia stato un *mayday* precedente non lo sappiamo. C'è una comunicazione sempre, sulla 2182, alle 22.56, quindi circa mezz'ora dopo la collisione.

(L'audio fa ascoltare un audio) ⁽²⁵⁾

C'è una considerazione che è l'interpretazione di quello che dicono, che qui ho scritto nella *slide* perché era già stata pubblicata: «Stiamo aspettando giù». Io non posso mettere la mano sul fuoco che stiano esattamente dicendo questo. Credo che ci siano dei passaggi assolutamente oggettivi. La 2182 è una frequenza di emergenza che non hanno le unità da diporto piccole; è un sistema che deve essere su navi mercantili, su unità di una certa dimensione e, soprattutto, che hanno un marconista. Riguardo alla persona che sta parlando, quello che possiamo dire in maniera oggettiva è che stava in una comunicazione estremamente concitata. Probabilmente un marconista, cioè un professionista delle comunicazioni via radio, questa modalità non l'avrebbe avuta se non in una condizione di emergenza, io valuto.

MARA LAPIA. Le registrazioni delle comunicazioni radio finiscono qui?

(25) L'audio non proviene dal canale 16, la cui trascrizione è stata affidata al personale della Guardia di finanza addetto all'archivio della Commissione, e pertanto non è compreso nei brani trascritti. Una ipotesi di trascrizione dell'audio è contenuta nella *slide* n. 24 (v. Allegato 1).

GABRIELE BARDAZZA, *consulente della Commissione*. No, vanno avanti fino alle 7 della mattina successiva e voi le avete.

MARA LAPIA. Abbiamo oggi la prova che hanno soccorso solo l'*Agip Abruzzo*.

GABRIELE BARDAZZA, *consulente della Commissione*. Ci saranno le considerazioni da fare, ma questo è, sostanzialmente, sì.

Questa immagine, che ho recuperato stamattina sul treno, è semplicemente per darvi una identificazione visuale dei mezzi dei quali abbiamo parlato: CP 250, CP 232, rimorchiatori eccetera. Ecco, quelli che vedete sono esattamente quelli che erano in giro quella notte, sono le fotografie di quei mezzi. Sono tre dei rimorchiatori del Neri (sono sostanzialmente gli stessi perché nella flotta erano quasi tutte unità gemelle), mancano gli altri due; la nautica dei Vigili del fuoco 446, che è ancora presente a Livorno, per chi volesse andare a vederla, e ancora sta navigando; la pilotina degli ormeggiatori, la stessa con cui hanno tratto in salvo Bertrand; e le due in alto sono la CP 232 e la CP 250 della capitaneria di porto, oggi Guardia costiera.

Se avete domande...

PRESIDENTE. Grazie, dottor Bardazza. Do la parola ai commissari, per domande e interventi di qualsiasi genere.

MARA LAPIA. Io veramente la ringrazio, dottor Bardazza, perché non nego che fino a oggi pensavo che stessimo facendo un buco nell'acqua; abbiamo ripercorso un po' gli argomenti della vecchia Commissione e, fondamentalmente, non avevamo nessuna novità. Lei, che è nostro consulente, lo sa, l'ha visto. Invece oggi abbiamo fatto un passo importante. Non che non sapessimo. Non scopriamo oggi che la *Moby Prince* non è stata soccorsa, però ora ne abbiamo le prove. Come sappiamo bene, un processo si basa sulla prova e anche una Commissione d'inchiesta si deve basare sulla prova. Nessuno ha l'ambizione di sostituirsi ai giudici, però dobbiamo avere sicuramente, se non ambizioni, una grande responsabilità di portare avanti una Com-

missione d'inchiesta con dei risultati; altrimenti ci porteremmo la colpa di non avere quagliato niente nei confronti dei parenti delle vittime. Io la ringrazio perché ha fatto un lavoro eccellente. Mi commuove e mi fa veramente star male aver assistito a quello che lei ha scoperto, questo spaccato di Italiuccia del soccorso approssimativo, del soccorso irresponsabile. Abbiamo visto un comportamento gravemente omissivo dei soccorsi. Per me, anche da sarda, con una nave con tanti sardi a bordo, e da italiana, con tanti cittadini italiani, vedere che alla fine è importantissimo scoprire che Bertrand aveva detto « Ci sono persone a bordo, persone che aspettano aiuto », vedere che è un atteggiamento omissivo (lo dico proprio da legale), vedere che invece si decide di tornare indietro, di non dare seguito comunque ai soccorsi e sentire anche i fischietti, sinceramente diventa veramente pesante.

Le domande che le voglio fare sono queste. Lei all'inizio ha esordito dicendo che questa sbobinatura è stata fatta in contraddittorio con la procura. Non le chiedo il senso letterale della parola, lo conosciamo benissimo; ma nel senso procedurale che cosa intendeva dirci? La magistratura ha acquisito questi atti? A un certo punto oggi mi sembra di aver superato tutta quella che è stata la mia impostazione di studio nei confronti di questa Commissione — bomba, non bomba, che cosa c'è stato all'interno della *Moby Prince* — perché nel momento in cui sento questo, a me interessa proiettare la mia attenzione sulla responsabilità del soccorso che non c'è stato, e dopo tanti anni è necessario che qualcuno paghi.

Poi le vorrei chiedere una cosa. All'inizio abbiamo sentito quella frase: « Chi è quella nave? ». Lei è in grado di pensare di poter fare una perizia vocale per capire se quella voce l'abbiamo sentita altre volte durante tutto l'ascolto del « bobinone »? Pensa che si possa fare una perizia per capire a chi era attribuibile quella frase? Non devo chiederle altro, le altre erano solamente mie considerazioni personali, che poi penso che verranno condivise un po' da tutti. La ringrazio.

BERNARDO MARINO. Anch'io mi unisco ai ringraziamenti. Vorrei fare una domanda sull'ultimo *file* audio che ci ha fatto ascoltare, una comunicazione concitata del probabile marconista. Io non ho ben capito se quella comunicazione potesse arrivare dal *Moby Prince* oppure da una terza imbarcazione. Non sono riuscito francamente a capire; forse sono io che non sono stato attento, però questo aspetto mi sembra da chiarire.

Il secondo aspetto che mi interessa è questo: ponendo in sincronismo le tracce audio che siete riusciti a isolare dal « bobinone » insieme alla perizia che la società privata Cetena sta conducendo per verificare quale fosse il tragitto del *Moby Prince*, lei ritiene che da questa comparazione possa arrivare qualche notizia rilevante per poter conoscere esattamente che cosa è accaduto quella notte sul piano del tragitto (se il tragitto del *Moby Prince* è stato deviato, se ci sono stati ostacoli o se invece la rotta era quella giusta per uscire da Livorno e raggiungere Olbia)? Grazie.

ANDREA FRAILIS. Io ringrazio Gabriele Bardazza per il suo contributo, che a questo punto è determinante. Dottor Bardazza, l'ascolto di queste di queste voci così concitate in quei momenti ci pone delle domande, però ci dà anche delle certezze, che conoscevamo ma che vengono ulteriormente consolidate dall'ascolto del « bobinone ». In primo luogo « Se uscite fuori ci vedete, vedete le fiamme » significa che l'incendio era ben visibile da terra da subito e che l'ipotesi di una collisione a causa della nebbia, che per i giorni e le settimane successive si è ancora ribadita e sottolineata, viene definitivamente messa da parte e smentita; perciò chi ha continuato a sostenerla anche dopo ha delle responsabilità precise sui ritardi che sono avvenuti poi nell'inchiesta. Non è un qualcosa che termina così, dopo 24 ore.

L'altro aspetto che voglio sottolineare è questo: la mancanza assoluta di una catena di comando è un fatto gravissimo, perché — come diceva lei giustamente — il soccorso è una manifestazione d'autorità che mai abbiamo sentito palesarsi.

La terza considerazione è sul comandante della capitaneria che sale a bordo e non dice nulla. Il fatto che il comandante non sia stato indagato è un'altra delle omissioni di queste inchieste; omissioni gravissime, non gravi.

Ovviamente mi unisco a quello che hanno detto i colleghi, non abbiamo nessun potere dal punto di vista giudiziario, ma abbiamo il potere di suscitare nell'opinione pubblica la protesta viva per quello che è accaduto, perché ricordo che il comandante Chessa è stato tacciato di essere il responsabile della tragedia, con un'omissione nel suo comportamento. E noi abbiamo il dovere di riabilitare la memoria, l'onorabilità e la professionalità del comandante Chessa anche sulla base di questo. Grazie.

GRAZIELLA LEYLA CIAGÀ. Ringrazio anch'io il dottor Bardazza per il lavoro che ha svolto. Vorrei capire meglio una questione: lei ha detto che queste tracce erano già note all'epoca, durante gli anni dei processi, però erano disturbate, per cui, per esempio, non si riuscivano a definire bene quanto oggi le sequenze temporali che adesso sono molto chiare. Però quello che le vorrei chiedere è se si può sapere con maggior dettaglio quali sono le informazioni nuove rispetto a quelle che già erano in possesso degli investigatori negli anni dei processi. Ad esempio, l'affermazione del comandante dell'*Agip Abruzzo* che la prua è a Sud era nota; poi viene contraddetta e, se non ho capito male, uno dei giudici ha detto che il comandante si è confuso. Quindi vorrei capire meglio quali delle informazioni che noi oggi abbiamo ricevuto erano già note e quali invece sono completamente nuove, giusto per capire meglio anche noi come muoverci e anche per il discorso delle responsabilità, che evidentemente non sono state forse accertate all'epoca del processo (lo dico in maniera edulcorata). Mi è molto chiaro che la novità sta nella tempistica precisa delle comunicazioni, grazie alle nuove tecnologie, e questo ci consentirà probabilmente di fare quella sovrapposizione tra l'audio e la posizione e la rotta, però vorrei capire se oltre a questo ci sono informazioni com-

pletamente nuove che all'epoca non erano conosciute.

Altra questione: mi chiedo se è una cosa usuale, dal suo punto di vista, il fatto che la *Moby Prince* circa 10-15 minuti prima della collisione abbia contattato la capitaneria di porto. Evidentemente 10-15 minuti prima è successo qualcosa che ha determinato la decisione del comandante – o del marconista, adesso non ricordo chi fosse – di contattare la capitaneria di porto, e questo è interessante anche rispetto a quel possibile cambio di rotta di cui si è parlato. Poi mi chiedo: come mai è stato cambiato canale? Infatti poi noi non sentiamo la conversazione, perché la capitaneria chiede di spostarla su un altro canale. Quello sarebbe molto interessante: come mai 10-15 minuti prima la *Moby Prince* prende contatto con la capitaneria? Per comunicare cosa e perché? E come mai anche questi continui passaggi di canale? Sono usuali? Quando avvengono? Erano su un canale, stavano parlando sul canale 16; perché ogni tanto ci sono questi passaggi? Grazie.

PIETRO PITTALIS. Grazie, presidente. Dagli audio che abbiamo ascoltato le comunicazioni sono sostanzialmente tra l'*Agip Abruzzo* e la capitaneria oppure comunicazioni interne, come lei stesso le ha definite. Ecco, non ho colto comunicazioni – e mi pare che sarebbero state quanto meno necessarie, urgenti e dovute – tra la *Moby Prince* e la capitaneria oppure tra la *Moby Prince* e anche, secondo le pratiche marinare, come accade spesso, con eventuali stazioni di ascolto o imbarcazioni in transito. Vorrei sapere se ciò è stato verificato e capire le ragioni di questo, che mi pare appunto un vuoto. Grazie.

ANDREA VALLASCAS. Grazie, presidente. Magari saranno domande banali, ma sono giusto delle richieste di chiarimento. Durante le registrazioni abbiamo sentito che dall'*Agip Abruzzo* si continuavano a dare ai soccorritori indicazioni generiche sulla posizione. Questo perché, secondo lei? Perché davano per scontato che la capitaneria di porto sapesse esattamente dove era l'*Agip Abruzzo* e quindi dicevano: «Noi siamo

a due miglia e mezzo », ben sapendo che magari la capitaneria conosceva le coordinate esatte? Oppure per una imprecisione dovuta, non so, alla fase concitata del momento, per cui l'operatore non ragionava in maniera così lucida?

Poi ho notato un'altra cosa: sono state date le coordinate dall'*Agip Abruzzo* mentre la capitaneria di porto ne ha date altre che erano leggermente differenti, se non ricordo male. Questa differenza, secondo lei, a cosa è dovuta? Può essere dovuta magari al fatto che la nave fosse « in balia », non più governata, e quindi magari ha subito un po' uno scostamento oppure era proprio un'imprecisione decisiva per fini delle indagini? Grazie.

PRESIDENTE. Se non ci sono altre domande, lascerei la parola per la replica al dottor Bardazza.

GABRIELE BARDAZZA, consulente della Commissione. Rispondo alla prima domanda dell'onorevole Lapia. Il contraddittorio con la procura è avvenuto nel momento in cui la Commissione, per il tramite dei suoi consulenti, si è recata in procura per acquisire il nastro audio originale dopo che era stata recuperata la macchina, cioè il lettore XMN-11, e che eravamo sicuri che questa avrebbe funzionato. A quel punto la procura ha chiesto di farlo essa stessa; hanno detto: « No, lo facciamo noi ». Alla domanda: « Ma ce l'avete la macchina? », la risposta è stata negativa. Quindi, semplicemente, si è deciso di farlo qui in quanto la macchina ormai era arrivata alla Camera, avevamo la fortuna di avere il signor Paolo Chessa che se ne occupava (essendo una macchina risalente) e inoltre la polizia giudiziaria della procura era la Guardia di finanza, come il personale del Nucleo speciale delle Commissioni parlamentari di inchiesta.

MARA LAPIA. E hanno acquisto agli atti tutta la sbobinatura?

GABRIELE BARDAZZA, consulente della Commissione. La prima, quella con la macchina originale, quella che prevedeva l'uti-

lizzo dell'elettronica della macchina. Quella è stata condivisa. Così si era deciso di fare col procuratore e con il sostituto che ha in carico il fascicolo, si era deciso un protocollo; quello è stato fatto e quello è stato restituito. Si è fatto insieme, un militare della Guardia di finanza incaricato dalla procura era qui presente ed è tornato a Livorno con la registrazione dei *file* WAV. Poi, siccome si è pensato che, mettendo le mani su quella macchina, si poteva utilizzare un'elettronica moderna con il sistema di trascinamento originale, è stato fatto ed è il lavoro che avete sentito adesso.

Sulla possibilità di individuare chi dice « Chi è quella nave? » le direi francamente di no, nel senso che io ho fatto fare già, nel tempo, una verifica dell'attribuzione della paternità di chi si qualifica come « This is Teresa, this is Teresa, for ship one in Livorno anchorage », che è una delle comunicazioni che avete sentito. È una comunicazione in inglese che viene sicuramente da « Livorno anchorage », quindi dalla rada del porto di Livorno. È una nave « Teresa » — che è evidentemente uno pseudonimo o un nome in codice — che sta comunicando con un'altra nave col nome in codice, che è « Ship one ». La comparazione tra due comunicazioni che sembrerebbero essere molto vicine con quella del comandante Theodossiou della *Gallant Two*, quando dice « This is Gallant Two »... Quel « this is » è stato comparato, è stato fatto di tutto per una comparazione, per un *finger print* audio, ma la possibilità di arrivare a una determinazione, pur essendo... Lo ascoltate e capite che è la stessa voce, dello stesso soggetto levantino che parla, è un cretese, quindi si capisce abbastanza bene che è lui. Ma la possibilità di sovrapporlo per trovare la dimostrazione che sia quella la voce è praticamente impossibile. Detto questo, l'ascolto è stato fatto su tutte le 24 ore del canale 16. Ci sono un po' di suggestioni di chi potrebbe essere, però poi si rischia che queste suggestioni allarghino il campo e dopo non si riescano più a tirare i fili, quindi direi di no.

La domanda dell'onorevole Marino immagino che si riferisse alla comunicazione « Stiamo aspettando qui ». Quella è una

comunicazione che è stata registrata sulla 2182, la frequenza di soccorso in onde medio-corte. Non possiamo dire con certezza che proviene dalla *Moby Prince*. È una comunicazione che così è stata ritrovata e le valutazioni, lo ripeto, non spettano a me. È un'apparecchiatura presente su unità navali grosse e che quindi hanno un marconista; è una comunicazione concitata, e mi sembra del tutto improbabile che un marconista possa comunicare in questa maniera, con questa concitazione. Riguardo a che cosa dica esattamente, quella che vi ho fatto ascoltare è un'interpretazione. Sotto c'è scritto, perché comunque notizie stampa avevano già dato quell'informazione dello «Stiamo aspettando qui»... Dice effettivamente «Stiamo aspettando qui», magari con uno straccio sulla bocca perché, se è in una condizione di fumo... È assolutamente suggestiva, me ne rendo perfettamente conto. Questo è, non abbiamo altro.

Riguardo alla sua seconda domanda, onorevole Marino, sul lavoro del Cetena: sì, questo è lo scopo di ciò che il Cetena sta facendo, cercare di raccogliere tutti gli elementi oggettivi che sono disponibili, e che negli anni non sono sempre stati considerati tutti insieme ma a piacimento. Quindi anche questi nuovi orari che vincolano in maniera decisamente più precisa la situazione verranno utilizzati; sono nella disponibilità del Cetena e verranno utilizzati nelle simulazioni che ci aspettiamo che fra non tanto tempo siano disponibili.

Rispondo ora all'onorevole Frailis sulla questione dell'incendio che era visibile. Anche qui, siccome tra i documenti testimoniali che abbiamo a disposizione abbiamo anche il video D'Alesio e l'altro video, quello detto del Limoncino, cioè abbiamo delle testimonianze videoriprese che si riescono a contestualizzare anche a livello temporale — quindi, quando sono state registrate —, mettere a sistema queste cose e valutarle tutte insieme non è mai stato fatto da nessuno. È un lavoro che la Commissione, anche grazie alla consulenza del Cetena, sta facendo.

Torno un attimo alla sua domanda, onorevole Marino, perché è una precisazione importante. Quello che farà il Cetena non

sarà la ricostruzione esatta di ciò che è successo, perché a distanza di trentun anni sarebbe veramente un azzardo pensare di poter fare la ricostruzione esatta, con gli elementi che abbiamo a disposizione. Sicuramente — concordo con quello che stava dicendo l'onorevole Frailis — sarà quella che rende coerenti tutti gli elementi oggettivi a disposizione e che quindi probabilmente sarà la più plausibile, e sarà una verità storica probabilmente diversa da quella che abbiamo letto fino adesso. Come probabilmente avete già cominciato a rendervi conto, alla verità storica oggi nota mancano una serie di pezzi fondamentali, perché la ricostruzione... Non ve lo dico.

L'onorevole Ciagà mi ha chiesto, sostanzialmente, quali sono in queste tracce le informazioni che erano già esistenti e quali sono assolutamente nuove. In realtà, questi sono tutti frammenti audio che erano già nella disponibilità, ma, come ho detto, la disponibilità tra il 1993, quando queste audiocassette sono diventate disponibili... Tenete conto che nella prima fase delle indagini, per quasi due anni, dall'aprile del 1991 al febbraio del 1993, questi audio non c'erano, la procura non li aveva acquisiti fin da subito e quindi tutta la verità storica, l'inchiesta sommaria, l'inchiesta formale, sono tutte state fatte... E l'inchiesta sommaria scritta dopo venti giorni traccia il solco di tutta la verità storica di questa vicenda, che è riassumibile così: prua a Nord, traghetto sulla sua rotta per Olbia, nebbia, ci va a sbattere contro, il destino. Viene scritta venti giorni dopo senza che nessuno abbia potuto ascoltare queste registrazioni. Verità storica che prevede appunto che la collisione avvenga fuori dal divieto di ancoraggio, quindi con la petroliera ancorata in posizione regolarissima, come la definisce il comandante Albanese fin dalla notte dell'incidente. Quello che è nuovo — e che credo che questa Commissione possa fare — è una valutazione dei contenuti che io ho cercato oggi di portarvi, cioè dei contenuti che queste comunicazioni, questi audio portano in sé. Abbiamo discusso, lo diceva l'onorevole Frailis, della nebbia, della modalità di propagazione dell'incendio a mare, della posizione, dell'o-

rientamento. Io non vi sto dicendo che è questo per forza, però sono fatti che sono stati registrati, sono dati oggettivi, come il video D'Alesio, come il video del Limoncino, e se ci sono delle considerazioni diverse da fare rispetto a quello che si vede o che si sente, devono essere giustificate, e non il contrario; perché quello che è successo fino adesso è esattamente il contrario.

Mi ha chiesto, onorevole Ciagà, se era usuale il cambiare canale. La risposta è sì, il canale 16 è definito «di chiamate soccorso». Chiamata vuol dire che io mi manifesto sul canale 16, chiedo alla capitaneria un colloquio e la capitaneria mi risponde dandomi un canale per liberare il canale 16. Chiamo la capitaneria di porto sul 16 e la capitaneria mi risponde: «Ci sentiamo sul 61». Quindi è assolutamente normale che ci siano questi cambi di canale, non c'è niente di sospetto, sono assolutamente usuali.

L'onorevole Pittalis mi chiedeva della questione che riguarda le comunicazioni. Sì, il *Moby Prince* dopo il primo *mayday*, che è già parzialmente coperto da una portante, non lo sentiamo più. Non ci sono più comunicazioni, forse fatta salva la successiva comunicazione che avviene. Gli apparati radio sono distinti; il canale 16 e il 2182 oggi li trovate nello stesso scatolotto ma allora erano differenti, apparati distinti. Teniamo presente che ad aprile del 1991 gli apparati VHF in grado di comunicare sul canale 16 a bordo del *Moby Prince* erano tre: uno in plancia, uno in sala radio e uno sulla lancia comando (una valigetta di emergenza). Stante che quello sulla lancia comando non lo dobbiamo considerare, rimangono quello in plancia, che probabilmente è stata abbandonata fin da subito, e quello della sala radio, che sta immediatamente alle spalle della plancia comando ma che potrebbe essere stata investita dalle fiamme o quantomeno essere entrata in una condizione di criticità abbastanza presto. Questa valutazione sugli audio... Qui faccio un passo e mi porto un po' più avanti. È vero, sul canale 16 non abbiamo comunicazioni. Avremmo voluto che la Commissione sentisse il comandante

Mario D'Ambrosio, che era in porto quella sera al comando del *Moby Vincent* e che era si era appena scambiato il comando tra il *Moby Prince* e il *Moby Vincent* con il comandante Chessa un mese prima; da Portoferraio, dove fa le visite di classe del Rina, lo porta a Livorno il comandante D'Ambrosio. Quindi avremmo voluto sentirlo, ma purtroppo il comandante D'Ambrosio ci ha lasciato anch'egli; questa è una vicenda risalente nel tempo. Perché sarebbe stato importante? Io ho incontrato il comandante D'Ambrosio nel 2012; purtroppo non stava già tanto bene di salute e soprattutto di testa era un po' confuso, ma mi aveva molto incuriosito perché a un certo punto il *Moby Vincent* alle 23.10 (vado a memoria) chiede alla capitaneria di porto l'autorizzazione a uscire in rada. È un traghetto anch'esso, è ancorato dentro il porto di Livorno, non deve fare la sua corsa e chiede di uscire in rada. La capitaneria nega la possibilità a questo traghetto di uscire in rada. Siccome la richiesta era abbastanza *sui generis* — che un traghetto chieda di uscire nel pieno di una emergenza o di quello che si già percepiva che fosse un'emergenza è abbastanza distonico — mi sono recato a Muggia, dove abitava D'Ambrosio, che serenamente ha risposto: «Ma perché sapevo che era coinvolto il *Moby Prince*, che aveva un sacco di persone a bordo, e l'unico posto dove poter mettere 140 persone era un traghetto dove poterle trasbordare». Al netto delle questioni tecniche e della difficoltà di fare un trasbordo, la domanda che mi è sorta immediatamente è stata: «Ma comandante, lei come faceva a saperlo?». Perché, come avete visto, fino a che gli ormeggiatori non dicono via radio che è la *Moby Prince*, teoricamente nessuno... Forse Savelli un minuto e mezzo dopo ha percezione che sia la *Moby Prince*, quando la chiama («*Moby Prince* da Livorno, mi ricevi?»); è passato un minuto e mezzo dal *mayday*. Come facevano a saperlo? Banalmente il comandante D'Ambrosio mi risponde: «L'ho sentito alla radio». Lì mi è venuta un po' di difficoltà perché l'audio del canale 16 già lo conoscevo e lì non c'è nessuna comunicazione. C'era stata la narrazione di tagli,

brogli eccetera; mi sono preoccupato. La risposta, come spesso capita utilizzando il sistema del rasoio di Occam – quindi, la roba più semplice è quella che probabilmente è successa –, è questa: mentre oggi tutti i marittimi hanno a bordo degli apparati radio che possono comunicare anche sul canale 16 serenamente, allora avevano degli apparati che si chiamavano « quarzati », ovvero avevano delle frequenze che erano proprie della compagnia ma non andavano sul canale 16. Tutti gli apparati che aveva acquistato la Nav.Ar.Ma. erano dei Motorola; adesso non ricordo il tipo, ma li avevano fatti « quarzare » tutti, quindi erano tutti su una frequenza Nav.Ar.Ma., una frequenza loro. Quindi riuscivano a parlare e hanno avuto contezza che fosse coinvolto il *Moby Prince* grazie alle comunicazioni interne, che però noi non abbiamo perché non erano sul canale 16 e non sono state registrate. Questo, onorevole Pittalis, è il motivo per cui non abbiamo comunicazioni e non abbiamo più sentito altre comunicazioni.

L'onorevole Vallasca invece centra un altro dei problemi che io ho introdotto. Più volte vengono chieste le coordinate. Allora, stabiliamo una cosa molto chiara: in mare oggi è molto semplice stabilirle esattamente, perché abbiamo il GPS, tiri fuori il telefonino e ti dà la posizione più o meno giusta; anche qui, a seconda di quando lo tiro fuori (60 metri, 65, 5), a seconda di dove sono, mi dà una posizione con una certa precisione. In mare nel 1991 il GPS non c'era, o quantomeno non è vero che non c'era ma era un sistema integrato che non era immediatamente disponibile. La posizione la si faceva utilizzando o le carte nautiche o leggendo uno strumento, il Loran, un radiogoniometro che utilizzava un sistema che non era precisissimo e aveva delle difficoltà, perché sostanzialmente faceva quello che fanno oggi i GPS: in un triangolo hanno un segnale, che adesso è un segnale codificato che arriva dai satelliti e quindi quando si incrociano esattamente si sa dove si è per questa ragione; allora lo facevano con delle antenne che emettevano un segnale a terra, erano radiofari che consentivano appunto questa triangola-

zione. Essendo però a terra ed essendo meno rispetto alla costellazione dei satelliti, la precisione era meno immediata, nel senso che, letto un numero sul Loran a un certo istante, se passavano dieci minuti, pur non essendomi spostato, questo numero poteva leggermente cambiare. In realtà quello che avviene però – ed è un'osservazione più che corretta quella che ha fatto l'onorevole Vallasca – è che più di una volta vengono chieste al comandante dell'*Agip Abruzzo* le coordinate o geografiche o Loran, perché immediatamente il vigile del fuoco avrebbe potuto digitarle per poter raggiungere il luogo dove si trovava questa unità. In realtà il comandante Superina più volte restituisce un'informazione geografica (« Siamo a 2 miglia e mezzo a Sud della Vegliaia »), che può essere letta in due modi, per onestà devo dirlo. Il primo è un'immediata fruizione dell'informazione che ti sto dando, che è vera nel momento in cui io riesco a orientarmi, so dov'è il faro e dov'è la Vegliaia; nel momento in cui sono completamente al buio questa informazione per me è praticamente inusabile, cioè non fruibile. Diverso è il motivo per cui a un certo punto nega per un po' le coordinate geografiche, dopodiché invece le dichiara. Faccio anche un'ulteriore precisazione: nessuno quella sera sapeva che il canale 16 era registrato, semplicemente perché quello era un programma sperimentale delle Poste e Telegrafi. Oggi sappiamo che tutte le comunicazioni sono registrate in digitale: nel caso del disastro della *Costa Concordia*, nel tempo di dieci minuti le telefonate del comandante De Falco sono diventate virali sul *web*. Allora nessuno sapeva che queste registrazioni avvenivano. Negli anni si è detto: « Ah, no, ma non voleva far sapere esattamente dove fosse ». Non so se questa possa essere una giustificazione, nel momento in cui mi metto nei panni del comandante di una petroliera che sta andando a fuoco; secondo me, prima dico correttamente dove sto, meglio è per tutti, e poi vediamo se il fatto che sia nel posto dove non devo essere... Secondo me, quindi, quella valutazione non ci sta tanto, nella gestione dell'emergenza. Dopo, invece, quello che è successo nell'accerta-

mento di dove stava la posizione della petroliera anche a livello processuale... Questo lavoro della Commissione sta mettendo a sistema tutto quello che c'è a disposizione. Esistono delle relazioni che hanno utilizzato un GPS. Questa è un'audizione segreta, quindi posso serenamente anticiparlo: il consulente della Nav.Ar.Ma. aveva contezza che la posizione della petroliera al momento della collisione – o quella che si è ritenuta la presunta posizione della collisione – era all'interno del divieto di ancoraggio, ed è un'informazione che aveva a disposizione dal 26 aprile 1991. Nessuno della Nav.Ar.Ma. ha mai alzato la mano e ha detto: « Guardate che voi eravate in divieto di sosta » (consentitemi di dire così), che non è un divieto di sosta per lavaggio delle strade; è un po' come essere fermi con le luci spente in corsia di sorpasso in autostrada: sono incolpevole, però se sto in una posizione così forse una corresponsabilità io ce l'ho. Ecco, la Commissione – anche qui, sono tutti elementi che verranno messi a sistema – ha certezza che c'è la prova documentale *per tabulas* che la Nav.Ar.Ma. fosse informata il 26 aprile che la posizione della petroliera era in divieto di ancoraggio, ma non ha mai utilizzato questa informazione.

Il motivo per cui le posizioni sono leggermente diverse gliel'ho detto. Se avesse voglia di fare questo esercizio, all'interno della sentenza, nelle 812 pagine, oltre a essere citata la nebbia per 394 volte, le posizioni indicate sono 82 e sostanzialmente vanno da Talamone fino a un paio che sono addirittura sulla terraferma. Quindi, il motivo per cui successivamente e per anni – perché anche nell'inchiesta della procura, che tra il 2006 e il 2010 questo aspetto, pur essendo magari un tema prescritto dal punto di vista penale, comunque in qualche misura lo hanno affrontato e hanno fatto fare una consulenza che ha utilizzato un sistema statistico piuttosto che altri metodi – non sono riusciti a identificare dove fosse la petroliera al momento della collisione, lasciando sempre un'alea un po'... Invece credo che uno tra i risultati – quelli che citava anche l'onorevole Lapia – ai quali questa Commissione

potrà arrivare è che esistono degli strumenti; abbiamo le immagini Landsat, si tratterà semplicemente di verificare se queste immagini sono utilizzabili dal punto di vista geografico, quindi se possono essere georeferenziate. La posizione di unità navali sicuramente alle 7 della mattina successiva noi l'abbiamo ed è documentalmente testimoniata. Poi qualcuno, come vi dicevo prima, potrà dire: « Ma sì, quella che abbiamo alle 7 della mattina dopo non è quella delle alle 22.30 in cui è avvenuta la collisione ». Va bene, ma dovrà essere giustificato. In realtà la posizione che c'è nella verità storica è una posizione che viene presa il 14 aprile, tre giorni dopo, ed è indicata nell'ultima pagina dell'inchiesta sommaria della capitaneria di porto; a pagina 452, su un foglio di carta non firmato, c'è un punto che dice: la posizione è questa, fuori dal divieto di ancoraggio.

Credo che non ci siano altre domande a cui rispondere.

PRESIDENTE. Grazie a te, Gabriele, grazie davvero. Concludo l'audizione ricordando a tutti – lo faccio per dovere – che si è trattato di un'audizione secretata, il cui resoconto naturalmente sarà redatto nel giro di alcuni giorni. Noi avremo accesso al resoconto, ovviamente, ma saremo tenuti al vincolo di riservatezza per quanto riguarda i contenuti del verbale, fin quando questa stessa Commissione non deciderà la desecretazione di alcuni specifici atti o del complesso degli atti. Questo naturalmente riguarda sia i commissari sia i consulenti della Commissione.

Ritengo che sia bene allegare al resoconto dell'audizione le *slide* proiettate in questa seduta.

MARA LAPIA. Magari, presidente, sarebbe bene anche scriverlo in chat dei commissari. Io auspico che nel momento in cui si deciderà, la Commissione possa far uscire le eventuali novità in maniera congiunta, e non commissario per commissario.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda questo resoconto, essendo secretato, in realtà

non dovrebbe uscire nulla, questo è il vincolo a cui siamo tenuti.

MARA LAPIA. Per questo le chiedo di scriverlo in chat.

PRESIDENTE. Io penso che una comunicazione informale in chat forse non sarebbe opportuna. L'abbiamo detto e nel resoconto della seduta è stato detto, quindi coloro che chiederanno l'accesso al resoconto sapranno che è secretato. Non credo che su questi aspetti ci debbono essere comunicazioni informali del presidente via chat, anche per una ragione di correttezza istituzionale.

Poi ricordo a tutti noi che nel mese di luglio, se non sbaglio, è prevista la redazione e la pubblicazione della relazione intermedia sui lavori della Commissione. In realtà sarà molto più che a metà mandato. In quella relazione dovremo fare il punto del lavoro svolto fin qui, per poi proseguirlo fino alla relazione conclusiva.

Credo che già la prossima settimana ci vedremo per una riunione dell'ufficio di presidenza o per un'audizione tra quelle che avevamo programmato. Abbiamo due possibili audizioni. Una è quella di colui che coordinava la flotta della Snam. Sapete che una delle piste di lavoro è proprio quella relativa all'*Agip Abruzzo*. Oggi abbiamo parlato tanto del punto di fondo, di dove si trovava l'*Agip Abruzzo*, del fatto che l'*Agip Abruzzo* avesse le luci accese o spente,

e sapete che abbiamo scritto all'Eni chiedendo di poter avere i materiali che furono redatti nell'eventuale inchiesta interna su quanto era accaduto per lo meno all'*Agip Abruzzo*, essendo una nave della flotta Snam e quindi Eni. Con ogni probabilità audiremo o il capo del cosiddetto armamento Snam oppure Alfred Komin, che è colui che ha scoperto o comunque isolato le foto satellitari relative alla baia di Livorno all'epoca dei fatti, ricavandole dai materiali satellitari del Servizio geologico statunitense. Queste sono due audizioni che potremmo svolgere, credo, già nelle prossime settimane. Gli uffici, che ringrazio ancora, hanno preso preliminarmente contatto con l'allora responsabile della flotta Snam, che è un signore di una certa età ma molto vigoroso. Per quanto riguarda Komin avvieremo i contatti già in questi giorni. Questo per darvi un quadro dei prossimi passi che faremo.

Se non ci sono domande o interventi dei commissari, passiamo in seduta pubblica.

(I lavori riprendono in seduta pubblica).

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Barozza e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.

*Licenziato per la stampa
il 26 ottobre 2022*

ALLEGATO 1

Documentazione depositata dal dottor Gabriele Bardazza, consulente della Commissione.

Commissione di inchiesta sulle cause
del disastro del traghetto Moby Prince

**RIVERSAMENTO NASTRO
AUDIO REGISTRATO DA
LIVORNO RADIO
10-11 APRILE 1991**

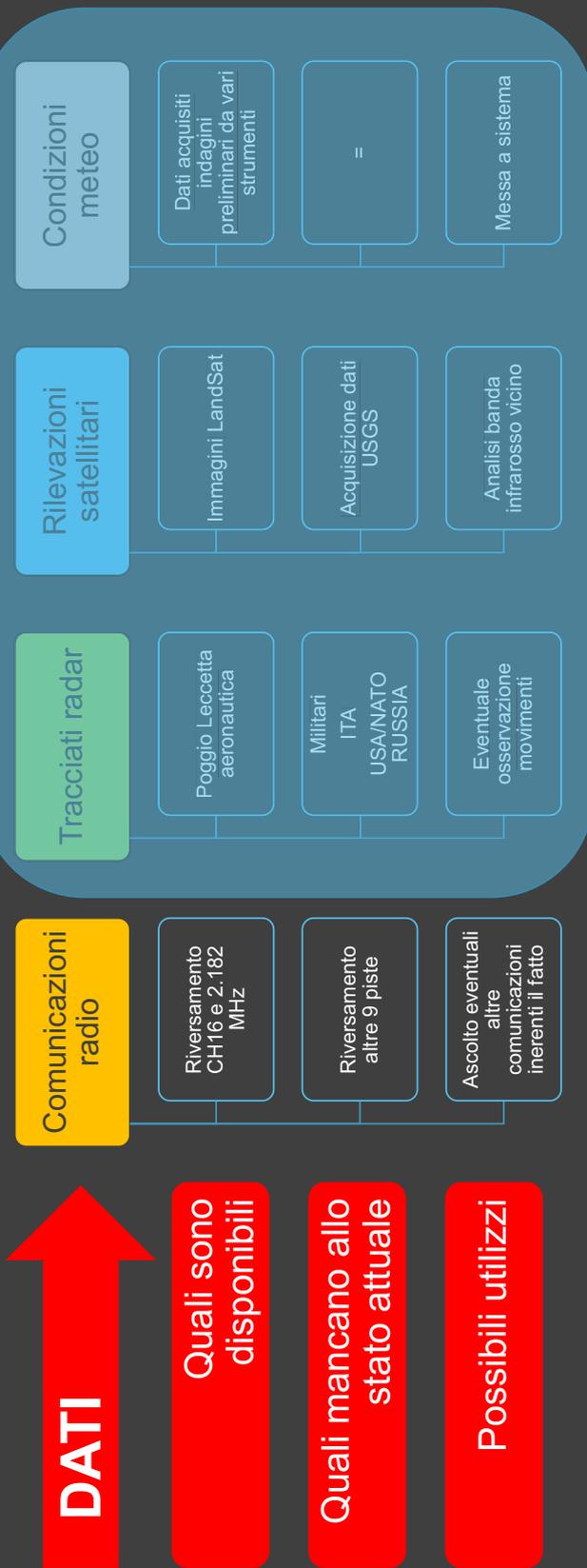
Roma – 3 maggio 2022

Camera
dei
deputati

ATTIVITA' COMMISSIONE Camera dei Deputati

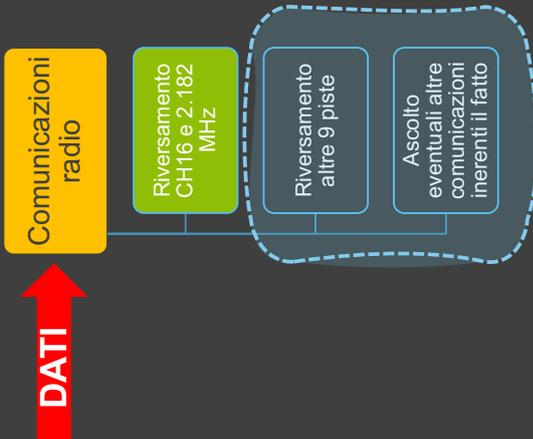
c) **Accertare le modalità della collisione**

c) accertare con la massima precisione le circostanze della collisione tra il traghetto **Moby Prince** e la petroliera **Agip Abruzzo**, le comunicazioni radio intercorse tra soggetti pubblici e privati nelle giornate del 10 e 11 aprile 1991, i tracciati radar e le rilevazioni satellitari di qualsiasi provenienza inerenti al tratto di mare prospiciente il porto di Livorno nelle stesse giornate;

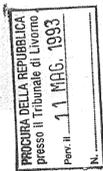


Slide presentazione dello scorso 18 gennaio 2022

ATTIVITA' COMMISSIONE Camera dei Deputati



Slide presentazione dello scorso 18 gennaio 2022



Relazione tecnica redatta dalla ditta "Eclipse di Giugornio Francesco" inerente le operazioni di copia ed elaborazione digitale delle comunicazioni registrate dalla stazione PP e TT di Livorno Radio nei giorni 10 ed 11 Aprile 1991.

1993 Consulenza Tecnica d'Ufficio

Relazione tecnica redatta dalla ditta "Eclipse di Giugornio Francesco" inerente le operazioni di copia ed elaborazione digitale delle comunicazioni registrate dalla stazione PP e TT di Livorno Radio nei giorni 10 ed 11 Aprile 1991.

Premessa

In data 12 Febbraio 1993 la Procura della Repubblica del Tribunale di Livorno ha dato incarico alla ditta "Eclipse di Giugornio Francesco" di effettuare le operazioni come di seguito indicate (estratto del contratto):

1) La Procura della Repubblica del Tribunale di Livorno nell'ambito del procedimento penale relativo all'evento del 10 Aprile 1991 "collisione nella rada di Livorno del traghetto Moby Prince con la petroliera Agip Abruzzo", ha deciso di procedere all'esame delle comunicazioni registrate dalla stazione delle PP e TT di Livorno Radio nei giorni 10 ed 11 Aprile 1991, affidando l'incarico all'Eclipse di Giugornio Francesco via della Chiesa di Lizzo 34, 51030 Pistoia.

Per questo autorizza la commissione dei CC.TT.UU. rappresentata dall'Ing. Caspiare Pulito a stipulare regolare contratto con la ditta "Eclipse" ad eseguire i lavori sotto indicati.

A) Copia della bobina a nastro originale di ore 24 (ventiquattro) su supporti digitali: la bobina contiene le comunicazioni dalle ore 7:00 del 10 Aprile 1991 alle 7:00 del giorno successivo relative ai canali 16 VHF marino (156.800 MHz), e 2.182 KHz miscelato con il 2.023 KHz, per un totale di due piste audio, denominate pista 9 e pista 11.

Lo scopo della digitalizzazione sarà quello di ottenere una copia più fedele possibile all'originale, senza dover in seguito riutilizzare la bobina originale per altre lavorazioni.

La digitalizzazione avverrà presso la sede di Livorno Radio secondo modi e termini da concordarsi con il personale addetto, utilizzando come sorgente un registratore simile a quello che a suo tempo produsse la bobina originale, e come registratore digitale l'apparecchiatura che la Eclipse riterrà più opportuna.

ATTIVITA' COMMISSIONE Camera dei Deputati

1997 Periti del Giudice

Slide presentazione dello scorso 18 gennaio 2022

```

    graph TD
      DATI[DATI] --> A[Comunicazioni radio]
      A --> B[Riversamento CH16 e 2.182 MHz]
      A --> C[Riversamento altre 9 piste]
      A --> D[Ascolto eventuali altre comunicazioni inerenti il fatto]
    
```

FONITCETRA

Nuova Fonit Cetra S.p.A.
 Sede Legale, Uffici:
 Tribunale di Milano
 Palazzo RAI
 C.so Sempione, 27
 20145 Milano
 Tel. (02) 34.562.1, sel. pass.

Cap. vers. L. 10.000.000.000
 Tribunale di Milano
 C.A.A. N. 1257021
 Cod. Fisc. e Partita IVA 08904310151

Filiale Roma
 Via Oltrava 14
 00195 Roma
 Tel. 06-372271 f.a.
 Fax. 06-3701804

Milano 5 Marzo 1997

**Al Giudice Delegato EX ART. 228 CPP Dr.ssa Maria Sammarco
 Presso Tribunale di Livorno**

Relazione sulle operazioni peritali riguardanti l'esame delle copie del nastro originale audio registrato alla stazione radio costiera di Livorno (IPL) il giorno 10/4/91.

Avendo ricevuto nomina di affidamento peritale in udienza del 20/09/96 dal Tribunale di Livorno nel procedimento penale c/ROLLA VALENTINO+3(disastro Moby Prince) si procede a quanto stabilito in suddetta udienza.

Premesse

1. I tempi espressi in ore, minuti, secondi a cui si farà riferimento in questa relazione, ricavati sulla pista N° 2 (contenente un codice temporale) del nastro audio in oggetto di questa perizia, sono riferiti al tempo GMT.
2. Dopo attentissimo ascolto di tutto il materiale disponibile, le operazioni di ottimizzazione e ricostruzione tecnica sono state effettuate sulle copie del nastro originale con particolare riferimento alle piste N° 9 (canale di soccorso Ch 16) e N° 11 (Onde Medie-Corte), poiché queste si sono rivelate le uniche contenenti informazioni inerenti al disastro Moby Prince.

Sono stati riscontrati altri due brevi interventi durante l'esame delle piste 1-3-4-5-6-7-8-10, ma si è potuto constatare che non rappresentano materiale inerente ai fatti in oggetto.

3. Il nastro originale, letto e copiato nei locali della Società Nederlandse Spoorwegen nella città di Amersfoort, presentava due partenze: la prima indicava la data del 09/04/91 ore 09.47.49; la seconda la data 10/04/91 ore 07.55.16.

ATTIVITA' COMMISSIONE Camera dei Deputati

DI COSA SI NECESSITA



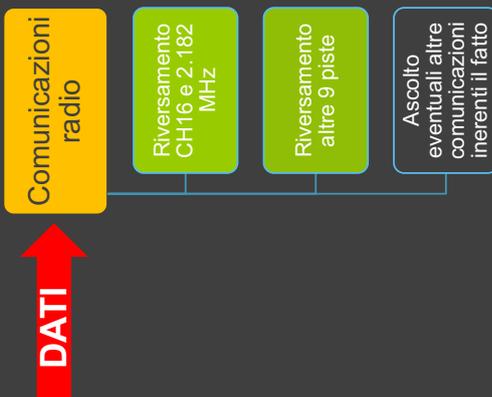
Nastro audio registrato da IPL, 11 piste
In archivio Tribunale di Livorno

Ottenuto il nastro e svolte
operazioni in contraddittorio
con la PG della Procura della
Repubblica di Livorno



Registratore Philips XMN-11
In Germania in vendita da privato

Acquistato dalla
Commissione a dicembre
2021 e trasferito a Roma



Slide presentazione dello scorso 18 gennaio 2022

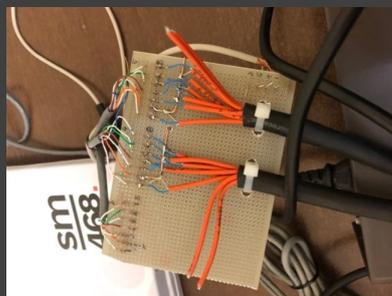
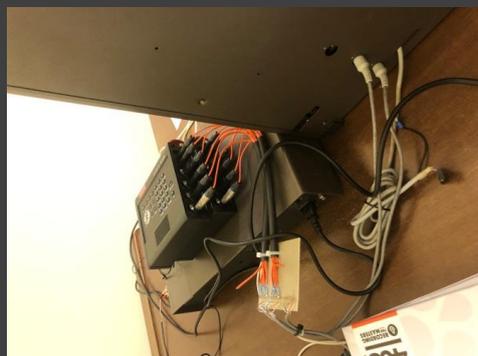
ATTIVITA' COMMISSIONE Camera dei Deputati

Comunicazioni
radio

Riversamento
CH16 e 2.182
MHz

Riversamento
altre 9 piste

Ascolto
eventuali altre
comunicazioni
inerenti il fatto



Slide presentazione dello scorso 18 gennaio 2022

ATTIVITA' COMMISSIONE Camera dei Deputati



Nastro audio analogico originale



File audio digitali

Slide presentazione dello scorso 18 gennaio 2022

ATTIVITA' COMMISSIONE Camera dei Deputati

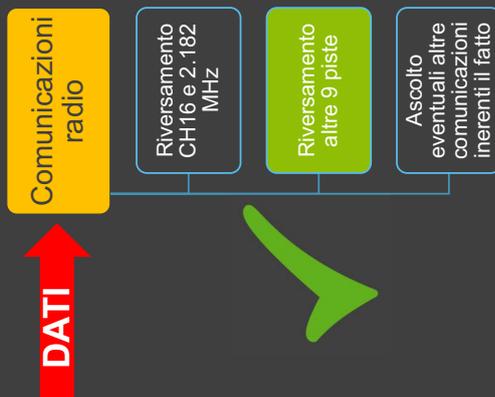
28, 29 e 30 dicembre 2021

Attività di riversamento del
contenuto integrale del
nastro originale di Livorno
Radio presso gli uffici tecnici
della Commissione

Realizzati n.126 file audio in
formato WAV non compresso

Oltre 240 ore di registrazione
~ 134 GB dimensione
complessiva del lavoro
prodotto

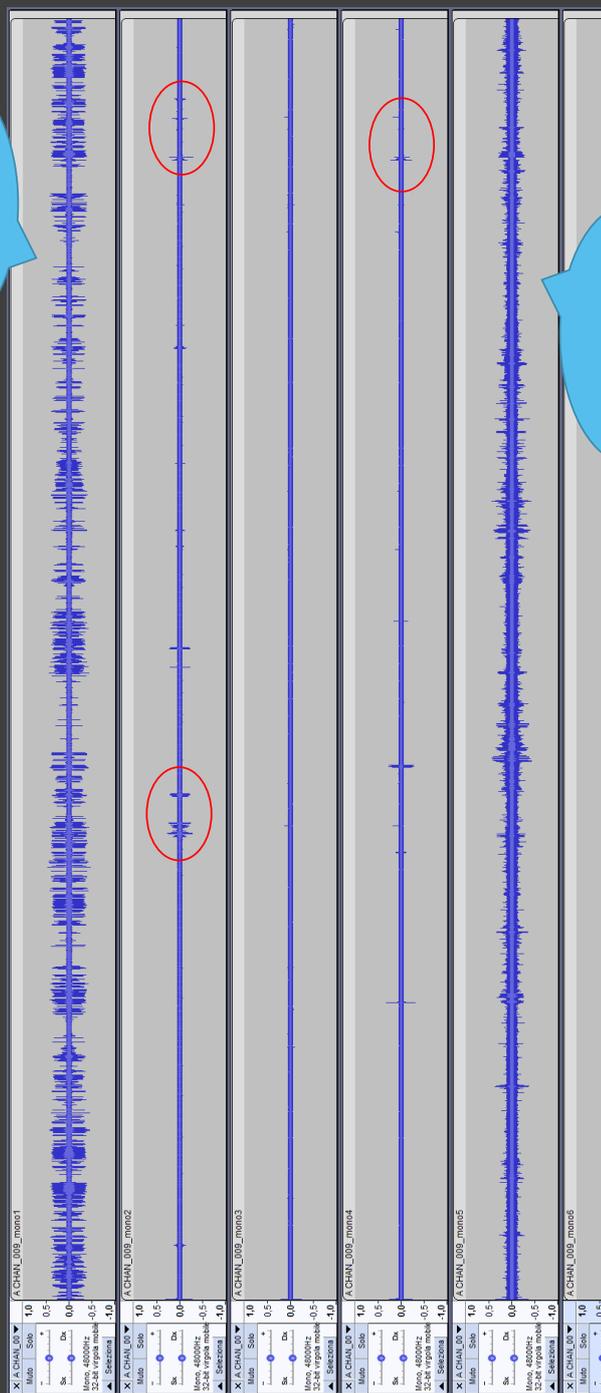
Slide presentazione dello scorso 18 gennaio 2022



giorno 1 -28-12-2021	giorno 2 -29-12-2021	giorno 3 -30-12-2021
Scheda A	Scheda A	Scheda A
A CHAN_005_mono1.wav	A CHAN_009_mono1.wav	A CHAN_013_mono1.wav
A CHAN_005_mono2.wav	A CHAN_009_mono2.wav	A CHAN_013_mono2.wav
A CHAN_005_mono3.wav	A CHAN_009_mono3.wav	A CHAN_013_mono3.wav
A CHAN_005_mono4.wav	A CHAN_009_mono4.wav	A CHAN_013_mono4.wav
A CHAN_005_mono5.wav	A CHAN_009_mono5.wav	A CHAN_013_mono5.wav
A CHAN_005_mono6.wav	A CHAN_009_mono6.wav	A CHAN_013_mono6.wav
A CHAN_005_sl.wav	A CHAN_009_sl.wav	A CHAN_013_sl.wav
A CHAN_006_mono1.wav	A CHAN_010_mono1.wav	A CHAN_014_mono1.wav
A CHAN_006_mono2.wav	A CHAN_010_mono2.wav	A CHAN_014_mono2.wav
A CHAN_006_mono3.wav	A CHAN_010_mono3.wav	A CHAN_014_mono3.wav
A CHAN_006_mono4.wav	A CHAN_010_mono4.wav	A CHAN_014_mono4.wav
A CHAN_006_mono5.wav	A CHAN_010_mono5.wav	A CHAN_014_mono5.wav
A CHAN_006_mono6.wav	A CHAN_010_mono6.wav	A CHAN_014_mono6.wav
A CHAN_006_sl.wav	A CHAN_010_sl.wav	A CHAN_014_sl.wav
A CHAN_007_mono1.wav	A CHAN_011_mono1.wav	A CHAN_015_mono1.wav
A CHAN_007_mono2.wav	A CHAN_011_mono2.wav	A CHAN_015_mono2.wav
A CHAN_007_mono3.wav	A CHAN_011_mono3.wav	A CHAN_015_mono3.wav
A CHAN_007_mono4.wav	A CHAN_011_mono4.wav	A CHAN_015_mono4.wav
A CHAN_007_mono5.wav	A CHAN_011_mono5.wav	A CHAN_015_mono5.wav
A CHAN_007_mono6.wav	A CHAN_011_mono6.wav	A CHAN_015_mono6.wav
A CHAN_007_sl.wav	A CHAN_011_sl.wav	A CHAN_015_sl.wav
Scheda B	Scheda B	Scheda B
B CHAN_005_mono1.wav	B CHAN_009_mono1.wav	B CHAN_013_mono1.wav
B CHAN_005_mono2.wav	B CHAN_009_mono2.wav	B CHAN_013_mono2.wav
B CHAN_005_mono3.wav	B CHAN_009_mono3.wav	B CHAN_013_mono3.wav
B CHAN_005_mono4.wav	B CHAN_009_mono4.wav	B CHAN_013_mono4.wav
B CHAN_005_mono5.wav	B CHAN_009_mono5.wav	B CHAN_013_mono5.wav
B CHAN_005_mono6.wav	B CHAN_009_mono6.wav	B CHAN_013_mono6.wav
B CHAN_005_sl.wav	B CHAN_009_sl.wav	B CHAN_013_sl.wav
B CHAN_006_mono1.wav	B CHAN_010_mono1.wav	B CHAN_014_mono1.wav
B CHAN_006_mono2.wav	B CHAN_010_mono2.wav	B CHAN_014_mono2.wav
B CHAN_006_mono3.wav	B CHAN_010_mono3.wav	B CHAN_014_mono3.wav
B CHAN_006_mono4.wav	B CHAN_010_mono4.wav	B CHAN_014_mono4.wav
B CHAN_006_mono5.wav	B CHAN_010_mono5.wav	B CHAN_014_mono5.wav
B CHAN_006_mono6.wav	B CHAN_010_mono6.wav	B CHAN_014_mono6.wav
B CHAN_006_sl.wav	B CHAN_010_sl.wav	B CHAN_014_sl.wav
B CHAN_007_mono1.wav	B CHAN_011_mono1.wav	B CHAN_015_mono1.wav
B CHAN_007_mono2.wav	B CHAN_011_mono2.wav	B CHAN_015_mono2.wav
B CHAN_007_mono3.wav	B CHAN_011_mono3.wav	B CHAN_015_mono3.wav
B CHAN_007_mono4.wav	B CHAN_011_mono4.wav	B CHAN_015_mono4.wav
B CHAN_007_mono5.wav	B CHAN_011_mono5.wav	B CHAN_015_mono5.wav
B CHAN_007_mono6.wav	B CHAN_011_mono6.wav	B CHAN_015_mono6.wav
B CHAN_007_sl.wav	B CHAN_011_sl.wav	B CHAN_015_sl.wav

ATTIVITA' COMMISSIONE Camera dei Deputati

CH 16



Comunicazioni
radio

Riversamento
CH16 e 2.182
MHz

Riversamento
altre 9 piste

Ascolto
eventuali altre
comunicazioni
inerenti il fatto

Slide presentazione dello scorso 18 gennaio 2022

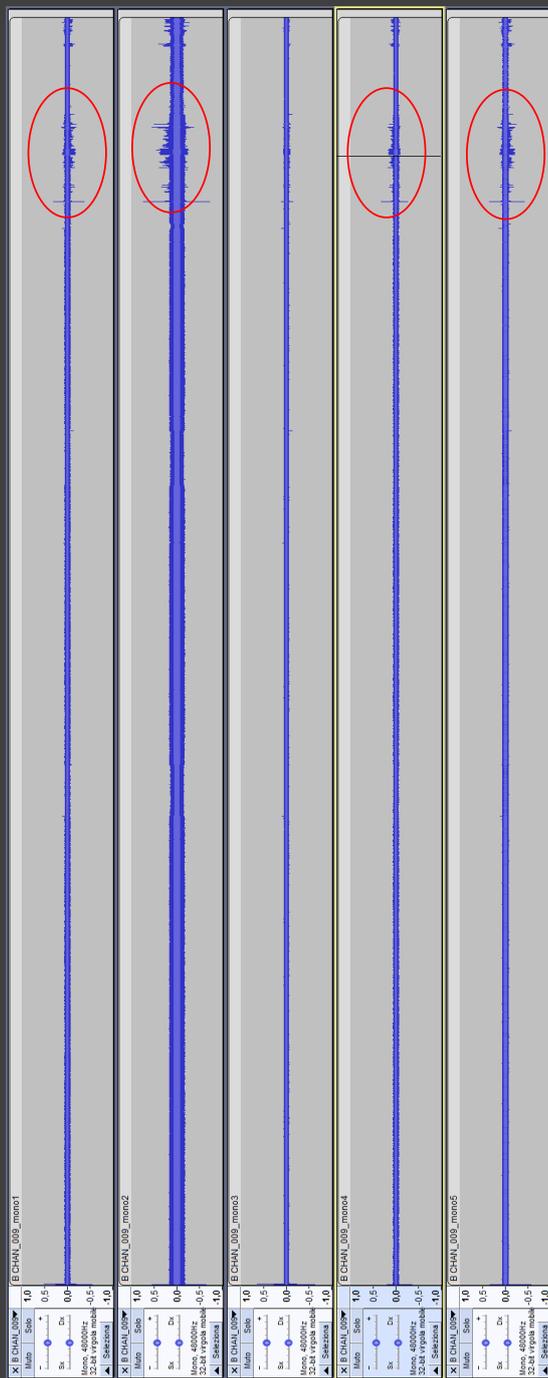
ATTIVITA' COMMISSIONE Camera dei Deputati

Comunicazioni
radio

Riversamento
CH16 e 2.182
MHz

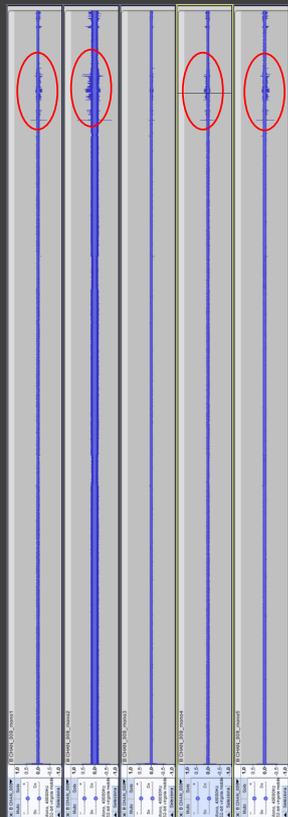
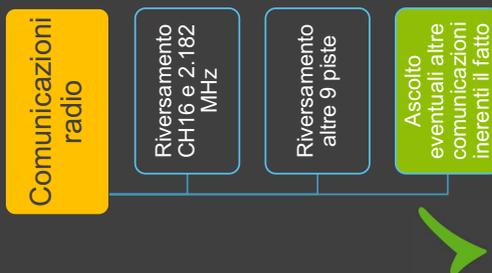
Riversamento
altre 9 piste

Ascolto
eventuali altre
comunicazioni
inerenti il fatto



Slide presentazione dello scorso 18 gennaio 2022

ATTIVITA' COMMISSIONE Camera dei Deputati



COSA SONO I FRAMMENTI AUDIO TROVATI?

Probabilmente sono *rumori* o interferenze elettromagnetiche che si possono generare tra due cavi vicini di un circuito ovvero **DIAFONIE** e dipendono dal sistema di registrazione Philips XMN-11 usato nel 1991.

La causa è il campo elettromagnetico tempo-variabile che si genera attorno a un cavo in cui passa corrente non costante (segnale radio) generando uno scambio di energia da una linea all'altra, all'interno dello stesso conduttore, creando un disturbo indesiderato (la diafonia appunto).

Slide presentazione dello scorso 18 gennaio 2022

ATTIVITA' COMMISSIONE Camera dei Deputati

RAPPORTO PRELIMINARE ASCOLTO

- **Oltre 240 ore di registrazioni acquisite**
- **Tracce CH16 e 2.182 MHz acquisite direttamente in digitale**
- **Nessuna informazione aggiuntiva di interesse è stata ascoltata sulle altre tracce**

Comunicazioni
radio

Riversamento
CH16 e 2.182
MHz

Riversamento
altre 9 piste

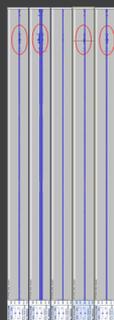
Ascolto
eventuali altre
comunicazioni
inerenti il fatto

Slide presentazione dello scorso 18 gennaio 2022



Dopo aver analizzato le tracce audio estratte e digitalizzate nella prima sessione di riversamento dal 28 al 30 Dicembre 2021, come già evidenziato in precedenza, sono stati notati fenomeni di diafonia tra alcune piste.

ATTIVITA' COMMISSIONE
Camera dei Deputati



Con l'obiettivo di identificare le cause e minimizzare questo problema, è stata approntata una nuova e diversa modalità di riversamento rispetto alla precedente e altamente ottimizzata.

Commissione di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince

Tutta l'attività tecnica è stata condotta da Paolo Chessa, **Responsabile Servizi radiofonici e Televisivi della Camera dei Deputati**, a cui va il merito, che ha proceduto al prelievo dei segnali audio direttamente dalle due testine di riproduzione tramite cavetti bilanciati e schermati realizzati appositamente per la macchina, utilizzando dei moderni registratori multipista digitali.



Commissione di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince



Questo interfacciamento diretto ha permesso di escludere tutta la sezione di amplificazione interna della macchina originale XMN-11, probabilmente degradata dal tempo in relazione alle prestazioni originali, permettendo anche l'uso di cavetti schermati al posto dei collegamenti originali non schermati.



La soluzione adottata ha permesso di ottenere un risultato eccellente, il confronto con il precedente riversamento effettuato tramite il collegamento classico standard ha evidenziato un evidente miglioramento della qualità delle piste audio.

Commissione di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince



I file audio così ottenuti sono stati ascoltati e trascritti dal Nucleo Speciale Commissioni Parlamentari di Inchiesta della Guardia di Finanza

La trascrizione, per utilità, è stata fatta per il periodo dalle 19:49:54 GMT ovvero 21:49:54 ora di Livorno alle 00:00

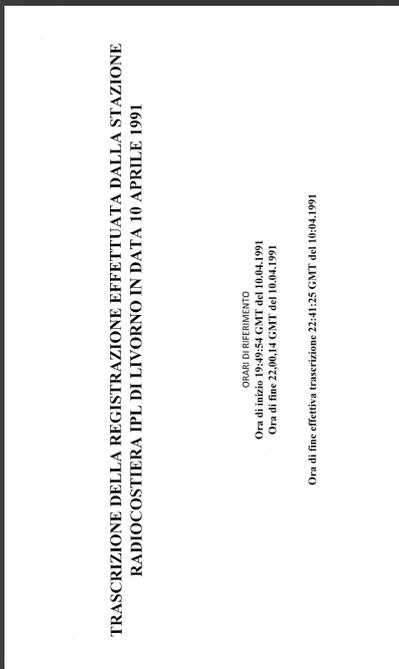


Table with columns for time (e.g., 20:29:24, 20:29:26) and text content, including names like 'Moby Prince' and 'Moby Prince'.

I file audio e la trascrizione sono a disposizione dei Commissari sul portale https://filr.camera.it Commissione di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince

Il contenuto audio del nastro IPL consente di acquisire utili elementi, così per come sono stati pronunciati dai vari soggetti presenti sullo scenario di quella notte, e che sono necessari alle considerazioni che la Commissione riterrà di fare, per la più plausibile ricostruzione degli eventi.

Gli audio contengono utili elementi riguardo:

- **condizioni meteomarine;**
- **posizione ed orientamento della petroliera;**
- **tempi di propagazione dell'incendio a mare;**
- **gestione della fase di ricerca delle navi coinvolte;**
- **coordinamento delle attività di soccorso;**
- **comportamento delle altre unità navali presenti.**

Di seguito ascolterete ad esempio alcuni minuti degli audio recentemente recuperati contenenti gli elementi citati.

Commissione di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince



PRECISAZIONI

- Le comunicazioni in francese provengono da radio costiera francese presso Ilè du Levant - Isole Porquerolles
- Le comunicazioni in inglese provengono da una imbarcazione in navigazione nei pressi delle isole Porquerolles
- Il mayday del MobyPrince è disturbato da una comunicazione proveniente dalla Francia
- La voce che chiama ripetutamente **capitaneria** è quella del Comonandante dell'Agip Abruzzo, Superina
- L'Avvisatore che chiama Compamare (Capitaneria) è il Sig. Ricci che sembra voler descrivere una situazione (la comunicazione avviene sul Canale 10, non registrato)
- «**Moby Prince da Livorno mi ricevi?**» è pronunciato dal Sig. Savelli (deceduto) che era operatore di IPL Livorno Radio
- Il Com.te Superina dichiara l'origine della chiamata dall'Agip Abruzzo e poco dopo sempre con interferenze di comunicazioni provenienti da Porquerolles riferisce di una collisione «**una nave ci è venuta addosso**»
- Diversi interlocutori cercano di chiarire cosa sta avvenendo e dove
- Dopo altre concitate richieste di soccorso il marconista dell'Agip Abruzzo, Imperio Recanatini, dichiara **INCENDIO A BORDO DELL'AGIP ABRUZZO**, ancora qualche incertezza circa il luogo

Commissione di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince

The image is a composite of two parts. On the left is a screenshot of Google Maps showing the Ligurian Sea region. A yellow line indicates a distance of 87 km / 65 M between Solène (Ile du Levant) and Livorno. A data panel at the bottom of the map shows: "Misura la distanza tra due punti sul suolo", "Lunghezza mappa: 172,43 | Miglia nautiche", "Lunghezza terreno: 172,41", and "Direzionale: 260,09 gradi". On the right is a technical diagram of the Moby Prince ship's mast structure. It shows a 30 m / 100 ft Mast at the base, a 20 km / 12 M distance to a 9 m / 30 ft Mast, and a 46-53 km / 26-33 M distance to a 20-26 km / 12-16 M distance to the top of the mast. The diagram also indicates a height of 8 km / 5 M for the upper section.

Commissione di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince

Poco prima della collisione

Ore 22:15:13 Moby Prince chiama Compamare (Capitaneria di Porto di Livorno), la comunicazione segue sul CH 13 (01)

Ore 22:20:09 Una comunicazione riferita ad una *passenger ship* viene coperta da segnale francese (02)

Ore 22:23:13 Moby Prince chiama nuovamente Compamare, la comunicazione segue sul CH 61 (03)

Ore 22:25:21 Comunicazione *Chi è quella nave* ed a seguire il MayDay del Moby Prince (22:25:29) (04)

Emergenza

Ore 22:26:09 La voce del Comandante Superina (Agip Abruzzo) chiama ripetutamente Capitaneria (05)

Audio continuo per i successivi 03 minuti e 25 secondi

Ore 22:26:33 Avvisatore chiama Compamare e la seguente comunicazione avviene sul CH10

Ore 22:26:58 Livorno Radio chiede al Moby Prince conferma di ricezione

Ore 22:27:24 Superina per la prima volta sul CH16 dichiara di essere *incendiato a due miglia e mezzo dalla diga*

Commissione di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince



Soccorsi



Ore 22:31:37 Il Comandante Cannavina di Agip Napoli esplicita cosa sta succedendo sul CH16 (06)

Ore 22:35:52 Da Agip Abruzzo si descrive l'incendio e si danno informazioni sull'altra unità coinvolta (07)

Ore 22:38:00 Da Agip Abruzzo si descrive l'incendio a mare (08)

Ore 22:40:44 Torre di controllo aeroporto di Pisa chiama Livorno radio (09)

Ore 22:48:15 Prima richiesta di coordinate da parte dei VVF e nafta a mare (10)

Ore 22:52:56 I VVF insistono per avere le coordinate (11)

Ore 22:57:03 Prua a sud (12)

Ore 23:05:30 Non scambiate lei per noi (13)

Ore 23:07:40 I rimorchiatori chiedono nuovamente le coordinate all'Agip Abruzzo (14)

Ore 23:08:52 CP 250 imbarca il comandante Albanese davanti gli uffici della Capitaneria (15)

Commissione di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince



Soccorsi



Ore 23:23:32 Capitaneria condivide le coordinate dell'Agip Abruzzo (16)



Ore 23:25:16 Capitaneria condivide nuovamente le coordinate dell'Agip Abruzzo (17)



Ore 23:26:52 Rimorchiatori chiedono all'Agip Abruzzo chi perde nafta a mare (18)



Ore 23:30:56 Agip Abruzzo specifica non essere abbandonato nave (19)



Ore 23:32:43 Agip Abruzzo viene informata che hanno individuato l'altra nave (20)



Ore 23:33:33 Rimorchiatori si organizzano con i Piloti di porto per individuare altra nave (21)



Ore 23:40:53 Ormeggiatori recuperano Alessio Bertrand (22)



Ore 23:42:11 per i successivi 4 minuti circa (23)

Soccorsi dopo che il Moby Prince è individuato

Commissione di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince

Frequenza 2.182 MHz



È un Mayday relay emesso sulla freq. 2.182 MHz da una nave, non da una stazione costiera, registrato sulla pista 11 del nastro Livorno Radio alle 06:45 dell'11 aprile (la mattina dopo).

La 2.182 MHz sono le onde medio corte di emergenza e si usano con apparato distinto e diverso rispetto alle onde medie del CH16, solo le grosse imbarcazioni hanno a bordo questo apparato.

Più onda è corta più è in grado di percorrere lunghe distanze.

Il significato è che qualcuno nel Mediterraneo occidentale ha captato un segnale di Mayday a e lo ha replicato correttamente.

Chi poteva lanciare Mayday a quell'ora quel giorno? Noi non abbiamo trovato nulla, l'unico altro Mayday lanciato l'11 aprile 1991 sembra essere quello della Haven ma risulterebbe lanciato 5 ore dopo!

Nessuno riporta questa comunicazione significativa in nessuna fase delle indagini.

Solo con riascolto attento delle 24 ore sia del CH16 che della 2.182 MHz è stato possibile individuare queste comunicazioni.



E' un'altra comunicazione registrata sulla pista 11 alle 22:56 in alcuni passaggi sembra di sentire «Stiamo aspettando giù.... stiamo aspettando qui..... nessuno viene ad aiutarci....»

Grazie per l'attenzione

Commissione di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince



Camera
dei
deputati



Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale", n. 174 del 27 giugno 1979

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo I

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA ROMA - Mercoledì, 27 giugno 1979

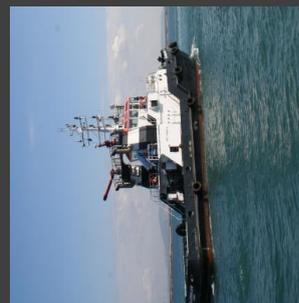
SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI
MENO I FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI E DECRETI - CARINLIANO 6101
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LORNERIA DELLO STATO - PIAZZA B. VERO, 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 8008

Interamente vigente
nel 1991
oggi per una parte residuale

DECRETO MINISTERIALE 1° giugno 1978.

Approvazione delle «Norme interministeriali per il coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso della vita umana in mare tra i vari organi dello Stato che dispongono di mezzi navali, aerei e di telecomunicazioni».



ALLEGATO 2

**ESTRATTO DELLA TRASCRIZIONE DELLE REGISTRAZIONI
EFFETTUATE DALLA STAZIONE RADIOCOSTIERA IPL DI
LIVORNO IN DATA 10 APRILE 1991**

Trascrizione effettuata dai militari della Guardia di Finanza addetti all'Archivio della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle cause del disastro della nave "Moby Prince", M.Ilo Michele Pannullo, App. Sc. QS. Federico Girotti, Fin. Emanuele Cristiano Scalone.

LEGENDA

AA	Nave Agip Abruzzo
AN	Nave Agip Napoli
AV	Avvisatore marittimo del porto di Livorno
CMP LI	Capitaneria di porto di Livorno
CMP VI	Capitaneria di porto di Viareggio
CP232	Motovedetta della Capitaneria di Livorno
CP250	Motovedetta della Capitaneria di Livorno
ICB	Stazione Radiocostiera PT di Genova
IPL	Stazione Radiocostiera PT di Livorno
LAA	Lancia di salvataggio della nave Agip Abruzzo
MP	Nave MT Moby Prince
NN	Segnale non identificato
ON	Sezione di Oneglia
OR	Ormeggiatori del porto di Livorno
PI TORRE	Torre di controllo dell'aeroporto di Pisa
PP	Piloti del porto di Livorno
RM	Rimorchiatori
VF	Vigili del fuoco

(n.n.c.)	Nome non certo
(p.i.)	Parola incomprensibile
(pp.ii.)	Parole incomprensibili
(p.n.c.)	Parola non certa

	GMT	ITALIA	Interlocutore	PARLATO
--	-----	--------	---------------	---------

POCO PRIMA DELLA COLLISIONE

AUDIO 1	20:15:13	22:15:13	MP	Compamare Livorno, Compamare Livorno, Moby Prince, Moby Prince.
	20:15:23	22:15:23		Proceeding South East or South West? [Direzione Sud Est o Sud Ovest ?]
	20:15:30	22:15:30	CMP LI	Chi chiama Compamare Livorno? Chi chiama Compamare Livorno?
	20:15:32	22:15:32	MP	Buonasera, Moby Prince, Moby Prince...
	20:15:35	22:15:35	CMP LI	Avanti Moby Prince, canale 13.
	20:15:37	22:15:37	MP	13?
	20:15:40	22:15:40		Who calling ? [chi sta chiamando ?]

AUDIO 2	20:19:51	22:19:51	 do you hear me? [... mi sentite ?]
	20:20:09	22:20:09		Blue passenger ship, Blue passen... (parola interrotta). [Nave passeggeri Blue, Blue pass (parola interrotta)]
	20:20:12	22:20:12		Le navire, navire à 8 milles, 8 milles route 94, 94, je suis le navire en route opposée, vous parlez. [La nave, nave a 8 miglia, 8 miglia rotta 94, 94 sono la nave in controcorsa, parlate]

AUDIO 3	20:23:15	22:23:15	MP	Livorno radio, Livorno radio da Moby Prince, Moby Prince.
	20:23:22	22:23:22	IPL	Oh, Moby Prince da Livorno proviamo canale 61, ma ti sento debolissimo eh!
	20:23:27	22:23:27	MP	Sei, uno vado. (Forse 61 avanti?)

AUDIO 4	20:25:21	22:25:21	NN	Chi è quella nave!?! (fonte emissiva sconosciuta)
	20:25:27	22:25:27		The ship ahead of me distance [La nave davanti a me distanza]
	20:25:29	22:25:29	MP	May Day... (Si interrompe la comunicazione per il sovrapporsi della precedente trasmittente inglese),
	20:25:31	22:25:31	MP	May Day
	20:25:32	22:25:32		Do you hear me ? [Mi sentite ?]

20:25:34	22:25:34	MP	Moby Prince, Moby Prince, May Day, May Day, (interferenze radio) May Day, Moby Prince, siamo in collisione, siamo in fiamme, occorrono (p.n.c.) i vigili del fuoco, Compamare se non ci aiutate prendiamo fuoco! May Day, May Day...(p.i.)... (Forti interferenze radio).
20:25:52	22:25:52		Chiudo

EMERGENZA

20:26:09	22:26:09	AA	Capitaneria di porto! (Voce concitata)
20:26:15	22:26:15	AA	Capitaneria, Capitaneria! (Voce affannata)
20:26:18	22:26:18		Ship on my portside, ship on... [<i>Nave a babordo, nave a...</i>]
20:26:21	22:26:21	AA	Capitaneria! (Voce affannata)
20:26:22	22:26:22		Distance 6 miles, 6 miles do you hear me? [<i>Distanza 6 miglia, 6 miglia mi sentite?</i>]
20:26:26	22:26:26	CMP LI	Capitaneria di porto di Livorno, avanti pure... canale 13.
20:26:30	22:26:30	AA	Qui è l'Agip Abruzzo!
20:26:33	22:26:33	AV	Attenzione Compamare, Compamare Livorno Avisatore.
20:26:37	22:26:37	CMP LI	Avanti Avisatore, canale 10.
20:26:39	22:26:39	AV	Eh... com. .. 10, 10.
20:26:44	22:26:44		Parole in lingua sconosciuta.
20:26:58	22:26:58	IPL	Moby Prince da Livorno, mi ricevi?
20:27:01	22:27:01		On my portside distance... [<i>A babordo distanza...</i>]
20:27:02	22:27:02	AA	Capitaneria, Capitaneria!
20:27:05	22:27:05		Proceeding 0 4 1 proceeding 0 4 1 and ship... [<i>In direzione 0 4 1 in direzione 0 4 1 e nave...</i>]
20:27:09	22:27:09	AA	Capitaneria Agip Abruzzo, capitaneria Agip Abruzzo!
20:27:14	22:27:14		(pp.ii.) portside [(pp.ii.) <i>babordo</i>]
20:27:16	22:27:16	AA	Capitaneria Agip Abruzzo!
20:27:19	22:27:19		...4 1 4 Do you hear me? [<i>...4 1 4 Mi sentite?</i>]
20:27:21	22:27:21	ICB	Agip Abruzzo da Genova radio...
20:27:22	22:27:22		Parole in lingua sconosciuta.
20:27:24	22:27:24	AA	Siamo incendiati! Siamo incendiati! Ci è venuta una nave addosso! (Si sente in sottofondo il suono della sirena di bordo).

	20:27:30	22:27:30	NN	Ricevuto...
	20:27:30	22:27:30		Si sovrappongono delle voci provenienti da diverse utenze radio per rispondere all'appello della Nave Agip Abruzzo.
	20:27:32	22:27:32	AA	Presto, presto, elicotteri, qualcuno!
	20:27:35	22:27:35	NN	La posizione, la posizione!
	20:27:37	22:27:37	AA	Siamo a due miglia e mezzo fuori, siamo pieni di nafta che brucia in mare!
	20:27:43	22:27:43	NN	La posiz...
	20:27:44	22:27:44	CMP LI	Qui Compamare Livorno, Agip Abruzzo...
	20:27:46	22:27:46	ON	Qui è la sezione di Oneglia, purtroppo qua siamo solo ma...(interruzione)
	20:27:50	22:27:50	AA	Siamo incendiati!
	20:27:52	22:27:52	CMP LI	...brizio! Sì, provvediamo subito, cambia...
	20:28:03	22:28:03	NN	Date la posizione, cambio.
	20:28:09	22:28:09	AA	Siamo a due miglia e mezzo dalla diga, siamo a due miglia e mezzo dalla diga!
	20:28:14	22:28:14		My portside distance 4 miles,distance 4 miles and proceeding 0 4 1 proceeding 0 4 1 do you hear me? [<i>Babordo distanza 4 miglia distanza 4miglia e in direzione 0 4 1 direzione 0 4 1 mi sentite?</i>]
	20:28:20	22:28:20	CMP LI	Un attimo, un attimo che stiamo chiamando il nostro capo vi darà... (interrotto da un'altra emissione radio).
AUDIO 5	20:28:26	22:28:26	NN	Ci sono feriti a bordo? Cambio.
	20:28:33	22:28:33	NN	Chiama i pompieri pirlone (p.n.c.)!
	20:28:35	22:28:35	NN	Ci sono feriti?
	20:28:37	22:28:37	AA	Eh... capitaneria Agip Abruzzo!
	20:28:41	22:28:41	NN	Avanti, avanti... ci sono feriti?
	20:28:43	22:28:43	AA	Siamo incendiati, siamo incendiati, ci è venuta addosso una nave,siamo qui all'ancora.
	20:28:49	22:28:49	CMP LI	Agip Abruzzo da Compamare Livorno, cambio.
	20:28:51	22:28:51	AA	Sì, siamo incendiati, siamo incendiati, venite subito con gli elicotteri, fate qualcosa!!!
	20:29:03	22:29:03	NN	Sì, Compamare...(pp.ii. per interferenza e rapida sovrapposizione delle voci)...
	20:29:05	22:29:05	NN	Vuole specificare (p.n.c.) quale capitaneria chiamate, cambio.
	20:29:08	22:29:08	AA	...(p.i)... un porto mariuz..
	20:29:09	22:29:09		Varazze radio a Compamare, vi riceviamo, è meglio di... non... (pp.ii.)
	20:29:13	22:29:13	NN	Identificare quale capitaneria chiamate, cambio.
	20:29:17	22:29:17	CMP LI	Agip Abruzzo da Compamare Livorno, cambio.

20:29:20	22:29:20	AA	Avanti Compamare Livorno.
20:29:25	22:29:25	AA	Compamare Livorno siamo incendiati, siamo incendiati!
20:29:31	22:29:31		Ship on my portside ship on my portside distance 4 miles 4 miles and proceeding... [Nave a babordo, nave a babordo distanza 4 miglia 4 miglia e in direzione...]
20:29:36	22:29:36	NN	Un attimo... Vaiotto (n.n.c.).
20:29:38	22:29:38	AA	Compamare, Compamare Livorno, Compamare Livorno da Agip Abruzzo, incendio a bordo, incendio a bordo!
20:29:46	22:29:46		Interferenze radio.
20:29:48	22:29:48	CMP LI	Agip Abruzzo da Compamare Livorno, cambio.
20:29:51	22:29:51	AA	Incendio a bordo! Da Agip Abruzzo, incendio a bordo... chiediamo subito assistenza !
20:29:59	22:29:59	CMP VI	Dove vi trovate? Qui è Compamare Viareggio, cambio.
20:30:03	22:30:03	AA	Una nave probabilmente ci è venuta addosso, una nave probabilmente ci è venuta addosso, incendio a bordo!
20:30:11	22:30:11	CMP VI	Dove vi trovate voi che chiamate incendio a bordo, qui è Compamare Viareggio, cambio.
20:30:16	22:30:16	AA	In rada, in rada a Livorno, in rada a Livorno, in rada a Livorno.
20:30:24	22:30:24		...(pp.ii. a causa del basso tono vocale e non logico perché pronunciato a tratti)...
20:30:25	22:30:25	AA	Livorno ci vede e ci vede con gli occhi! Incendio a bordo!
20:30:31	22:30:31		...(pp.ii. per dialogo a tratti e debole come segnale emesso)...
20:30:35	22:30:35	AA	Che fai Livorno dormi
20:30:39	22:30:39		Compamare Livorno, Compamare Livorno!!! (Voce affannata)
20:30:41	22:30:41	CMP LI	Avanti per Compamare Livorno.
20:30:45	22:30:45	AA	Agip Abruzzo, incendio a bordo! Basta che uscite fuori e vedete le fiamme, incendio a bordo!
20:30:52	22:30:52	CMP LI	Ricevuto Agip Abruzzo, siamo già informati e stiamo provvedendo,
20:30:56	22:30:56	AA	Bene!
20:30:57	22:30:57		Porquerolles le Levant le bâtiment a été dérouté. [Porquerolles le Levant la nave è stata cambiata di rotta.]

AUDIO 6	20:31:23	22:31:23	CMP LI	Agip Abruzzo, Agip Abruzzo da Compamare Livorno, cambio.
	20:31:37	22:31:37	AN	Compamare Livorno da Agip Napoli, la Abruzzo si è incendiata, probabilmente e ha una nave in collisione che gli è andata addosso ed è in rada a Livorno, bisogna fare uscire immediatamente i mezzi antincendio.

AUDIO 7	20:35:42	22:35:42	AA	Compamare, Compamare, Compamare Agip Abruzzo!
	20:35:52	22:35:52	AA	Compamare Agip Abruzzo.
	20:35:55	22:35:55	CMP LI	Avanti Abruzzo!
	20:35:57	22:35:57	AA	Allora noi... la nave che ci è venuta addosso non vediamo né il nome né niente... voi a che punto siete?
	20:36:06	22:36:06	CMP LI	Ho fatto uscire i vigili del fuoco e sto cercando di fare uscire i pompieri... i rimorchiatori di assistenza sto cercando di fare uscire.
	20:36:12	22:36:12	AA	Eh... guardi che l'incendio è grosso eh!
	20:36:16	22:36:16	CMP LI	Ricevuto... ma chi è la nave incendiata?
	20:36:19	22:36:19	AA	Eh! E qua adesso... è un macello!
	20:36:22	22:36:22	CMP LI	Bene, ho capito Abruzzi, d'accordo.
	20:36:27	22:36:27	AA	Sembra una bettolina quella che ci è venuta addosso!

AUDIO 8	20:37:55	22:37:55		Attention please Cape...[Attenzione per favore Cape...]
	20:37:57	22:37:57	AA	Capitaneria, capitaneria, Agip Abruzzo!
	20:38:00	22:38:00		...Livorno ship information calling, do you read? Over [Informazione navale Livorno chiama, leggete? chiuso]
	20:38:04	22:38:04	AA	Agip Abruzzo, capitaneria!
	20:38:08	22:38:08	CMP LI	Avanti!
	20:38:09	22:38:09	AA	Abbiamo tutta la poppa incendiata... a mare, se venite, se vengono fuori i rimorchiatori forse riescono a spegnere!
	20:38:17	22:38:17	CMP LI	Affermativo, stanno arrivando due antincendio... Due rimorchiatori antincendio stanno arrivando.
	20:38:23	22:38:23	AA	Che dirigano direttamente sulla poppa! Sulla poppa!
	20:38:27	22:38:27	CMP LI	Affermativo.
	20:38:31	22:38:31		Audio con parole frammentate
	20:38:43	22:38:43	VF	Compamare Livorno, Compamare Livorno da nautica vigili del fuoco 446, cambio.
	20:38:50	22:38:50	CMP LI	446 Compamare, avanti!
	20:38:54	22:38:54	VF	Sappiamo mica per caso che materiali ci sono a bordo della nave che s'è, che è incendiata? Cambio.
	20:39:01	22:39:01	CMP LI	Solo mate... mate...riali... ince... eh... infiammabili, solo infiammabili, cambio.
	20:39:06	22:39:06		Parole in lingua non conosciuta.
	20:39:07	22:39:07	AA	Vigili del fuoco, Agip Abruzzo!

	20:39:10	22:39:10	VF	Infiammabili... (interrotto dall'emissione radio dell'Agip Abruzzo).
	20:39:12	22:39:12	AA	Vigili del fuoco, Agip Abruzzo, noi abbiamo Iranian Light, Iranian Light, Crude Oil... però non sappiamo la bettolina che c'è venuta addosso cosa ha a bordo.
	20:39:25	22:39:25	VF	Avete idrocarburi e sapete se la bettolina ha idrocarburi, cambio.
	20:39:31	22:39:31	AA	Non sappiamo cosa avesse la bettolina, da quello che ci risulta c'è tutta la superficie in fiamme quindi deve essere pieno di fiamme.
	20:39:37	22:39:37	VF	Okappa, okappa, va bene, okappa ricevuto, arriviamo immediatamente, cambio.
	20:39:42	22:39:42		Parole frammentarie in lingua sconosciuta.
	20:39:45	22:39:45	AA	Avanti, si avanti.

AUDIO 9	20:40:44	22:40:44	PI TORRE	Livorno radio, Livorno radio da Pisa Torre.
	20:40:50	22:40:50	IPL	Pisa torre, forte e chiaro, comunque c'è un soccorso in atto eh! Lascia libero il canale per cortesia.
	20:40:56	22:40:56	PI TORRE	Ricevuto, grazie.

AUDIO 10	20:48:37	22:48:37		Repeat that hearing vessel's position, please [<i>Ripetete quel rilevamento posizione della nave, per favore</i>]
	20:48:46	22:48:46	CMP LI	No, negativo non le abbiamo le coordinate Loran.
	20:48:52	22:48:52	VF	...(p.i.)... perché, non siete arrivati!
	20:48:57	22:48:57	CMP LI	Ripetere, prego!
	20:48:59	22:48:59	VF	Siamo i vigili del fuoco, volevamo sapere se è possibile avere le coordinate Loran... della, della nave che sta in... bruciando.
	20:49:07	22:49:07	AA	Mah! Eh... vigili del fuoco, non vedete l'incendio, non lo vedete? C'è nebbia? Non lo so... noi qua siamo pieni di fiamme! Noi eravamo all'ancora, all'ancora massimo un miglio e mezzo, due miglia dall'entrata del porto di Livorno!
	20:49:22	22:49:22	NN	E son dietro al Molo Novo!
	20:49:24	22:49:24	VF	Dinanzi vedevamo le fiamme! Ora siamo entrati in una zona di nebbia o fumo, non sappiamo orizzontarci, se potete darci le coordinate Loran noi veniamo sul posto!
	20:49:36	22:49:36	AA	Va bene, adesso vedo.
	20:49:39	22:49:39	NN	Ancora meglio!
	20:49:41	22:49:41		This is (p.i.) this is (p.i.) for the ship (p.i.) Livorno anchorage I'm moving out I'm moving out [<i>Qui (p.i.) qui (p.i.) per la nave (p.i.) nella rada di Livorno, me ne sto andando, me ne sto andando</i>]
	20:49:47	22:49:47		(p.i.) radio
	20:49:52	22:49:52	AA	Capitaneria, capitaneria Agip Abruzzo...
	20:49:56	22:49:56	CMP LI	Avanti Abruzzo...

20:49:57	22:49:57	AA	Se venite fuori in tempo forse ci salviamo! Perché, c'è la nafta incendiata in mare, non so quanto può durare!
20:50:04	22:50:04	CMP LI	Cos'è? Che cosa è incendiato in mare? La nafta?
20:50:07	22:50:07	AA	Sì, una nave ci è venuta addosso, la nafta è andata a mare e sta pre... e ha preso fuoco, se fate presto ci salvate!
20:50:14	22:50:14	CMP LI	Kappa ricevuto!
20:50:15	22:50:15		(p.i.) you is "starting fever" (fonetico) [(p.i.) voi, "sta iniziando febbre" (traduzione letterale dell'interpretazione fonetica)]
20:50:30	22:50:30	AA.	Allora, a sud, a sud... due miglia e mezza a sud della Vegliala!
20:50:42	22:50:42		America Cargo vessel, this is Gallant Two [Imbarcazione America Cargo, qui Gallant Two]
20:50:49	22:50:49		Gallant Two do you receive hearing vessel's position? [Gallant Two ricevete rilevamento posizione dell'imbarcazione?]
20:50:53	22:50:53	CMP LI	Agip Abruzzo da capitaneria...
20:50:55	22:50:55		(p.i.) clean out, take care of, ok? [(p.i.) ripulite, abbiate cura, ok?]
20:50:57	22:50:57	AA	Avanti capitaneria da Abruzzo!
20:51:00	22:51:00	CMP LI	Ripeta le coordinate per favore.
20:51:02	22:51:02	AA	Siamo a due miglia e sette, per 45 gradi a sud della Vegliala, i piloti hanno la posizione esatta, fate presto... io sono impegnato.

AUDIO 11	20:52:56	22:52:56	VF	Agip Abruzzo da Vigili del fuoco.
	20:53:04	22:53:04	AA	Avanti a de... Vigili del fuoco.
	20:53:07	22:53:07	VF	Noi siamo qui in un banco di fumo, non riusciamo a trovarvi, vogliamo le vostre coordinate Loran!
	20:53:14	22:53:14	AA	Momento, vi do quelle geografiche, vi do quelle geografiche.
	20:53:19	22:53:19	VF	Va bene, bastano quelle geografiche.
	20:53:31	22:53:31	AA	43.29 nord...
	20:53:35	22:53:35	VF	43.29 nord.
	20:53:40	22:53:40	AA	10.16 est, 10.16 est.
	20:53:45	22:53:45	VF	10.16 est, riuscite a vederci voi? Li vedete dei lampeggiatori blu? Eh. . .
	20:53:52	22:53:52	AA	E noi siamo in mezzo alle fiamme e in mezzo al fumo... probabilmente adesso non... la...la... to... proprio il lato verso Livorno probabilmente quello che... ci sono le fiamme.
	20:20:54	2:20:54	VF	Volevamo sapere anche la longitudine.

	20:57:03	22:57:03	RM	Agip Abruzzo da rimorchiatori.
--	----------	----------	----	--------------------------------

AUDIO 12	20:57:04	22:57:04	AA	Avanti.
	20:57:06	22:57:06	RM	Per favore, suona così riusciamo a trovarla.
	20:57:09	22:57:09	AA	Stiamo suonando, stiamo suonando, solo che abbiamo la prua a sud quindi difficilmente sentite.
	20:57:15	22:57:15	RM	Chiaro!
	20:57:16	22:57:16	AA	Comunque siamo a due miglia e mezzo a sud della Vegliala, due miglia e mezzo a sud della Vegliala.
	20:57:22	22:57:22	RM	Fra 5 minuti (parole non certe)... ci siamo, ci siamo, ci siamo.
	20:57:25	22:57:25	AA	Ci avete visto?
	20:57:26	22:57:26	NN	Oh mamma!
	20:57:27	22:57:27	RM	Sì, ci siamo... noi a due miglia e mezzo a sud della Vegliaia ci siamo.
	20:57:30	22:57:30	AA	Ebbene noi siamo a due miglia e mezzo guardi, due miglia e mezzo... c'è un mare di fuoco, ci dovrete vedere, cambio.
20:57:37	22:57:37	RM	Va bene.	

AUDIO 13	21:05:30	23:05:30	AA	Eh... Rimorchiatori... (Si sente la sirena della nave)
	21:05:34	23:05:34	RM	...3 avanti.
	21:05:36	23:05:36	AA	La nave che ci è venuta addosso è incendiata anche lei, però non so dove si trova... non lo so... state attenti che non scambiate lei per noi!
	21:05:43	23:05:43	RM	Va bene, comunque noi...

AUDIO 14	21:07:38	23:07:38	AA	Avanti vigili, qui Abruzzo.
	21:07:40	23:07:40	VF	Senta, se ci date le coordinate geografiche o Loran, come vi pare... noi siamo qui nel... nelle vicinanze abbiamo già intercettato una nave però purtroppo non riusciamo a trovarvi.
	21:07:51	23:07:51	AA	Le ho date poco fa, gliele ripeto... ripeto 43... 4329.8 nord, 4329.8 nord.
	21:08:05	23:08:05	AA	Ricevuto?
	21:08:07	23:08:07	VF	Ricevuto. Longitudine?
	21:08:10	23:08:10	AA	10... 15.3, 1015.3.
	21:08:17	23:08:17	VF	Okappa, ricevuto.

AUDIO 15	21:08:52	23:08:52	CMP LI	250, 250 Compamare.
	21:08:55	23:08:55	CP250	Avanti, 250 in ascolto.
	21:08:58	23:08:58	CMP LI	250, accostare in banchina davanti alla capitaneria per imbarcare il comandante.

	21:09:04	23:09:04	CP250	Roger, veniamo subito.
	21:09:06	23:09:06	CMP LI	Okappa.

SOCCORSI

AUDIO 16	21:23:32	23:23:32	CP250	E le... potete darci le coordinate esatte, cambio.
	21:23:36	23:23:36	CP232	Allora le coordinate esatte sono... 43 gradi 29 primi punto 8 nord. E 10 gradi 15 primi punto 3 est.
	21:23:47	23:23:47	CP250	Ricevuto, cambio.

AUDIO 17	21:25:08	23:25:08	CP232	CP 250, CP 250 da CP 232, cambio.
	21:25:13	23:25:13	CP250	Avanti pure CP232, cambio.
	21:25:15	23:25:15	NN	...e te l'ho detto...
	21:25:16	23:25:16	CP232	Allora le coordinate precise sono... 43 gradi 28 primi punto 94 nord... e 10 gradi 14 primi punto 93 est.
	21:25:30	23:25:30	CP250	Potete ripetere cambio.
	21:25:32	23:25:32	CP232	Allora ripeto...

AUDIO 18	21:26:52	23:26:52	RM	Comandante scusi, una informazione... ma sta uscendo nafta da voi o dalla nave che evenuta a collo a voi.
	21:26:58	23:26:58	AA	No, da noi, è venuta addosso a noi qui in rada, era... è venuta addosso a noi.
	21:27:03	23:27:03	RM	Sì, ma la nafta a chi è che la sta buttando fuori... voi o la nave quell'altra.
	21:27:07	23:27:07	AA	Noi, noi, noi, noi, noi... poi l'altra non so che fine abbia fatto... dov'è andata... non so niente!
	21:27:11	23:27:11	RM	Quell'altra sta laggiù a dritta, eh! Quell'altra a dritta che è già in fuoco... in fiamme.

	21:30:56	23:30:56	AA	Capitaneria da Agip Abruzzo!
	21:30:58	23:30:58	CMP LI	Sì, avanti.

AUDIO 19	21:30:59	23:30:59	AA	Non è abbandono nave, non è abbandono nave, ci stiamo solo allontanando per sicurezza.
	21:31:04	23:31:04	CMP	Affermativo, avevo capito.
	21:31:06	23:31:06	AA	Non è abbandono nave, ci allontaniamo dalla nave solo per sicurezza della gente, perché, noi con i nostri mezzi non riusciamo più a farcela, cambio.
	21:31:15	23:31:15	CMP LI	Affermativo, affermativo... vi allontanate dalla nave perché, non riuscite con i vostri mezzi, cambio... per sicurezza del personale.
	21:31:22	23:31:22	AA	Esatto, per sicurezza del personale... andiamo nella lancia.
	21:31:27	23:31:27	CMP LI	Va bene, ricevuto... non è abbandono nave.
	21:31:29	23:31:29	RM	Vai, vai, vai di corsa vai....(pp.ii.)
	21:31:31	23:31:31	RM	Muzio, Muzio.

AUDIO 20	21:32:41	23:32:41	RM	Umberto, Umberto.
	21:32:42	23:32:42	RM	Sì, sì, dimmi (p.n.c.).
	21:32:43	23:32:43	AA	Sì, avanti da Agip Abruzzo.
	21:32:44	23:32:44	RM	Allora ci dirigiamo verso l'altra nave che è completamente in fuoco e c'è gente in mare eh! Andiamo a vedere di salvà qualcuno.
	21:32:53	23:32:53	AA	Eh, vedete voi, comunque noi siamo carichi di 82.000 tonnellate di crude oil.. . tenete presente anche questo! Comunque vedete voi.
	21:33:02	23:33:02	RM	E li stanno morendo delle persone comandante, d'altronde... comunque ci rimane l'altro rimorchiatore... da lei e sta arrivando anche il Tito Neri Secondo beh! Un altro rimorchiatore.
	21:33:12	23:33:12	AA	Va bene, va bene, va bene... va bene.

AUDIO 21	21:33:23	23:33:23	PP	Capo Manganiello, Compamare Piloti.
	21:33:26	23:33:26	CMP LI	Avanti Piloti.
	21:33:27	23:33:27	PP	Eh... sembra che ci sia, così ha detto il rimorchiatore, un'altra nave di poppa alla Agip Abruzzo, che sta prendendo fuoco, non so ancora che nave sia.
	21:33:35	23:33:35	CMP LI	Già mandato la vedetta a vedere.

AUDIO 22	21:40:53	23:40:53	OR	CP uomo in mare! S'è buttato da poppa della nave, ci siamo sopra.
----------	----------	----------	----	---

SOCCORSI DOPO CHE IL MOBY PRINCE È INDIVIDUATO

21:42:11	23:42:11	LAA	Allora noi siamo tutti imbarcati su una lancia di salvataggio e ci stiamo allontanando un po' di sopra vento, ci stiamo un po' allontanando dalle fiamme.
21:42:19	23:42:19	CMP LI	Va bene, ricevuto. Vedette avete ricevuto? CP avete ricevuto? Cambio.
21:42:26	23:42:26	RM	Agip Abruzzo, Agip Abruzzo.
21:42:28	23:42:28	LAA	Sì, noi abbiamo lasciato la nave per sicurezza, perché, con i mezzi di bordo non riusciamo più a fare niente, quindi se ce la fanno i rimorchiatori bene, sennò non so proprio che cosa (pp.ii. a causa della sovrapposizione delle voci)...
21:42:40	23:42:40	CP250	Ricevuto, ricevuto anche da 250, cambio... ci dirigiamo sul posto.
21:42:44	23:42:44		...o pour douze milles [<i>...o per dodici miglia</i>]
21:42:45	23:42:45	RM	Agip Abruzzo da rimorchiatori siamo qui... (interrotto dall'Agip Abruzzo).
21:42:48	23:42:48	LAA	Siamo qui... siamo nelle vicinanze, ora porto la gente sul rimorchiatore... porto la gente sul rimorchiatore in maniera... da essere... (interrotto da un'altra emissione radio)
21:43:00	23:43:00	OR	CP siamo alla tua sinistra... punta sulla nave per favore... che c'è ancora gente che ci dice questo naufrago che abbiamo raccolto!
21:43:06	23:43:06	LAA	Come?
21:43:08	23:43:08	OR	Abbiamo raccolto un naufrago... dice che c'è ancora persone sulla nave.
21:43:14	23:43:14	LAA	Non c'è nessuno sulla nave... l'abbiamo... ci stiamo allontanando per sicurezza, cambio.
21:43:19	23:43:19	OR	Sto parlando della nave che ha fatto la collinare (p.n.c.) in collisione.
21:43:23	23:43:23	LAA	Non l'ho vista, non so dov'è... non so dove si trova. Non...
21:43:26	23:43:26	RM	La nave che è andata in collisione è pressappoco due trecento metri a poppavia dell' Agip...due o trecento metri a poppavia dell'Agip... ha i naufraghi in mare! Persone in mare!
21:43:39	23:43:39		(pp.ii.)
21:43:40	23:43:40	OR	Lascia un attimo libero il canale. (Si rivolge ad una terza persona) Un naufrago l'abbiamo già raccolto, adesso c'abbiamo la CP di fianco a noi che indugia! Andate a poppa della nave, il naufrago ci dice che ci sono anche dei naufraghi da salvare!
21:43:57	23:43:57		From time to time please give some information in English, we don't know Italian [<i>Ogni tanto date per favore qualche informazione in inglese, non sappiamo l'italiano</i>]
21:44:06	23:44:06	LAA	Rimorchiatore, rimorchiatore... (interrotto dall'emissione radio inglese)
21:44:08	23:44:08		Who's speaking who's speaking please, over [<i>Chi parla chi parla per favore, chiuso</i>]
21:44:11	23:44:11	LAA	Vi è (parole non certe) della gente sopra!
21:44:15	23:44:15	LAA	Rimorchiatore Agip Abruzzo.

AUDIO 23	21:44:34	23:44:34	NN	Vado (p.n.c.)...
	21:44:35	23:44:35	LAA	Rimorchiatore, siamo qui, rimorchiatore.
	21:44:40	23:44:40	RM	Veniamo a prendervi, veniamo a prendervi, salite di poppa.
				Ok!
	21:44:53	23:44:53	OR	Avvisatore, avvisatore.
	21:44:55	23:44:55	AV	Mauro... mi rispondi sul 10, un attimo?
	21:44:58	23:44:58	OR	Guardate, che sono, sono... sono accanto alla nave che è incendiata, ancora sta andando? Quella è una bomba vagante!
	21:45:06	23:45:06	AV	Sta andando?
	21:45:08	23:45:08	OR	Eh ora ce l'ho incendiata, non c'è più nessuno uno lo ho raccolto io, la nave sta andando... va a giro... noi la stiamo seguendo, aspettando che qualcuno si butti. È una bomba!
	21:45:17	23:45:17	AV	Sai mica dirmi il nome della nave?
	21:45:20	23:45:20	OR	Dalla struttura, mi pare un traghetto, mi pare però non ti so dire di più.
	21:45:24	23:45:24		Eh... this is Porquerelles station. Do you hear me? Over. <i>[Qui è la stazione di Porquerelles. Mi sentite? Chiudo.]</i>
	21:45:26	23:45:26	CP232	Compamare, Compamare Livorno da CP 232, cambio.
	21:45:30	23:45:30	CMP LI	232, primario.
	21:45:32	23:45:32	CP232	Primario.
	21:45:33	23:45:33	OR	La nave è la Moby Prince, la Moby Prince.
	21:45:40	23:45:40		Eh, this... audio sovrapposto.
	21:45:41	23:45:41	RM	Attenzione Compamare, gli ormeggiatori riferiscono che è la Moby Prince.
	21:45:48	23:45:48	OR	È la Moby Prince, per cui ha fatto operazioni commerciali, c'è un sacco di gente sopra!
	21:46:00	23:46:00	OR	Sono 50 passeggeri mi dicono.
	21:46:09	23:46:09	OR	CP mi stai ascoltando?
	21:46:24	23:46:24	NN	Pronto Trimon, pigliata ncul.
	21:46:34	23:46:34	OR	Compamare, Compamare.
	21:46:40	23:46:40	OR	Avvisatore, avvisatore qualcuno mi deve rispondere oh! Cos'è successo?
	21:46:55	23:46:55		(Vari fischiattii)
	21:47:13	23:47:13	IPL	Lasciate libero il canale 16, c'è un soccorso in atto!
	21:47:18	23:47:18		Carajo hijo de puta quien lo pari (imprecazioni)

