

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

22.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 MAGGIO 2022 *

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANDREA ROMANO

INDICE

	PAG.		PAG.
Audizione del dottor Gabriele Bardazza, consulente della Commissione:		Deidda Salvatore (Fdl)	4
Romano Andrea, <i>presidente</i> .	3, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 15	Lapia Mara (Misto-CD)	4, 5, 6, 7, 12, 13, 14, 15
Bardazza Gabriele	8, 11, 12, 13, 14	Potenti Manfredi (Lega)	5, 6
		Vallascas Andrea (Misto-A)	7, 8, 11

* La Commissione, nella seduta del 15 settembre 2022, ha convenuto di desecretare integralmente il resoconto stenografico della seduta dell'11 maggio 2022 e ha disposto che venisse ripubblicato includendovi la parte desecretata.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANDREA ROMANO

La seduta comincia alle 15.

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

PRESIDENTE. Buongiorno. La seduta odierna costituisce, come sappiamo, un approfondimento e una prosecuzione dell'audizione del dottor Bardazza – che ringrazio – sul tema del cosiddetto « bobinone », svolta il 3 maggio scorso.

Analogamente all'audizione della 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.

Se non vi sono obiezioni, anche questa audizione si svolgerà in forma segreta, come il dottor Bardazza aveva chiesto. Saremo dunque tutti vincolati a non divulgarne i contenuti. Il resoconto, come è previsto per le sedute segrete, sarà consultabile da parte dei commissari e dei consulenti presso l'archivio della Commissione.

Non essendovi obiezioni, proseguiamo i nostri lavori in seduta segreta.

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

PRESIDENTE. Prima di procedere con l'audizione del dottor Bardazza vorrei dare notizia di un fatto relativo alla vicenda del comandante Pauli. Forse ricordate che Romano Pauli era il capo dell'armamento

della Snam, che sovrintendeva a tutto l'armamento per l'appunto della Snam e dunque anche all'*Agip Abruzzo*. Avevamo intenzione – ne avevamo parlato in una seduta precedente – di audirlo e gli uffici, che ringrazio, hanno preso contatti col comandante Pauli, che inizialmente è stato disponibile. Poi ci ha mandato una lettera che voglio condividere con i commissari e alla quale io vorrei rispondere in un certo modo. Vi leggo la sua lettera: « Onorevole buongiorno, faccio seguito alla telefonata intercorsa oggi con la sua preziosa collaboratrice per vagliare la mia disponibilità a deporre in Commissione sulle azioni Snam susseguenti la nota collisione. Data l'età avanzata, ho messo un po' di tempo per focalizzare la situazione: si chiede a me di riferire sulle azioni intraprese dalla Snam *post* collisione. Sono cose da richiedere alla società armatrice e non a me. Quello che le posso dire è che, per mera e fortuita combinazione, sono arrivato a Livorno alle 23 del giorno della collisione ho seguito e coordinato passo passo tutte le vicende inerenti il salvataggio, lo spegnimento ed ogni azione inerente la tragedia intercorsa. Susseguentemente sono stato nominato perito di parte Snam e ho seguito tutto l'iter investigativo e processuale della vicenda. Se mi si perdona la presunzione, penso di saper buona parte delle cause che hanno generato la tragedia e come la medesima sia stata deviata in chiave politica. Ciò premesso, penso di essere la persona meno indicata per "la ricerca della verità", tanto più che tutto il mio incartamento probatorio sulla vicenda non esiste più in quanto, alla fine del mio mandato e pensionamento, è stato consegnato alla Snam e a quest'ora distrutto, come da mie ricerche effettuate. Potrei venire a raccontare cose che sarebbero catalogate come mere favole

(1) La Commissione, nella seduta del 15 settembre 2022, ha convenuto di desecretare integralmente il resoconto stenografico della seduta dell'11 maggio 2022 e ha disposto che venisse ripubblicato includendovi la parte desecretata.

strumentali, menzogne o, peggio ancora, atti tesi a deviare la verità del disastro senza avere alcuna possibilità probatoria, favole che mi potrebbero solo procurare seri guai che danneggerebbero senza meno i pochi anni che mi rimangono da vivere. Quello che le posso dire è che da questa vicenda ne sono uscito veramente disgustato e, facendo appello alla sua onestà intellettuale, non la invidio per la sua mansione ricoperta. Tenga conto che, per mia *forma mentis*, non mi astengo da alcuna possibilità testimoniale, ma la prego caldamente di non voler rovinare gli ultimi anni della mia vita. Cordialmente. Pauli ».

Io vorrei rispondere nel modo che segue. Sono tutti testi che verranno messi agli atti, però vorrei condividere con voi questo: io vorrei insistere col comandante Pauli affinché fosse audito, tanto più che in questa lettera ci dice di sapere qualcosa, quindi credo che sarebbe anche una violazione della nostra missione non sentirlo. Comunque, questa è la bozza della lettera che vorrei inviare: « Gentile dottor Pauli, ho ricevuto la sua mail dello scorso 28 aprile, che ho provveduto a comunicare agli altri commissari, con la quale mi comunica alcune sue considerazioni circa il disastro della *Moby Prince* e alcuni dubbi sulla possibilità di essere audito da questa Commissione. Pur rispettando le sue perplessità personali ed essendo lontanissimo da ogni minima intenzione di volerle recare turbamento, sono tuttavia tenuto a insistere con la mia richiesta. Da un lato è lo stesso contenuto della sua missiva – laddove, ad esempio, lei ricorda di avere “seguito e coordinato ogni azione inerente la tragedia” e di essere poi stato “nominato perito di parte Snam” e di “saper buona parte delle cause che hanno generato la tragedia” – a spingermi in questa direzione, dall’altro è un preciso dovere istituzionale (mio e degli altri componenti di questa Commissione) perseguire ogni tentativo per appurare le circostanze fattuali del disastro, coinvolgendo ogni figura che vi abbia avuto un ruolo. D’altra parte sono fiducioso che il suo senso civico le faccia comprendere come non ci si possa esimere dal procedere a un’audizione della sua persona, con l’im-

pegno di adottare modalità che possano, per quanto dalla legge consentito, renderle meno disagiata l’ottemperare a tale ufficio. Allo scopo di rendere dunque meno gravosa per lei l’audizione, le proporrei una soluzione già adottata in altri casi: un incontro presso la prefettura di Milano o di Monza (o presso altra sede istituzionale nei pressi della sua abitazione, come una questura o un commissariato di Polizia) durante il quale una ristretta rappresentanza di questa Commissione, coadiuvata da alcuni consulenti, possa raccogliere la sua testimonianza. Sono certo che tale soluzione, meno impegnativa dal punto di vista personale ma non per questo meno significativa dal punto di vista formale e sostanziale, possa venire incontro alle sue legittime preoccupazioni. Certo di una sua spontanea adesione, resto in attesa di una sua cortese risposta ».

In sostanza, gli proponiamo di andare a trovarlo presso il luogo dove abita. Ci sarebbe anche un’altra strada, quella dell’accompagnamento coattivo, però francamente io ritengo preferibile esperire questo tentativo, se siete d’accordo. Se non ci sono obiezioni, procederei.

Prego, onorevole Deidda.

SALVATORE DEIDDA. Presidente, certo, quello che lei ha appena detto è giusto. Non so se esiste un modo per assicurare, al di là della segretezza dell’audizione, anche la segretezza della convocazione, perché io ho paura che il comandante Pauli abbia turbamento che poi qualcuno, qualche altro esterno, vada a cercarlo. Quindi non so se c’è un modo per assicurargli la segretezza sia nella convocazione sia nell’audizione.

PRESIDENTE. Mi sembra un giustissimo suggerimento, integriamo la bozza di lettera.

MARA LAPIA. Qualche collega chiede che gli sia mandato il *link* per la videoconferenza.

PRESIDENTE. Non c’è la videoconferenza, siamo in audizione segreta. Essendo

segreta, non c'è né videoconferenza né trasmissione.

Sono d'accordissimo, onorevole Deidda, certamente riformulerò la lettera aggiungendo questo punto, ci mancherebbe. Tra l'altro aggiungo che il comandante Pauli fa riferimento all'incartamento Snam. Noi abbiamo chiesto – e torneremo a chiedere – all'Eni i fascicoli relativi all'inchiesta interna che l'Eni stesso fece. Vedremo poi se questo riguarda anche la Snam, come è doveroso, però stiamo lavorando anche per assicurare a questa Commissione i materiali che l'Eni raccolse sulla vicenda.

PRESIDENTE. Prego, onorevole Lapia.

MARA LAPIA. Io penso, e sinceramente l'ho pensato fin dall'inizio del mandato, che le Commissioni d'inchiesta non devono mai pensare di sostituirsi ai tribunali o all'attività d'indagine di una procura e alle garanzie che un tribunale e una procura possono dare. Quindi, credo che in questo caso questa lettera debba essere presentata alla procura che ancora oggi sta conducendo le indagini. Noi non possiamo sostituirci a questo tipo di attività d'indagine, ma possiamo fare degli approfondimenti e, soprattutto, come dice il collega Deidda, se questa persona ha dei timori, noi non possiamo proteggere delle persone ma la protezione può essere data solamente dagli organi preposti. Quindi, rischieremmo di mettere in pericolo una persona, ma io sono convinta che questo non accada. Soprattutto c'è un altro particolare: in questa nazione, secondo ciò che la legge prevede, nel momento in cui una persona dice di conoscere una verità, questa persona può essere anziana, sana, malata, in punto di vita o in punto di morte, ma questa verità va detta. E nel momento noi in cui noi acquisiamo una comunicazione del genere, ne veniamo a conoscenza anche noi ed è nostro preciso dovere non continuare noi questa attività d'indagine ma portarne a conoscenza la procura, perché la competenza è della procura della Repubblica. Io penso che chi ha scritto questa lettera – anziano, tutto quello che vuole – l'abbia scritta in maniera molto incauta, se si aspet-

tava che il presidente di una Commissione potesse prendere atto di questo e dire: « Va bene, facciamo finta di niente ». Però sarebbe anche incauto da parte sua, presidente, pensare di portare avanti un'indagine da parte della Commissione verso una persona che dice non di sapere delle cose, ma dice in maniera grave, prendendosi delle responsabilità, di sapere la verità sulla strage della *Moby Prince*. Questi sono atti che devono essere immediatamente trasmessi alla procura competente; sarà la procura che prenderà in carico un teste (perché a questo punto è un teste) e un'eventuale protezione nel momento in cui il teste pensa di essere sotto minaccia. Sinceramente, io lo dico con grande franchezza, oggi noi affrontiamo in Italia il grande problema dei testimoni di giustizia eccetera, ma la sicurezza del teste non è un nostro problema. Noi abbiamo un unico obiettivo qui e un unico problema – può sembrare cinismo, ma così non è, con grande rispetto verso la persona – che è la ricerca della verità. Quindi, io chiedo che questa lettera venga trasmessa alla procura della Repubblica competente.

PRESIDENTE. Io certamente lo farò, la trasmetteremo alla procura. Io credo anche che il comandante Pauli sia stato già audito dalla procura, ho questa sensazione. Però raccolgo il suo suggerimento, onorevole Lapia.

MARA LAPIA. Se è stato audito e non ha detto queste cose, vuol dire che è stato un teste reticente o che si è macchiato del reato di falsa testimonianza, perché nel momento in cui scrive queste cose, o è per la sua anzianità, e allora ci vorrebbe un altro tipo di perizia... Non sono certo io qui a fare delle affermazioni che in questa circostanza potrebbero sicuramente essere non corrette, però se è stato audito e ritiene di avere una verità che la procura ha vagliato e ha ritenuto non confacente eccetera, allora venga audito dalla procura; se la procura non riterrà la sua audizione interessante allora potremo ascoltarlo noi.

MANFREDI POTENTI. Mi scusi, presidente, ma sono arrivato in ritardo. Vorrei

sapere di cosa si sta parlando. Penso di aver capito, ma non ne sono sicuro.

PRESIDENTE. Parliamo di Romano Pauli, che era il capo dell'armamento Snam e che noi abbiamo chiesto di audire. Ci ha mandato una lettera molto gentile, nella quale dice che non se la sente, pur affermando che pensa di essere a conoscenza di quanto è accaduto. Dopodiché io ho letto ai colleghi una bozza di lettera che vorrei inviargli, nella quale insisto per l'audizione, proponendo al comandante Pauli, per rassicurarlo, di andare noi a trovarlo, come già è stato fatto in passato in altri casi. L'onorevole Deidda aggiungeva che possiamo rassicurarlo ulteriormente dicendo che l'audizione sarà secretata.

Vorrei rispondere brevemente all'onorevole Lapia dicendo che noi comunque dobbiamo svolgere il nostro lavoro e non possiamo non audire il comandante Pauli. Non so, non ho ben capito se lei ci stava proponendo di non audirlo e di far andare avanti la procura, però sono due percorsi diversi, nel senso che noi, come siamo tenuti a fare, audiamo tutti coloro che riteniamo che possano dare un contributo alla ricerca della verità e alla realizzazione degli obiettivi di questa Commissione. Poi, raccogliendo il suo suggerimento, certamente invierò questa lettera al capo della procura di Livorno, che poi procederà come meglio ritiene. Però noi dobbiamo andare avanti, non possiamo fermarci, non possiamo avere paura.

MARA LAPIA. Presidente, magari non sono stata chiara. Io ritengo che noi possiamo audire testi, ma nel momento in cui un teste entra così a gamba tesa in una Commissione e dice, in sostanza: « Io so ma non voglio parlare, tutto mi fa schifo, io so ma ho avuto paura »... La lettera è ruvida, è una lettera pesante, e in questo momento io sinceramente, da persona che ha lavorato comunque nei tribunali, da avvocato, da persona di legge e da membro di una Commissione, sto sentendo che una persona scrive come testimone della strage della *Moby Prince* e dice: « Io so la verità ». Allora, questa persona non è più un audito

della nostra Commissione, ma si sta attribuendo il ruolo di testimone. Se lei mi avesse detto: « Questa persona viene a dirci la verità », io le avrei risposto: « Bene, sono contenta, ascoltiamo ». Ma se lei mi dice: « Questa persona sa la verità ma non vuole venire a dircela e noi come Commissione gli rispondiamo », io come commissario non gli rispondo; risponde la Commissione, risponde lei, presidente, ma non io, perché io mi sento di dirle: sia la procura della Repubblica a insistere, sia la procura della Repubblica ad audirlo, sia la procura della Repubblica a prendersi delle responsabilità e, visto che, come dice giustamente il collega Deidda, questa persona si può sentire in pericolo, sia la procura anche a prendersi delle altre responsabilità in merito.

PRESIDENTE. Prego, onorevole Potenti.

MANFREDI POTENTI. La ringrazio. Prendo spunto dalle osservazioni della collega, che non sono assolutamente infondate o fuori luogo. Devo dire che, anche secondo le informali intese (chiamiamole così) che abbiamo avuto con il procuratore di Livorno durante la nostra visita, c'era stata una indicazione di massima su quelle che potevano essere condotte di buona collaborazione. Quindi, reputo assolutamente indispensabile che dell'informazione di quanto pervenuto – per la forma che, secondo quanto ho avuto modo di capire, ha il tenore di questa missiva – si informi l'autorità giudiziaria. Se è vero che comunque le finalità, come giustamente diceva la collega, sono diverse nell'ambito delle rispettive competenze, si apre comunque la questione dell'operatività congiunta o parallela dei due organi che rappresentiamo – la sede parlamentare e quella giudiziaria –, che possono comunque sicuramente procedere contemporaneamente e in parallelo. Qualche dubbio poi nel merito della modalità con cui si esprime la persona nei nostri confronti certo mi sovviene, perché se è già stata sentita in qualità di testimone o comunque di persona informata sui fatti – non ricordo – oppure se ha effettivamente avuto una resipiscenza rispetto a condotte precedentemente omissive o non

collaborative, è chiaro che questo afferisce più alla sfera personale del soggetto, che si dovrà poi assumere anche un po' di conseguenze di quello che ci viene a scrivere. Io però mi trattengo dal commentarne le possibili conseguenze. Peraltro noi facciamo il nostro, ne informiamo l'autorità e poi decidiamo come vogliamo procedere, è chiaro. Ci prendiamo anche la responsabilità di accettare la sfida del rischio che il soggetto dice di poter correre nel momento in cui decidesse...

PRESIDENTE. Se posso ricapitolare, raccolgo dall'onorevole Lapia l'invito a trasmettere la lettera del comandante Pauli alla procura, ma sono tenuto a richiamare la ragion d'essere di questa Commissione, nello spirito dell'articolo 82 della Costituzione, secondo cui ciascuna Camera può disporre inchieste su materie di pubblico interesse. È quello che stiamo facendo, senza voler pestare i piedi a nessuno. Quello che stiamo facendo è svolgere un'inchiesta su materie di pubblico interesse sulla base di una deliberazione della Camera dei deputati; dunque, procediamo. Tra l'altro, non è la prima volta che audiamo una persona che ritiene di avere non « la verità » ma qualcosa da dirci utile a comporre la verità. Io credo che se noi non procedessimo ad audire Pauli... Ci sono due forme con cui possiamo audirlo: o lo portiamo qui, mandandogli la Guardia di finanza, però è un signore di una certa età e non sarebbe secondo me opportuno; oppure andiamo a trovarlo, come è già successo in passato e succederà ancora: è un modo per venire incontro alle sue preoccupazioni. Poi io capisco che ci può essere una preoccupazione relativa all'incolumità del comandante Pauli: ce ne faremo carico comunicandolo alla procura della Repubblica di Livorno. Io credo che possiamo convenire su questo. Quindi procederò alla lettera, raccogliendo l'invito dell'onorevole Deidda circa l'ulteriore specificazione sulle modalità di segretezza dell'audizione, anche per assicurare ulteriormente il comandante Pauli.

MARA LAPIA. Con comunicazione alla procura di quanto ci è stato scritto.

PRESIDENTE. E inviando al procuratore capo di Livorno la lettera del comandante Pauli.

Se non ci sono altri commenti su questo punto, proseguiamo con l'audizione dottor Bardazza. Do la parola ai commissari che vogliono intervenire, visto che questa prosecuzione è stata sollecitata, se non sbaglio, dall'onorevole Lapia e dall'onorevole Vallascas. Prego, onorevole Vallascas.

ANDREA VALLASCAS. Grazie, presidente. Ringrazio anche il dottor Bardazza. Io ne approfitto per porre alcune domande. Vorrei chiederle innanzitutto come mai l'ipotesi di virata improvvisa da parte della *Moby Prince* non fu considerata plausibile e non fu presa in considerazione nell'inchiesta. Io credo che quel giorno ci fosse visibilità massima e assenza di nebbia. Sappiamo inoltre, perché viene riferito da alcuni testimoni oculari, che sulla petroliera furono visibili dei fuochi, probabilmente scoppiò un incendio a bordo, si presume a poppa. Possiamo anche ipotizzare che il fumo si posizionò qualche metro vicino alla petroliera, magari « sporcando » in qualche modo la visibilità dell'area. Si ipotizza che vi fosse un viavai di imbarcazioni intorno all'*Agip Abruzzo* e all'*Agip Napoli*. E, se non erro, lo stesso comandante Superina – ma potrei sbagliare – quando parlò della *Moby Prince* in una prima intervista a un'emittente locale dichiarò che pensava che la nave si stesse affiancando. Però, a parte questo, io vorrei chiedere se è verosimile che le imbarcazioni vicino all'*Agip Abruzzo* non fossero localizzabili dal radar. Io devo pensare che queste navi che erano vicino all'*Agip Abruzzo* non fossero localizzabili e sicuramente fossero non facilmente identificabili, e che sicuramente avessero poche luci accese, o nessuna luce.

Inoltre, quali certezze abbiamo che la petroliera *Agip Abruzzo* fosse effettivamente all'ancora? Vi erano delle verifiche da parte della capitaneria di porto sulla posizione delle singole navi? Perché poi viene riferito che l'*Agip Abruzzo* si mosse più volte anche dopo l'incidente. Vorrei sapere se conosciamo quali erano le posizioni dell'*Agip Napoli*, se furono prese le coordinate per individuare successivamente la posizione

dell'*Agip Abruzzo*. In un audio sentiamo chiaramente che il comandante dell'*Agip Napoli* indicò che la distanza tra le due petroliere, se non ricordo male, era un miglio e mezzo. Inoltre io suppongo che prima del tragico scontro almeno un'imbarcazione si stesse apprestando ad allontanarsi dalla petroliera. Sappiamo poi che era presente anche la *Cape Breton* e pare che vicino alla petroliera vi fosse anche un altro mezzo molto veloce; se non ricordo male, si dice che si allontanò a circa 38 nodi dalla petroliera proprio al momento del disastro.

Per quello che riguarda la *Moby Prince*, immagino che chi era al comando prima della partenza, in una situazione di calma, si stesse apprestando a partire dal porto e quindi vedesse magari in lontananza l'orizzonte non totalmente scuro; e che chi controllava il radar non vedesse nulla di anomalo, fino a quando la nave della Nav.Ar.Ma. si trovò in prossimità della petroliera. Qui dal canale 16 qualcuno chiese: « Chi è quella nave ? ». Ecco, io potrei pensare che questa domanda arrivasse proprio dalla *Moby Prince* che vide all'improvviso arrivare un'imbarcazione. Quindi magari la *Moby Prince* — questo ovviamente è un mio pensiero — effettuò una prima leggera virata verso l'*Agip Abruzzo* per evitare lo scontro e magari accelerò i motori per velocizzare la deviazione, ma l'imbarcazione puntò dritto verso la *Moby Prince* e, non so, magari intenzionalmente, comunque non diede sicuramente immediati segnali di cambiare il suo percorso. Da questo punto di vista il comando della *Moby Prince* fece una seconda e decisiva virata per cercare di evitare sia questa nave sia l'*Agip Abruzzo*. Quindi, la domanda conseguente è: se questa nave « pirata » (se posso definirla così) si fosse diretta intenzionalmente verso la *Moby Prince*, è possibile supporre che le persone che furono allontanate dalla Nav.Ar.Ma. prima della partenza dal porto di Livorno avessero l'obiettivo di manomettere l'impianto radio? Perché noi abbiamo sentito che non veniva captato bene il segnale di *mayday* della *Moby Prince*, quindi invece di una bomba a bordo potrebbero essere state delle persone

che andavano a manomettere l'impianto radio. Questo perché, ovviamente, un impianto non perfettamente funzionante avrebbe permesso, in caso di collisione tra queste due navi, di ritardare l'intervento dei soccorsi per consentire poi ai « pirati » eventualmente anche di fuggire.

L'ultimissima domanda: furono richieste al tempo, suppongo, al comando americano di Camp Darby sia le registrazioni radar sia eventuali audio e immagini satellitari; quale fu la risposta? Chiederei soprattutto le registrazioni audio, visto che ci mancano alcune parti, specialmente di comunicazione tra la *Moby Prince* e la capitaneria di porto. Grazie.

PRESIDENTE. Prego, dottor Bardazza.

GABRIELE BARDAZZA, *consulente della Commissione*. Con ordine, la prima domanda riguardava all'ipotesi della virata e a come mai non è stata presa in considerazione durante l'inchiesta. Chiedo: quale inchiesta, nello specifico? La prima inchiesta della magistratura?

ANDREA VALLASCAS. Sì.

GABRIELE BARDAZZA, *consulente della Commissione*. La risposta non la conosco, ma la posso ipotizzare: a un certo punto tutti gli elementi tecnici che furono raccolti portarono a identificare una dinamica della collisione che era la più semplice, ovvero che il traghetto fosse sulla sua rotta per Olbia e la petroliera fosse regolarmente ancorata al di fuori della zona di divieto di ancoraggio, con la prua rivolta a Nord. Mi sono fatto portare dei modellini: questi che vi mostro sono il modellino dell'*Agip Abruzzo* e il modellino del traghetto, in dimensioni relative corrette, e questo è il punto della collisione sulla prua del traghetto. Ipotizzando che questa sia la carta: prua rivolta verso Nord, il *Moby Prince* uscendo da Livorno sulla sua rotta per Olbia procedendo dritto centra la petroliera. Il fatto che i timoni fossero stati trovati orientati in maniera diversa, con le pale orientate a 30 gradi a dritta in acqua, fu letto e interpretato in maniera sostanzialmente differente

dai vari consulenti tecnici dei pubblici ministeri, dai periti del giudice, dai vari consulenti delle parti. Sostanzialmente ognuno si innamorò — consentitemi il termine — di una teoria e la portò avanti. Parte del lavoro della Commissione che credo di poter anticipare, tra cui la consulenza che verrà fatta dal Cetena, è esattamente volta a mettere a sistema tutte le informazioni tecniche che si hanno a disposizione e, quindi, non a sostenere l'una o l'altra tesi ma a cercare di arrivare a un punto e capire effettivamente se la virata c'è stata e se è stata dovuta a un guasto. Abbiamo già sentito il comandante Simone che sostanzialmente ci ha detto che sia l'apparato del timone sia l'apparato delle eliche di propulsione non avevano guasti, quindi non stiamo parlando di un guasto a bordo del traghetto che può averlo portato in accostata. Tutto il resto dei lavori che si stanno facendo consiste appunto nel mettere a sistema per cercare di ricostruire la dinamica più plausibile di quello che è avvenuto quella sera. Aggiungo che l'ipotesi di un'accostata improvvisa a 30 gradi fu subito esclusa sulla base della testimonianza dell'unico superstite, Bertrand, che diceva che prima della collisione non aveva percepito nessun tipo di turbativa della navigazione.

La seconda domanda era: è verosimile che le imbarcazioni vicine all'*Agip Abruzzo* non fossero identificate e identificabili dai radar? Eravamo nel 1991. Oggi siamo abituati, per chi ha un po' più di dimestichezza con *MarineTraffic*, un'applicazione sul cellulare in cui c'è addirittura la sagoma della nave... Allora i bersagli erano dei bersagli luminosi su uno schermo radar che doveva essere settato e necessitavano di un'interpretazione da parte del soggetto che si posizionava davanti allo schermo del radar. Sicuramente il radar funzionava. Da precedenti audizioni svolte presso la Commissione di inchiesta del Senato vi posso dire che i piloti avevano riferito... Mi sto riferendo al comandante dei piloti di Livorno, del quale ora mi sfugge il nome e che non è più audibile (nel senso che è venuto a mancare), che ha riferito che avevano un radar e che sul radar avevano ben chiara la situazione. Il punto è che

nessuno andò dai piloti. In capitaneria non c'era il radar e nessuno andò presso l'ufficio dei piloti a chiedere informazioni su quello che si stava vedendo e qual era lo scenario operativo in quel momento. Quindi, sicuramente le altre navi erano tutte presenti e visibili. Ripeto, non c'è una registrazione che ha lasciato traccia di questo.

La terza domanda che mi ha fatto è: quale certezza abbiamo che la petroliera fosse all'ancora? Certezze non ne abbiamo, ma c'è tutta una serie di elementi che ci consentono di ipotizzare che fosse effettivamente ferma all'ancora. Questi dati circostanziali sono: il fatto che altrimenti la petroliera avrebbe dovuto gettare l'ancora successivamente e quindi — se ci immaginiamo lo scenario — avrebbe dovuto gettare l'ancora per fermarsi in un mare che era completamente incendiato, facendo quindi un'azione assolutamente controintuitiva, anziché andarsene il più rapidamente possibile; perché, ancor prima di qualsiasi cosa possiamo ipotizzare che stesse avvenendo, una persona su una petroliera cerca di non stare su un mare in fiamme, ovviamente. È lo stesso comandante Superina, nelle affermazioni che fa appena sceso a terra e che rilascia alla capitaneria di porto e nelle sommarie informazioni testimoniali, a dire che si sono spostati dopo la collisione. Io credo che ci siano delle ragioni — sono delle valutazioni mie — per cui a un certo punto il comandante Superina ha ritenuto di dover dare queste informazioni. L'ipotesi che una petroliera con quasi 200 metri di catenaria in acqua e un'ancora « ammiragliato » da una tonnellata e mezza possa spostarsi su un fondale fangoso come quello di Livorno senza creare danni è alquanto improbabile. Quindi, probabilmente la petroliera era effettivamente ferma e all'ancora.

Vi sono state verifiche da parte della capitaneria di porto sulla posizione delle navi? Questo è un tema che era emerso in tutte le inchieste. La capitaneria, nell'inchiesta sommaria, a pagina 452 (l'ultima pagina del volume 1) riporta uno stralcio della carta nautica dove ipotizza le posizioni sia dell'*Agip Abruzzo* sia delle altre navi. Sulle posizioni delle altre navi c'è

stata la possibilità di fare una doppia verifica, nel senso che c'erano i brogliacci e i libri di bordo in cui tutte le navi in rada segnano la posizione. Esiste una buona corrispondenza con questa cartografia della capitaneria di porto per tutte le navi tranne che per l'*Agip Abruzzo*.

Sono state fatte delle verifiche strumentali? No, cioè nessuno ha fatto una fotografia, attraverso i radar, delle posizioni. Sono tutte posizioni ricostruite nei giorni e nelle settimane immediatamente successive. Per alcune di queste, lo ripeto, la posizione è sostanzialmente verificata. Faccio un esempio di due navi per tutte: la posizione della *Gallant II* e della *Cape Breton*, due navi militarizzate americane sfilate dal *Moby Prince* in uscita dal porto di Livorno, è sostanzialmente verificata da una trentina di riporti sui giornali di bordo, semplicemente perché erano lì da più di un mese e quindi la posizione era stata ripetuta e rimisurata; quelle le possiamo dare per assodate. Analogamente la posizione dell'*Agip Napoli*. Qui mi riferisco ancora al lavoro che sta facendo il Cetena, uno degli aspetti è proprio questo. Quando fa riferimento alle parole del comandante Cannavina che dice alla radio: « Sono a un miglio e mezzo e vedo quello che sta succedendo », ebbene la posizione dell'*Agip Napoli* è una di quelle che ho citato prima, quindi la posizione che abbiamo è sostanzialmente affidabile. La verbalizzazione che fa alla radio (« A un miglio e mezzo ») è una posizione che, per la precisione di cui ci stiamo occupando in questo momento, è un po' troppo vaga come indicazione, ma è coerente col fatto che la posizione che noi abbiamo è che si trovasse a un miglio e mezzo circa da quel punto.

Furono prese le coordinate per individuare la posizione dell'*Agip Abruzzo*? La posizione dell'*Agip Abruzzo* è uno dei temi... Sembra banale, ma lo voglio ripetere: nel momento in cui si va a ricostruire un incidente fra due mezzi, la prima cosa che si fa è sapere dove è avvenuto l'urto. In questo caso è ancor più importante avere, se non la posizione precisa al centimetro, l'area. Questo non solo perché esisteva un'area di divieto, e quindi una violazione che

poteva essere anche amministrativa, ma soprattutto per il fatto che un'unità navale come un traghetto è un oggetto che non si sposta agevolmente come una bicicletta o un motorino o una macchina; è qualcosa che ha bisogno di spazi e di tempo per poter evolvere, quindi muoversi in un senso o nell'altro, o accelerare. Sto dicendo una cosa molto banale, lo so, ma le unità navali non hanno i freni, nel senso che, nel momento in cui si arrestano, hanno un abbrivo che dipende dalla resistenza all'avanzamento (quindi le linee d'acqua, come è fatta la carena). Tutto questo è oggetto della consulenza del Cetena, cioè è stata fatta una simulazione della la carena e degli organi di propulsione e di governo del traghetto per poter simulare tutti i movimenti del traghetto, non con dei modellini di polistirolo che possiamo far muovere come vogliamo ma nella maniera più fedele rispetto all'effettivo comportamento in acqua del traghetto. Le posizioni che vi ho fatto sentire la volta scorsa sono in parte anche riportate all'interno dei brogliacci delle motovedette della capitaneria di porto. Alcune sono comunicazioni tra le due motovedette della capitaneria di porto. Faccio questa specificazione perché si tratta dell'autorità che doveva portare il soccorso e che poi scriverà la relazione d'inchiesta sommaria indicando un'altra posizione, diversa. Oggi esiste la possibilità (che sarà oggetto di un'audizione a breve) di utilizzare degli strumenti oggettivi, delle immagini Landsat — che non erano state utilizzate precedentemente perché mancava la tecnologia, anzi in realtà c'era ma era più complicata mentre oggi è decisamente è più facile e fruibile, quindi più immediata — in cui vedrete dove si trovava la petroliera non al momento della collisione ma nei giorni immediatamente successivi, per un periodo di tempo fino a che se ne va. Ovviamente non sono satelliti geostazionari, ma satelliti che passano ogni tot e acquisiscono immagini.

Poi mi ha fatto una domanda un po' più articolata circa la presenza di persone a bordo che possono aver manomesso l'apparato radio del *Moby Prince*. Anche qui, il fatto che abbiate sentito male la modula-

zione del *mayday* (o una scarsissima modulazione sovrastata da una portante), che precedentemente ci sia stata una comunicazione (« Proviamo canale 61, ma ti sento debolissimo ») e che successivamente al *mayday* non ci siano più, al netto di quelle frasi sulla frequenza che vi ho fatto sentire sulla 2182, altre comunicazioni del *Moby Prince* è sempre stato imputato a un malfunzionamento dell'apparato radio. Vi potrei anticipare che gli stessi cali che avete sentito per il *Moby Prince* esistono per la stazione IPL di Genova (dove c'è una stazione fissa), per la motovedetta dei Vigili del fuoco, per la motovedetta dei Carabinieri. Quindi, lo stesso fenomeno è replicato più volte nella registrazione del nastro, a testimonianza che ragionevolmente non era un problema dell'apparato radio del *Moby Prince* ma era una modalità di registrazione di IPL, per cui quelle tre antenne e il miscelatore ogni tanto portavano a quel tipo di evidenza, che però, lo ripeto, per anni è stata letta come un malfunzionamento o cali di tensione all'apparato radio del *Moby Prince*.

È possibile che qualcuno possa avere comunque manomesso l'impianto radio? Teniamo conto che dal momento della partenza... Credo che fosse questo il senso della domanda che mi ha fatto, onorevole Vallascas, cioè che al momento della partenza qualcuno sale e manomette la radio. Esistono delle comunicazioni che avvengono sul canale 13 e sul canale 61; avete sentito la tranquillità di Campus quando dice: « Buonasera, *Moby Prince* ». Se la radio non avesse funzionato o avesse avuto — faccio l'esempio classico — le antenne tranciate, evidentemente la sensazione è che, nei venticinque minuti di navigazione che passano da quando la nave lascia gli ormeggi ed esce dal porto, il marconista se ne sarebbe accorto e avrebbe segnalato l'evidenza. Quindi, direi di poterlo escludere, anche in questo caso per elementi circostanziali.

In un'altra domanda mi chiedeva se « Chi è quella nave? » possa essere una frase pronunciata dal *Moby Prince*. Come ho specificato nella precedente audizione, non abbiamo la paternità di chi pronuncia,

al netto che non si qualifichi, come ad esempio la nave che dice « This is *Gallant II*, I am moving out ». Se non si qualifica noi non sappiamo con certezza chi sia la persona che parla e quindi su quale unità sia imbarcata. Potrebbe essere il *Moby Prince*. Teniamo conto che non c'è solo quel « Chi è quella nave? » ma c'è un altro passaggio (non ve l'ho fatto sentire): « The passenger ship », sempre pochi istanti prima del *mayday*. Sono frammenti audio che ad oggi non sono attribuiti a nessuno. Ci sono, sono lì perché sono registrati, però non sono attribuiti a nessuno.

In ultimo mi ha chiesto se furono richieste le registrazioni radar, audio e immagini satellitari a Camp Darby. L'interlocuzione diretta (vado a memoria) non fu mai con Camp Darby, che aveva qualche problema con l'autorità giudiziaria di quel tempo, perché stiamo parlando di un periodo in cui poco dopo emergerà la questione di Gladio e Stay Behind. C'era il magistrato Felice Casson, della procura di Venezia, che stava cercando di entrare a Camp Darby perché si pensava che fosse il luogo dove Stay Behind potesse avere... Quindi i rapporti in quel momento non credo che fossero direttamente con Camp Darby ma col Dipartimento della difesa degli Stati Uniti. Dichiararono di non avere radar, lo dichiararono anche in audizione alla Commissione d'inchiesta del Senato, e affermarono che per le operazioni di volo degli elicotteri — fu rivolta una domanda al riguardo — il servizio di controllo radar viene fornito a pagamento dalla parte militare dell'aeroporto Galileo Galilei di Pisa.

Mi sembra di aver risposto a tutto.

ANDREA VALLASCAS. Quindi non è possibile fare una richiesta diretta al comando di Camp Darby?

GABRIELE BARDAZZA, *consulente della Commissione*. Faccio riferimento alla Commissione del Senato perché conosco gli atti. Quella Commissione convocò l'attaché militare di collegamento, il quale riferì che non avevano radar e che non avevano sistemi di registrazione, ma che in ogni caso tutte le interlocuzioni avrebbero dovuto

svolgersi con il Dipartimento della difesa americano.

PRESIDENTE. Onorevole Vallasca, come sappiamo noi abbiamo scritto a tre ambasciate per avere assistenza. L'ambasciatore russo ci ha risposto di non avere niente, l'ambasciatore francese ci ha risposto di aver inoltrato la richiesta al suo Governo e ci ha promesso di fare tutto il possibile e l'incaricato d'affari degli Stati Uniti non ci ha ancora risposto. Nella richiesta si faceva riferimento alla necessità di questa Commissione di avere qualunque tipo di materiale radar, satellitare e quant'altro. Noi, naturalmente, solleciteremo una risposta dell'incaricato d'affari statunitense. Mi riferisco a questa lettera perché la base di Camp Darby era una base direttamente dipendente dagli Stati Uniti e quindi, come ricordava il dottor Bardazza, è competente il Dipartimento di Stato. Noi insisteremo, abbiamo anche chiesto al Ministero degli affari esteri di sostenere questa richiesta con la nostra rete diplomatica. Si tratta di raccogliere quello che potremo raccogliere.

GABRIELE BARDAZZA, consulente della Commissione. Sì, è una base che più recentemente è diventata una base USA-NATO, ma nel 1991 era solo una base americana.

PRESIDENTE. Ci sono altre domande? Prego, onorevole Lapia.

MARA LAPIA. Grazie, presidente. Dottor Bardazza, io vorrei capire una cosa: perché noi abbiamo secretato queste sue audizioni, quella della scorsa settimana e questa, e cosa abbiamo scoperto di nuovo dal « bobinone ». Successivamente alla sua risposta le farò altre domande.

GABRIELE BARDAZZA, consulente della Commissione. Come avevo detto in premessa dell'audizione scorsa, questa parte di audio sostanzialmente non è mai stata valutata, perché questi audio sono sempre stati disponibili ma non sono mai stati valutati all'interno delle indagini — né nelle indagini preliminari della procura di Li-

vorno, né nell'inchiesta *bis* tra il 2006 e il 2010, né dalla Commissione del Senato — e non c'è mai stato un ascolto dei contenuti e delle informazioni tecniche che sono presenti lì dentro. Come avete sentito, ci sono varie posizioni, ci sono degli orientamenti della petroliera, c'è tutta una serie di informazioni che riguardano le attività di soccorso o come si sono sviluppate, e siccome questa attività, come ho detto anche in *incipit*, finisce all'interno di un contenitore, cioè la consulenza Cetena, che per la prima volta metterà sul tavolo e a sistema tutte queste informazioni, che però non sono univoche e scolpite nella pietra e necessitano comunque di un vaglio e di una lettura e interpretazione tecnica anche da parte di altri consulenti oltre al sottoscritto... Se fosse stato per me non ci sarebbe stato alcun problema, ma appunto ci sono delle professionalità diverse che fanno confluire le loro considerazioni all'interno della valutazione del Cetena, questo semplicemente era il motivo: non avendolo ancora condiviso, mi sembrava opportuno non renderlo pubblico. Questo è.

MARA LAPIA. Quindi nel « bobinone » non scopriamo niente di nuovo, fondamentalmente.

GABRIELE BARDAZZA, consulente della Commissione. Quello che era rimasto un dubbio per ventisette anni, cioè che nel « bobinone » ci fossero delle tracce audio rispetto alle altre dieci piste che non erano mai state trasferite e non erano mai state lette.... Torno a questo documento che vedete nella *slide*, già mostrata nella scorsa audizione, in cui i periti del giudice nel 1997 fanno esplicito riferimento a frammenti audio — quelle che ho definito come diafonie — che nessuno aveva mai ascoltato. La possibilità di ascoltare per la prima volta dopo trent'anni quelle piste è un'informazione, nel senso che se avessimo trovato le registrazioni del canale 13 o 10 o 61 avremmo quei frammenti che non conosciamo. Il dubbio ce lo siamo tenuto per trent'anni e adesso questo dubbio è stato semplicemente risolto.

MARA LAPIA. Quindi, non abbiamo trovato niente di nuovo.

GABRIELE BARDAZZA, *consulente della Commissione*. No.

MARA LAPIA. Io mi sto dedicando molto, come il collega Vallascas, a questa Commissione d'inchiesta e a un'attività di studio, e abbiamo trovato un video in *YouTube* che riporta esattamente lo stesso audio che noi abbiamo ascoltato, solo che lei ha fatto dei tagli. All'inizio noi sentiamo i soccorritori che dicono: « Non riusciamo ad arrivare, non riusciamo ad arrivare perché c'è nebbia ». Fermo restando che io non ho mai creduto all'ipotesi della nebbia, fondamentalmente, come le ho detto la scorsa volta, io adesso sto concentrando la mia attenzione sui soccorsi. A questo punto a me del « bobinone » quello che ha interessato è il mancato soccorso, quindi tutta quella negligenza che poi è venuta fuori. Però fondamentalmente interessa anche questo: riguardo al *Moby Prince* ci si chiede cosa è successo, come è successo, ci si interroga sull'ipotesi della bomba, che poi ci ha distolto tanto da quella grande omissione di soccorso che c'è stata. Effettivamente questo emerge tanto, però poi ho visto che noi dobbiamo stare attenti, perché nella nostra ultima audizione sentivo qui molti colleghi che dicevano: « Dal "bobinone" è emerso il fatto che non si parla di nebbia ». Invece in questa registrazione che abbiamo trovato, che è molto lunga, completa e senza tagli – assolutamente non voluti, sia chiaro – viene fuori all'inizio dei soccorsi un soccorritore che dice: « Io non riesco ad arrivare, non vedo niente perché qui c'è nebbia ». Probabilmente poteva essere fumo; risaliamo alla vecchia ipotesi: fumo o nebbia. Non mi interessa questo dubbio ora per la mia domanda, però le chiedo questo: ma lei l'ha trovato, nel « bobinone » ?

GABRIELE BARDAZZA, *consulente della Commissione*. Assolutamente sì. Il trasferimento del « bobinone » riguarda, solo per il canale 16, una durata di 24 ore. È spezzato in *file* più o meno da un *gigabyte*, credo, per comodità, e a un *gigabyte* corrispondono circa tre ore. I *file* sono stati spezzati semplicemente perché un file da 12 *gigab-*

yte diventava più difficile... Sono stati spezzati semplicemente per comodità, ma ci sono tutti; c'è l'audio completo, lo si può assolutamente ascoltare. Ci sono più frammenti audio in cui si dice « Siamo nel fumo », « Siamo nella nebbia », specialmente da parte dei Vigili del fuoco. Ce ne sono più di uno. Nell'area documentale condivisa è caricata una serie di frammenti, dell'archivio della Commissione del Senato, che sono specificatamente riferiti a ogni singolo tema (la nebbia, la posizione, il tema dei soccorsi), quindi si possono sentire i pezzi che sono stati estrapolati. Non sono tagli, sono estrapolazioni semplicemente perché l'utilizzo di dodici ore di comunicazione diventa complicato, anche solo per andare a indicare in quelle dodici ore dove sta un pezzo. Nei *file* c'è la traccia audio con il tempo dell'inizio e della fine.

MARA LAPIA. Ho usato un termine improprio, ma con tutta la buona fede del mondo, gliel'ho specificato.

Le vorrei chiedere questo, dottor Bardazza: ma lei pensa che il disinteresse comunque mostrato da chi ha condotto le indagini fino ad oggi nel non cercare di ascoltare questo « bobinone » derivi dal fatto che comunque avevano contezza che non poteva contenere nient'altro se non quello che già si conosceva ?

GABRIELE BARDAZZA, *consulente della Commissione*. Io credo che se è stato possibile istituire due Commissioni parlamentari d'inchiesta su questa vicenda è perché esisteva quella registrazione, che ha dato una testimonianza e dà una guida in maniera oggettiva di quello che è successo nella notte. Se noi non avessimo quel documento oggi potremmo parlare solo teoricamente dei mancati soccorsi; quell'oggetto invece ci dà la testimonianza vera di quello che non è stato. Il motivo per cui non è stato ascoltato è che nel 1991 c'erano a disposizione dodici audiocassette da due ore ciascuna, che coprivano le 24 ore; avevano il lato A e il lato B e, se si mettevano le cuffiette, nell'orecchio destro c'era il canale 16 e nell'orecchio sinistro c'era la 2182; e se si mettevano le audiocassette nel

mangianastri da tavolo, uscivano tutti e due i segnali insieme, producendo una cacofonia inascoltabile. Ma soprattutto la scansione temporale era quantomeno estremamente complicata da avere, perché nel mangiacassette c'era semplicemente un numerino che scorreva, e bisognava moltiplicare per un numero che non ricordo per calcolare i secondi che erano trascorsi dall'inizio. Oggettivamente è qualcosa di estremamente complicato, glielo dico perché l'ho provato direttamente sulla mia pelle. Quando ho iniziato a occuparmi di questa vicenda, nel 2010, utilizzavo quelle cassette (ne ho fatto una copia) ed era sostanzialmente impossibile ricreare un filo narrativo, con tutti i vari soggetti che parlavano. Ci vuole un quantitativo di tempo mostruoso. Potrei farle vedere oggi che cosa si riesce a fare con un *software* gratuito, *Audacity*: ho le stesse tracce audio sovrapposte con le indicazioni, con i *flag*, con le targhette, con quel che è di interesse per fare un ascolto consapevole. Voi avete un *file* audio con quattro ore e mezza del canale 16; questo vuol dire che se lei, onorevole, decide oggi di mettersi ad ascoltarlo, anzitutto non riesce a farlo tutto insieme, perché le garantisco che dopo un po' perde l'attenzione o si addormenta addirittura. Per ascoltare quattro ore e mezza i finanziari che hanno fatto la trascrizione hanno impiegato un mese e mezzo o due. È un'operazione estremamente lenta, lunga e complicata. Tra il 2006 e il 2010, a parte una trascrizione, io non ho trovato da nessuna parte, nella richiesta di archiviazione della procura della Repubblica di Livorno, un riferimento al contenuto del « bobinone ». Questo è.

MARA LAPIA. Non voglio interromperla, però è questo il punto che a me interessa oggi: lei non ha trovato nessuna trascrizione dei contenuti del « bobinone », però ha trovato le trascrizioni degli audio che noi abbiamo sentito e che oggi abbiamo trovato contenuti nel « bobinone ».

GABRIELE BARDAZZA, *consulente della Commissione*. La trascrizione c'è, ma nelle 151 pagine che riportano la dinamica della collisione non c'è nessun riferimento ai

contenuti audio che vengono trascritti o che si possono ascoltare.

MARA LAPIA. E al « bobinone » come oggetto non si è mai fatto riferimento? Esiste tra le prove agli atti l'oggetto? Lei è stato perito della famiglia Chessa, era perito di parte, o mi sbaglio?

GABRIELE BARDAZZA, *consulente della Commissione*. Formalmente no perché io sono stato nominato dopo l'archiviazione del 2010, quindi sì, me ne sono occupato, ma...

MARA LAPIA. Quindi le parti non hanno mai chiesto la sbobinatura degli audio? Glielo chiedo a titolo di informazione, se lei ricorda; poi è una cosa che verificheremo.

GABRIELE BARDAZZA, *consulente della Commissione*. Il « bobinone » adesso è ancora nell'archivio della Commissione; sta in quella scatola con lo scotch che si vede nella fotografia che vedete. Era nell'archivio del tribunale di Livorno. Quell'oggetto ha una storia. Il 10 aprile 1991 c'è l'incidente; nessuno sa che è in corso questo progetto sperimentale delle Poste e Telegrafi che registra i canali. Sui giornali di Livorno a un certo punto emergono dei frammenti audio che non sono quelli del « bobinone » ma sono quelli del nastro Collodi. Collodi era un giornalista che con il suo registratore entra nella capitaneria di porto e registra una parte di questi. Poi c'è il nastro del video D'Alesio, nel quale anche si sente l'audio del canale 16. Solo nel 1993 IPL Livorno Radio dice alla procura: « Sapete che noi abbiamo la registrazione del canale 16? ». La procura sequestra il « bobinone » presso IPL Livorno Radio, perché per fare un trasferimento e quindi la sbobinatura ci vuole quella macchina particolare. Viene fatta una sbobinatura; delle undici piste una è il *timecode* e delle rimanenti dieci ne vengono trasferite solo due, la 2182 e il canale 16. Perché solo due? Perché sulle audiocassette c'era la possibilità di mettere solo due canali, un orecchio e un orecchio. Vengono fatte dodici audiocassette da due ore ciascuna da un consu-

lente tecnico del pubblico ministero, Francesco Giagnorio, dell'Eclipse, che svolge questo lavoro nel 1993 e poi fa un'unica cassetta stereo da 60 minuti (o 45, non ricordo) in cui mette il solo canale 16, quindi in un orecchio uno sentiva solo il canale 16. Io ho avuto l'impressione che tutti i consulenti tecnici abbiano potuto ascoltare e abbiano ascoltato agevolmente solo quella cassetta e quindi si siano focalizzati solo sui tre quarti d'ora a cavallo dell'incidente. Già lì comunque ci sono delle informazioni tecniche. Faccio un esempio: rispetto alla ricostruzione che vi ho fatto vedere prima, che è quella della sentenza, quindi prua a Nord e traghetto sulla sua rotta, l'informazione che dà il comandante Superina («Stiamo suonando, stiamo suonando, ma abbiamo la prua a Sud») ribalta completamente lo scenario. La spiegazione data fu: «Era in panico, ha sbagliato; aveva la prua a Nord ma ha detto che l'aveva a Sud». Di queste informazioni lì dentro ce ne sono parecchie. Queste informazioni sono state estratte con una sorta di rete. Riguardo alle varie posizioni — le avete sentite — chi le ha appuntate si è accorto che non sono tutte identiche, hanno delle leggere differenze. Queste leggere differenze devono essere comunque valutate (torno alla domanda che mi aveva fatto prima, sul motivo della secretazione). Sulla posizione crediamo di aver superato il tema. Vedrete probabil-

mente con le immagini Landsat come si fa a fare questo tipo di lavoro. Ci sono delle fotografie, quindi sono dei dati oggettivi. È anche la scelta fatta dal presidente: siccome questa vicenda si caratterizza per avere varie interpretazioni della stessa cosa (c'era nebbia o non c'era nebbia, ad esempio), utilizziamo i dati oggettivi che sono a disposizione. Sulla posizione e sull'orientamento ci sono dei frammenti audio, su altre questioni ci sono delle immagini e fotografie: possiamo utilizzare quelle. Questo si sta facendo.

MARA LAPIA. Grazie, dottor Bardazza.

PRESIDENTE. A questo punto, se non ci sono altri interventi, torniamo in seduta pubblica.

(I lavori riprendono in seduta pubblica).

PRESIDENTE. Ringrazio nuovamente il dottor Bardazza e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16.

*Licenziato per la stampa
il 21 ottobre 2022*



18STC0185301