

MRInternationalLawyers

Ne deriva inoltre la rispondenza supplementare della Vostra Società anche a sensi delle clausole 11 e 13 delle ITCH 1.10.83 per il compenso di salvataggio reclamato dalla Fratelli Neri, nonché per le ulteriori spese accessorie, compresi i contributi di avaria comune, quelli di gestione del relitto nei limiti di cui all'art. 13.6 delle predette ITCH e per gli importi che risulteranno dovuti; allo stato questo essi appaiono certamente non inferiori (nella migliore delle ipotesi) ad oltre Lire 4.310.000.000 e, a nostro avviso, risulteranno a consultivo probabilmente assai più ingenti.

L'art. 19 delle ITCH esclude inoltre espressamente che il valore del relitto possa essere portato in detrazione avendo la Vostra Società saggiamente dichiarato di non voler approfittare dell'abbandono.

Lo Studio Legale Boglione, ancora, formula le seguenti conclusioni:

Riteniamo pertanto che la Padana Assicurazioni a tenor di legge e di Polizza sia allo stato obbligata nei confronti della spett.le Snam per un importo non inferiore a Lire 39.310.000.000.

Peraltro, nel corso degli incontri avuti con i funzionari della spett.le Assicurata, è emersa la possibilità di giungere ad una definizione transattiva del danno, in ogni sua componente reclamata o reclamabile, per un importo onnicomprensivo di Lire 34 miliardi.

L'importo verrebbe accettato dalla Snam a saldo e stralcio di qualsiasi pretesa, anche potenzialmente pozioere, con esclusione del solo reclamo della Fratelli Neri a titolo di salvataggio nave (per un compenso stimabile, a nostro avviso, in un non più di Lire 1 miliardo) e salvo il recupero nei confronti della spett.le Agip Spa del contributo di avaria comune gravante sul carico con immediata cessazione della garanzia assicurativa e con gestione diretta della Snam dei reclami della Fratelli Neri divergenti da quello sottoposto a stretto titolo di salvataggio.

I legali della Padana Assicurazioni consideravano, quindi, del tutto positivo l'accordo onde evitare ulteriori esborsi nonché pendenze nella gestione del sinistro.

In data 9 settembre 1991, il Liquidatore Dott. Raffaele Del Favero, elaborava una dettagliata relazione sulla liquidazione dell'indennizzo in tema di Perdita Totale Costruttiva a carico degli Assicuratori della m/c AGIP ABRUZZO.

Il Dott. Del Favero, anzitutto, facendo un breve riepilogo dei fatti occorsi, riconosceva, quale unico responsabile della collisione, il m/t MOBY PRINCE traendo le seguenti conclusioni in tema di liquidazione.

Come anticipato, il costo delle riparazioni dei danni subiti alla m/c AGIP ABRUZZO era stato indicato in non meno di Lire 61.256.000.000 a fronte di un valore assicurato (100% Padana Assicurazioni) pari a Lire 28.000.000.000 e per interessi e sborsi per Lire 7.000.000.000

MRInternationalLawyers

Alla luce dei sopra menzionati importi e della piena sussistenza delle circostanze per dichiarare una perdita totale costruttiva della nave, il relitto della m/c AGIP ABRUZZO veniva venduto “come sta e giace” per l’importo complessivo di USD 4,200,000.00.

Dalla data dell’evento, i costi sostenuti dalla Snam ed i relativi reclami ricevuti ammontavano a Lire 33.220.148.000 (in parte riconducibili alla copertura corpo e macchine e in parte ricadenti sotto la copertura prestata dal P&I Skuld).

In esito ad una approfondita istruttoria condotta dai professionisti intervenuti in quell’epoca e dagli Assicuratori, era stato quindi riconosciuto in capo a Padana Assicurazioni un’obbligazione di indennizzo nei confronti della spett.le Snam per un importo non inferiore a Lire 39.310.000.000.

Si giungeva, come già detto, ad un accordo per un totale di Lire 34.000.000.000 che prevedeva la sola esclusione del reclamo della Ditta F.Ili Neri a titolo di salvataggio della nave e con esclusiva pertinenza della vendita del relitto in capo alla Snam.

Con il pagamento dell’importo omnicomprensivo di Lire 34.000.000.000, quale pagamento a stralcio e occorrendo, transazione di ogni credito dell’assicurata nei confronti degli assicuratori in ragione del sinistro e della Polizza assicurativa in tema di Perdita Totale Costruttiva, le parti hanno inteso definire ogni vertenza nei seguenti termini:

1. *L’onere di trattare la definizione del compenso di salvataggio reclamato dalla ditta Neri (e da eventuali altri soggetti) per le prestazioni della stessa effettuate, con propri mezzi, in favore della m/n Agip Abruzzo ed il relativo, conseguente pagamento dell’importo che risulterà stabilito in esito a tali trattative, rimangono interamente a carico della Padana Assicurazioni; va da sé che il compenso di salvataggio, una volta definito, sarà suscettibile di riapproporzionamento in Avaria Comune, ai sensi di quanto previsto dalla Regola VI di York e Anversa;*
2. *L’importo recuperato dalla vendita del relitto della m/c Agip Abruzzo rimane di esclusiva pertinenza della Snam la quale, peraltro, rinuncia contestualmente a reclamare alcunché ai propri Assicuratori in relazione a:*
 - *Spese ed oneri sopportati per la salvezza della nave (ad eccezione di quanto sopra esposto) e per la conservazione della nave e/o relitto;*
 - *Spese ed oneri sopportati per evitare o diminuire il danno e quindi anche a titolo di “sue and labour” anche se eventualmente non riconducibili o ammissibili in avaria comune*
 - *contributo di Avaria Comune gravante sulla nave e sul nolo a rischio dell’Assicurata, spett.le Snam (Società armatrice della nave) sulla base delle risultanze del Regolamento di Avaria Generale che verrà in seguito redatto dal sottoscritto Liquidatore con il quale verranno calcolate le avarie spese e le eventuali avarie danni bonificabili in Avaria Comune a termini delle Regole di York Anversa 1974 [...]*¹⁸

¹⁸ Pag. 4 dell’Appendice alla Liquidazione di Perdita Totale Costruttiva Dott. Del Favero del 27.11.1991

MRInternationalLawyers

Per quanto attiene, invece, le spese di salvataggio per l'attività prestata dalla Società F.lli Neri, che, come detto, erano rimaste interamente a carico della spett.le Padana Assicurazioni, in data 07 febbraio 1992 veniva raggiunto un accordo per Lire 3.100.000.000 ripartito tra i beni salvati, nave e carico (bunker quasi totalmente distrutto) su un reclamo (presumiamo) originario per un totale di Lire 17.700.000.000.

Per ultimo, con regolamento transattivo di avaria generale del 13 aprile 1993, il Dott. Del Favero, veniva fornito un prospetto dettagliato dei valori contribuenti¹⁹.

Sulla base degli importi indicati ed in ragione del precedente accordo transattivo, in data 20 aprile 1993, Snam e gli Assicuratori addivenivano ad un accordo pari a Lire 5.000.000.000 a saldo e stralcio per la quota gravante sul carico dei danni e delle spese di avaria comune sopportati dalla Snam in occasione dell'evento.

In data 4 agosto del 1999, vedasi la documentazione agli atti della Commissione, ed in questo senso vedasi il messaggio fax dello Studio Legale Longanesi Cattanei [ndr l'Avv. Roberto Longanesi Cattanei in precedenza parte dello studio Boglione], riteniamo che, a conclusione dell'intera vicenda, Padana Assicurazione avesse liquidato Lire 34.000.000.000 per perdita totale della m/c AGIP ABRUZZO, Lire 3.100.000.000 per oneri e salvataggio, Lire 5.000.000.000 per avaria comune e così per un totale complessivo di Lire 42.100.000.000.

Ancora nella suddetta comunicazione fax del 1999, possiamo reperire ulteriori dati relativi agli indennizzi e/o risarcimenti rispetto agli interessi della m/c AGIP ABRUZZO ed in tal senso, ritroviamo quanto sostenuto da Snam (presupponiamo per spese) pari a Lire 18.870.000.000 nonché la quota rimasta a carico dello Skuld P&I per Lire 16.250.968.087, e così per un totale complessivo dei danni (tra indennizzi, risarcimenti e spese) per Lire 77.220.968.087.

A tale importo deve altresì aggiungersi una voce di reclamo di ENI/Agip per Lire 637.645.500 a titolo di franchigia sull'indennizzo assicurativo corrispostole da Padana Assicurazioni per la perdita del carico.

6.E – SULL'ACCORDO TRA SNAM SPA, SKULD, PADANA ASSICURAZIONI SPA, ENI SPA E NAV.AR.MA. DEL 23 LUGLIO 1999

A seguito dei danni sostenuti dalla m/c AGIP ABRUZZO, la Padana Assicurazioni e la spett.le Snam instauravano un giudizio nei confronti della spett.le Nav.Ar.Ma. al fine di rivalersi dei danni sia diretti sia indiretti sostenuti dalla collisione e per quanto non già regolamentato nell'accordo del 18 giugno 1991.

In data 23 luglio 1999 tutte le parti coinvolte addivenivano ad un accordo transattivo in cui Nav.Ar.Ma., ed i suoi Co-Assicuratori, mettevano a disposizione la somma limite del m/t MOBY PRINCE, come previsto dalla legislazione italiana e come previsto nell'accordo del 18 giugno 1991, incrementata di una somma forfettaria a titolo

¹⁹ Vedasi Regolamento di avaria generale Dott. Del Favero del 13.4.1993

MRInternationalLawyers

di interessi e rivalutazioni per un totale di Lire 6.000.000.000, rinunciando a qualsiasi reclamo nei confronti di Snam ed Eni.

Come si evince dalla relazione dello Studio Bacigalupo del 13 dicembre 1999, l'ammontare di Lire 6.000.000.000 veniva ripartito come a seguire: 54% Padana Assicurazioni, 23,20% Snam Spa, 22% Assuranceforeningen Skuld, 0,80% ENI Spa divisione Agip.

Le spese e gli esborsi sostenuti e sopportati dalla Spett.le Padana, Snam ed Eni, secondo le percentuali sopra indicate, con esclusione dello Skuld che era intervenuto nel procedimento direttamente con i propri legali, ammontava a Lire 190.264.264.

MRInternationalLawyers

7) CONCLUSIONI

Come già rappresentato nelle note preliminari all'odierna relazione, il nostro studio è stato incaricato dalla Commissione Parlamentare di Inchiesta sulle cause del disastro del m/t MOBY PRINCE, al fine di analizzare precise tematiche indicate nelle "finalità della presente relazione" di cui a pag. 1.

Da un punto di vista assicurativo riteniamo che, nonostante siano trascorsi molti anni dal fatto storico e per quanto sia difficile riportarsi a decisioni soggettive fondate su contratti assicurativi ben specifici, non vi siano anomalie nel processo indennitario e/o risarcitorio dei punti oggetto di coinvolgimento assicurativo.

Ci riferiamo in particolare al pagamento delle indennità per le perdite totali costruttive delle due navi che hanno seguito un iter di prassi del mercato assicurativo dell'epoca e non solo. Non per ripetizioni ma per rilievo e sostanza il Lettore noterà quanto abbiamo fatto riferimento alle relazioni di parte m/c AGIP ABRUZZO e m/t MOBY PRINCE, che fanno punto e sintesi delle considerazioni tecniche, navali nonché legali raccolte sulla base di un uso coerente e conforme nell'ambito delle Compagnie assicurative e dei liquidatori chiamati ad esprimere un giudizio ed una valutazione sulla risarcibilità e/o indennizzabilità a termini di Polizza.

Ciononostante, non possiamo non evidenziare come la documentazione sia presumibilmente non completa ove numerosi passaggi relativi a specifiche valutazioni sono assenti. Mancano tutte quelle parti di un fascicolo complicato, come quello di specie, sia in termini tecnici sia in termini assicurativi, nonché legali; i pareri degli studi legali coinvolti nella vicenda sono residuali, non vi sono minute di trasferte e di incontri, che immaginiamo possano essere stati numerosissimi, per non parlare di eventuali confronti telefonici, nonché corrispondenza scritta ed intercorsa tra Compagnie assicurative, periti, società di armamento, legali e consulenti in generale che un caso di questa magnitudo ha sicuramente richiesto.

Nella lettura e nell'interiorizzazione di quanto accaduto abbiamo sicuramente degli elementi oggettivi di estremo valore e di interesse che hanno cristallizzato gli aspetti della collisione e le questioni assicurative al momento dell'avvenimento, ma sono mancanti tutti quegli elementi dell'epoca contenenti le più profonde riflessioni, non solo da un punto di vista professionale, ma anche di valutazione nei termini di strategia e di impostazione dei fascicoli MOBY PRINCE ed AGIP ABRUZZO.

Ancora sulla parte assicurativa, per quanto siano focalizzati gli elementi peculiari delle coperture corpo e macchine e tutte le valutazioni sulla perdita totale costruttiva delle due navi, sono residuali gli ulteriori elementi assicurativi che si ritrovano nei documenti e nelle relazioni per ciò che concerne i coinvolgimenti dei due P&I Club, lo Standard e lo Skuld, dei quali sono silenti, non solo le comunicazioni, ma anche le valutazioni, i coinvolgimenti nonché le condivisioni e i documenti.

Sotto questo ultimo profilo si è apprezzato un messaggio dello Studio Legale Longanesi Cattanei del 4 agosto 1999, che ha menzionato il P&I Skuld nell'ambito dei

MRInternationalLawyers

reclami azionati sul fronte AGIP ABRUZZO per circa Lire 16 miliardi. Nulla di più è dato sapere e riteniamo che agli atti, per quanto ci consta, non vi siano altri riferimenti specifici utili a ulteriori approfondimenti.

Tra i quesiti che sono stati formulati al nostro studio ci è stato chiesto anche di esaminare quelle condizioni di Polizza relative ai valori dei beni nave.

Dalla lettura dei contratti assicurativi e delle relative condizioni non emergono difformità o considerazioni pregiudizievoli, ancorché le nostre valutazioni vengono formulate a distanza di trentun anni dalla collisione e senza l'ausilio di uno specifico stimatore che ci potrebbe dare una lettura nonché, appunto, una stima dei valori delle due navi all'epoca dell'avvenimento, tenendo conto di tutti gli elementi che concorrono nella valutazione di una nave atteso, non solo il valore intrinseco, ma anche un valore di mercato in uno specifico ambito temporale rispetto anche a determinate aree commerciali di impiego sia per un traghetto ma anche per una cisterna.

Sulla MOBY PRINCE non ci pare neppure meritevole di particolare interesse il fatto che tra le condizioni di assicurazione corpo e macchine vi fossero anche delle coperture di sicurtà sui rischi guerra (paragrafo 5.D della presente relazione) che da prassi di settore sono inserite tra le condizioni di assicurazione anche in tempi di pace ed in aree di utilizzo della nave di per sé indipendenti e non soggette a condizioni belligeranti.

I nostri esami sui contratti assicurativi sono stati esplicitati nei capitoli 5-6 raffrontando i principi generali della prassi e del diritto delle assicurazioni marittime con le condizioni di copertura di cui ai documenti relativi alla m/c AGIP ABRUZZO ed al m/t MOBY PRINCE.

Indubbiamente l'impatto economico sulle Compagnie di assicurazione dell'epoca è stato rilevante ma non si vuole dare una valutazione di impatto bilancistico per quanto la Polizza corpi della m/t MOBY PRINCE, presso Unione Mediterranea di Sicurtà (UMS), prevedesse un riparto del rischio tra più società Co-assicuratrici, mentre il rischio corpo e macchine della m/c AGIP ABRUZZO fosse interamente a carico della Padana Assicurazioni. Non è dato sapere se vi fossero all'epoca degli ulteriori accordi Ri-assicurativi del rischio ed ulteriori frammentazioni dell'impatto economico.

Venendo ora all'accordo del 18 giugno 1991 desideriamo preliminarmente declinare lo stesso come uno specifico accordo sulla collisione e sulle relative responsabilità privatistiche sottostanti all'evento e non un semplice accordo assicurativo. L'accordo medesimo, ha oggettivamente disciplinato puntuali rappresentazioni in tema di responsabilità nella collisione che hanno conseguentemente avuto un impatto sulle Compagnie assicuratrici, coinvolte nell'accordo del giugno 1991, sia sul lato m/t MOBY PRINCE sia sul lato m/c AGIP ABRUZZO.

Nel paragrafo 4.A della relazione abbiamo avuto modo di analizzare per punti il testo dell'accordo sulla collisione incrociando tale lettura con i pareri sia dello Studio Legale Ferraro Ferrarini del 1° ottobre 1991 sia dello Studio Legale Boglione del 6

MRInternationalLawyers

settembre 1991, con particolare riferimento ai contenuti aventi ad oggetto le attribuzioni di responsabilità nella collisione occorsa a Livorno il 10 aprile 1991. I riferimenti ai pareri sono espressi nel menzionato paragrafo e, per facilità del Lettore, abbiamo fisicamente riportato le parole degli studi legali.

I legali delle parti senza particolari dubbi hanno attribuito l'uno, lo Studio Legale Boglione, il 100% della responsabilità della collisione al m/t MOBY PRINCE, l'altro, lo Studio Legale Ferrarini Ferraro, ha modulato il coinvolgimento delle responsabilità in termini percentuali, attribuendo l'80% della collisione in capo al MOBY PRINCE ed il 20% alla AGIP ABRUZZO nell'ambito di una valutazione di responsabilità incrociate. Quest'ultima ripartizione percentuale deriva da una considerazione del grado della colpa dell'AGIP ABRUZZO (sulle considerazioni generali dei concetti di colpa delle collisioni abbiamo espresso alcune considerazioni nel capitolo n. 3) per una mancata emissione di segnali sonori da parte della petroliera all'insorgere della nebbia.

Avendo in mente quanto appena riportato relativamente alle percentuali discusse all'epoca rispetto al coinvolgimento delle due navi nella collisione, la lettura dell'accordo del giugno 1991 non parrebbe rispondere esattamente a queste valutazioni, poiché l'accordo stesso raffigurerebbe uno scenario equilibrato tra AGIP ABRUZZO e MOBY PRINCE e, comunque, una lucidità e coordinamento tra le parti in termini molto precisi ed allineati tanto addirittura da lasciare ampio margine agli interessi del MOBY PRINCE di utilizzare lo strumento della limitazione del debito armatoriale ex art. 275 Cod. Nav., strumento di fatto contrattualizzato tra le parti e senza, all'epoca, l'utilizzo della procedura giudiziaria come prevista dalla disciplina codicistica di cui l'art. 620 e seguenti Cod. Nav.

Per precisione non ci è dato sapere se sia mai stata avviata la procedura relativa poiché non ci sono stati sottoposti documenti in tal senso e, solo tra la documentazione ENI/AGIP da ultimo ricevuta nel giugno di quest'anno, abbiamo apprezzato l'utilizzo del fondo di limitazione nella transazione di alcune voci di reclamo nel 1999, ed in particolare si veda l'atto di transazione e quietanza del 23 luglio 1999 tra Nav.Ar.Ma., da un lato, e Snam, Skuld, Padana Assicurazioni ed ENI/AGIP dall'altro, ove viene fatto riferimento all'incrementato fondo di limitazione del m/t MOBY PRINCE pari a Lire 6 miliardi; fondo incrementato dalla somma di Lire 4 miliardi risultante dal disposto dell'art. 276 Cod. Nav. che, letto in relazione al valore assicurato del MOBY PRINCE, rappresentava 1/5 dello stesso, tenendo in considerazione sia il valore assicurato corpo e macchine che quello interessi e sborsi.

L'allineamento contrattuale rappresentato dall'accordo del 18 giugno 1991 condurrebbe a ritenere che le parti avessero concordemente valutato che la responsabilità della collisione, per quanto attribuita in forma esclusiva al MOBY PRINCE, potesse essere circoscritta utilizzando la limitazione della responsabilità, quindi attribuendo al MOBY PRINCE, o meglio al comando di quest'ultima, una mera responsabilità per colpa nautica con la conseguenza che, come sopra indicato, a parte le voci di reclamo disciplinate nell'accordo del 1991, la sola possibilità di reclamare da

MRInternationalLawyers

parte di AGIP ABRUZZO nei confronti di MOBY PRINCE fosse quella della somma limite, unica voce aggredibile.

Sempre l'accordo del giugno 1991 prevedeva, in contrapposizione, che MOBY PRINCE rinunciasse ad invocare la difesa della limitazione del debito per tutti gli altri reclami dei terzi danneggiati, tra cui tutte le vittime della tragedia, ponendosi quindi come soggetto responsabile e senza la tutela che avrebbe dato, come detto, lo strumento della limitazione.

Parrebbe che l'intenzione delle Parti dell'accordo del giugno 1991 fosse quella di non porsi in contrapposizione l'una con l'altra evitando contenziosi molto delicati in tema di responsabilità rispetto alla causazione dell'evento.

Un fattore, che non può non essere di peso rispetto all'intero fatto storico, è che l'accordo del 18 giugno 1991 è stato siglato tra le Parti a poco più di due mesi dalla tragica collisione ed ha segnato una linea ben precisa rispetto alla gestione tra le Parti, e non solo, dell'intero sinistro.

Per quanto ci è dato conoscere e per quanto parrebbe dalla documentazione in atti, ai tempi dell'accordo le inchieste e le analisi sulle responsabilità della collisione non erano ancora state definite ed anzi, quanto tragicamente accaduto, era ancora sotto accertamenti in sedi amministrative, civili e penali.

Rispetto a tutte le attività che hanno portato all'accordo del 18 giugno 1991 nulla è dato conoscere o sapere anche se si può ragionevolmente pensare che vi sia stata un'intensissima attività delle parti, non solo da un punto di vista tecnico-nautico, ma anche da un punto di vista legale, nell'ottica di raggiungere un componimento negoziale soddisfacente e che di fatto siglasse, appunto, un accordo.

Quanto sopra esposto è un'analisi di elementi a distanza di trentun anni con tante aree non conosciute e, quindi, sicuramente parziale.

Nel corso degli anni, e ad oggi, sono emersi elementi che forse potrebbero portare ad una rilettura di molte circostanze del fatto storico oggetto di studio ancorché, purtroppo, nell'ambito di una visione esterna dei fatti accaduti all'epoca.

Tra gli elementi che all'epoca erano stati identificati come fattori caratterizzanti e/o concause della collisione, vi era stato l'elemento nebbia che per anni è stata una circostanza dibattuta.

Oggi, anche a fronte delle indagini poste in essere dalla Commissione Parlamentare di Inchiesta sulle cause del disastro del m/t MOBY PRINCE, Senato della Repubblica XVII Legislatura, approvata nella seduta del 22.12.2017, conclusasi nel 2018, nonché a fronte delle informazioni raccolte dall'attuale Commissione di Inchiesta della Camera, è stato appurato che la sera della collisione non solo non vi era nebbia o fenomeni simili ma oltretutto, e di conseguenza, la visibilità era ottimale tanto che diverse testimonianze riportano la piena visibilità anche di tutte le navi in rada,

MRInternationalLawyers

compresa l'AGIP ABRUZZO nonché la MOBY PRINCE chiaramente visibile nelle fasi di uscita dal porto di Livorno.

Su tale aspetto si richiama quanto già espresso nella presente relazione ed in particolare al paragrafo n. 2.c.3 dove sono stati identificati gli elementi di analisi della Commissione di Inchiesta del Senato.

Sempre in punto di nebbia è rilevante la testimonianza resa in sede di audizione in data 5 luglio 2022 da parte del Dott. Olivieri e dell'Avv. Thermes che rispetto alla nebbia hanno riferito quanto segue.²⁰

L'Avvocato Thermes riferiva:

“[...] in estrema sintesi posso dire che quello che vedemmo fu il traghetto completamente illuminato uscire dal porto. Noi ci trovavamo in un punto dell'Accademia che prospiciente più sul mare non ha una sorta di terrazza che vuota e libera sul davanti. Ci trovavamo lì ed abbiamo visto il traghetto uscire dal porto sfilarsi davanti nella consueta rotta verso la Sardegna; è una nave di linea quindi l'avremmo vista passare altre decine di volte in pratica. E contemporaneamente avevamo notato questo susseguirsi di questi fenomeni su una delle diverse navi che erano alla fonda aspettando di poter entrare nel porto di Livorno fra cui due petroliere dell'Agip che erano l'Agip Abruzzo e l'Agip Napoli che era ancorata leggermente più a nord rispetto alla prima. Sull'AGIP ABRUZZO, a un certo punto iniziò a formarsi una sorta di nuvola che è solo su quella nave, è un fenomeno che insisteva solo su quella nave non sulle altre neanche in termini di progressione voglio dire quindi non abbiamo mai avuto la sensazione che stesse avanzando un banco di nebbia o qualcosa del genere. La nave praticamente si avvolse in questa sorta di nuvola biancastra che, a distanza di un miglio e mezzo circa da dove eravamo noi, sembrava oggettivamente vapore o acqua nebulizzata o qualcosa del genere; tenga presente che parliamo di una petroliera lunga duecento metri quindi comunque è una cosa monumentale anche a quella distanza [...]”

Il Dott. Olivieri riferiva:

“[...]io confermo tutto quello che stato detto sia in introduzione che dall'amico e collega Paolo, aggiungo solo diciamo un particolare che mi continua a rimanere credo abbastanza fresco anche se son passati diversi anni. Nel tragitto che noi facemmo, nel primo piazzale che era non prospiciente al mare, come raccontava Paolo, fummo colpiti o, meglio, io ricordo che fummo colpiti da una serata stupenda magnifica e dalle luci del traghetto delle navi che erano in rada (scusate se magari condisco con particolari che non sono diciamo inerenti) [...] il caso ha voluto che vedessimo, diciamo fummo colpiti, da questo spettacolo - da questo particolare - anche delle luci del traghetto

²⁰ Si veda pag. 38/39 della relazione finale approvata dalla Commissione nella seduta del 22 dicembre 2017: “a questo proposito, ha suscitato l'interesse dei commissari l'ipotesi, già esplicitata, che ad aver limitato la visibilità della petroliera possa essere stata la fuoriuscita di un'enorme quantità di vapore proveniente dalla stessa Agip Abruzzo. Questo fatto, magari dovuto a un improvviso incidente a bordo della petroliera che l'avrebbe resa non visibile per lo spegnimento temporaneo dell'impianto di illuminazione, confermerebbe quanto sempre dichiarato da Paolo Thermes e Roger Olivieri, che descrivono in audizione un fenomeno di nebulizzazione su una nave alla fonda, da loro individuata come la petroliera Agip Abruzzo, e la sua temporanea sparizione alla vista prima della collisione con il Moby Prince”.

MRInternationalLawyers

che usciva dalla diga del porto in una rotta che, come diceva Paolo, era verso diciamo la Sardegna verso diciamo sud. ma non potevamo dalla nostra prospettiva valutare pericoli di impatto rotta precisa [...].

In ragione di queste circostanze, si ritiene plausibile una rilettura degli aspetti della collisione circoscrivendo le problematiche di visibilità.

Sempre in tema di visibilità è rilevante anche la circostanza dell'illuminazione dell'AGIP ABRUZZO, quale nave in rada all'ancora, e facciamo riferimento nuovamente alle audizioni del Dott. Olivieri e dell'Avv. Thermes del luglio 2022 che riportano quanto segue.

L'Avvocato Thermes riferiva che:

"[...] Nel tempo che guardavamo questo fenomeno, sono le dieci di sera quindi comunque era già buio, questa nuvola biancastra l'avevamo notata perché era retro illuminata dalle luci di bordo della petroliera; quindi voi immaginate un punto una petroliera illuminata con i fari arancioni che illumina questa sorta di nuvola dopodiché ad un certo punto, improvvisamente, si spegne tutto e lì (correggimi se mi sbaglio) dove c'era la petroliera viene buio completo. Ci affacciammo alle finestre e quello che vediamo sono una serie di bagliori che attraversavano quella che sembrava una sorta, una cortina di fumo a tutti gli affetti insomma, sì, intravedevano questi bagliori rossastri. La cosa che abbiamo pensato oggettivamente era che si trattasse di un incendio [...]"

Il Dott. Olivieri riferiva che:

"[...]io aggiungo solo per ricordo che il bagliore rossastro ci diede l'impressione di un incendio era cioè, molto concentrato, sembrava alla base del castello di poppa, tutto quanto verso poppa, quindi sembrava un evento concentrato lì e fummo anche colpiti da questo, come ha detto lui, spegnersi improvviso come se in questa sala spegnessimo la luce e diventasse non un buio progressivo ma spegniamo le luci da nord a sud da prua a poppa così click su una nave da duecento metri di lunghezza. Quindi questa è una cosa che c'era, che ci ha colpito molto, ci siamo riaffacciati dal mio alloggio abbiamo continuato a vedere questo fenomeno e questi bagliori rossastri poi di fatto non riuscivamo a darci una spiegazione e quindi ci siamo salutati e tornati agli alloggi, io mi sono rimesso a studiare. Dopo minuti abbiamo sentito questa forte esplosione sorda. Abbiamo visto il fungo di fiamme [...]"

Sempre sull'illuminazione, uno dei pochissimi cenni che vengono riportati agli atti dei documenti che ci sono stati rammostrati, richiamiamo quanto era stato espresso dallo Studio Tecnico Lonoce nella sua relazione del 14 aprile 1991.

"Sul ponte ed in macchina fu mantenuto il turno di guardia di navigazione, come da prassi e disposizioni impartite dalla Società armatrice. Il punto di fonda fu periodicamente controllato con l'apparato radar dotato di sistema GPS e nelle ore notturne furono mantenuti i fanali di fonda regolamentari,

MRInternationalLawyers

oltre alla illuminazione delle sovrastrutture di poppa, dei derricks e del fumaiolo.”

Un ulteriore delicato aspetto di quanto era accaduto, è quello della effettiva posizione dell'AGIP ABRUZZO nella rada di Livorno.

Infatti, dai documenti in atti all'epoca dell'avvenimento, la posizione dell'AGIP ABRUZZO era identificata all'esterno dell'area interdetta ad ancoraggio e pesca.

Tuttavia, a fronte delle attività di inchiesta delle raccolte documentali ed in particolare della relazione E-TWO CONSULTING - STUDIO TECNICO a firma del Dott. Alfred Komin del 25 marzo 2022, la nave AGIP ABRUZZO è stata individuata e localizzata all'interno dell'area interdetta e, quindi, in posizione non conforme.

La citata relazione del Dott. Komin ha avuto come scopo del lavoro quello di verificare tutte le immagini telerilevate da satelliti disponibili a livello globale, sia per scopi scientifici sia commerciali, al fine di posizionare, nell'arco temporale aprile/ottobre 1991, la m/c AGIP ABRUZZO con specifico riferimento all'area vigente al tempo di “divieto di ancoraggio e pesca a strascico” posta immediatamente a sud dell'area portuale di Livorno.

La questione è stata, infatti, a lungo dibattuta; i consulenti della Commissione Parlamentare di Inchiesta sulle cause del disastro del m/t MOBY PRINCE, Senato della Repubblica XVII Legislatura, approvata nella seduta del 22.12.2017, avevano individuato ben 19 coordinate diverse, fornite nel tempo da terzi, relative alla posizione della m/c AGIP ABRUZZO, concludendo che il punto di fonda più probabile della nave fosse, con buona approssimazione, alle seguenti coordinate [43°29,8'N, 10°15,6E].

La relazione del Dott. Komin ha permesso di verificare in maniera oggettiva il posizionamento della nave, con una analisi svincolata *“da testimonianze di parte e/o misurazioni potenzialmente affette da margini di incertezza anche elevati (anche in considerazione delle modalità di rilievo e della strumentazione al tempo disponibile)”* e questo grazie al fatto che l'U.S. Geological Survey (USGS), soggetto gestore delle immagini satellitari Landsat, ha concluso un processo riorganizzativo che ha reso tali immagini funzionali agli scopi della relazione in questione.

Nello specifico:

“in totale sono state reperite dieci immagini Landsat 5, di cui nove utilizzabili in quanto prive o con scarsa copertura nuvolosa. Ulteriori due immagini in campo ottico reperite e utilizzate nell'ambito del presente lavoro sono quelle del satellite francese SPOT-2 nella versione resa disponibile da ESA TPMs (Archivio Third Party Missions dell'European Space Agency)”.

Tali immagini, che si riportano di seguito (e in relazione alla descrizione delle quali si richiamano da pag. 7 a pag. 9 della Relazione stessa), sono state elaborate all'interno di un sistema informatico geografico (GIS) facendo riferimento alla

MRInternationalLawyers

cartografia nautica e ad altre mappe, onde collocare opportunamente e georeferenziare i vari dati ottenuti.

Si precisa, con riferimento alle immagini Landsat 5, che:

“ciascuna immagine copre un’area di circa 33.000 Km²” e che “la risoluzione geometrica è pari a 30 metri (ad esclusione della banda 6 per la quale è pari a 120m). Le immagini utilizzate nel presente lavoro sono in origine calibrate radiometricamente e ortorettificate attraverso punti di controllo a terra (L1TP Processing Level) e sono fornite in formato GeoTIFF (WGS84 -UTM ZONE 32)”. Inoltre, “il posizionamento delle immagini Landsat è stato effettuato automaticamente dal software GIS utilizzato (QGIS) senza alcuna ulteriore manipolazione (ovvero utilizzando direttamente le coordinate del file GeoTIFF fornito da USGS)”.

Con riferimento alle immagini Spot-2, si richiamano le seguenti precisazioni:

“La georeferenziazione è stata condotta per mezzo del software GIS facendo riferimento sia alla Carta Tecnica Regionale alla scala 1:10.000 (Fonte dei dati: Regione Toscana - "283040_2010 e 283080_2010") sia al rilievo LIDAR alla scala 1:2000 (Fonte dei dati: Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare - "Rilievi Lidar", 2008). L'accuratezza della georeferenziazione effettuata è stimata pari ad un valore ≤ 1 pixel (ovvero ≤ 20 metri). Nell'ambito del presente lavoro sono state prese in considerazione le immagini disponibili sul sito ESA, multispettrali (bande XS1=Verde, XS2=Rosso e XS3= Infrarosso vicino) con risoluzione 20 metri che per il periodo e l'area d'interesse sono solamente due (riferite alla data del 12luglio e del 31 agosto 1991).”

La cartografia nautica di riferimento è stata la seguente: Carta n. 4 alla scala 1:100.000 (Da San Rossore al Canale di Piombino e Isole D'Elba – Capraia -Gorgona), dai rilievi effettuati dal 1976 al 1981 e Carta n. 120 alla scala 1:30.000 (Litorale di Livorno), edizione 1989.

La georeferenziazione si è svolta mediante l'utilizzo dello strumento GIS, facendo riferimento alle intersezioni del reticolato geografico (latitudine / longitudine convertite in gradi decimali nel corso delle elaborazioni) e verificando la buona sovrapposibilità delle informazioni di entrambe le carte; per le elaborazioni successive veniva utilizzata, come base di riferimento, la cartografia di maggiore dettaglio (ovvero la Carta n. 120).

Alla luce della lavorazione sopra descritta e delle foto allegate veniva individuato *“con buona approssimazione geometrica”* (i.e. *“con un’accuratezza ≤ 12 metri espressa come errore quadratico medio”*) il posizionamento della m/c AGIP ABRUZZO nei giorni immediatamente successivi alla collisione.

Il Dott. Komin evidenzia che:

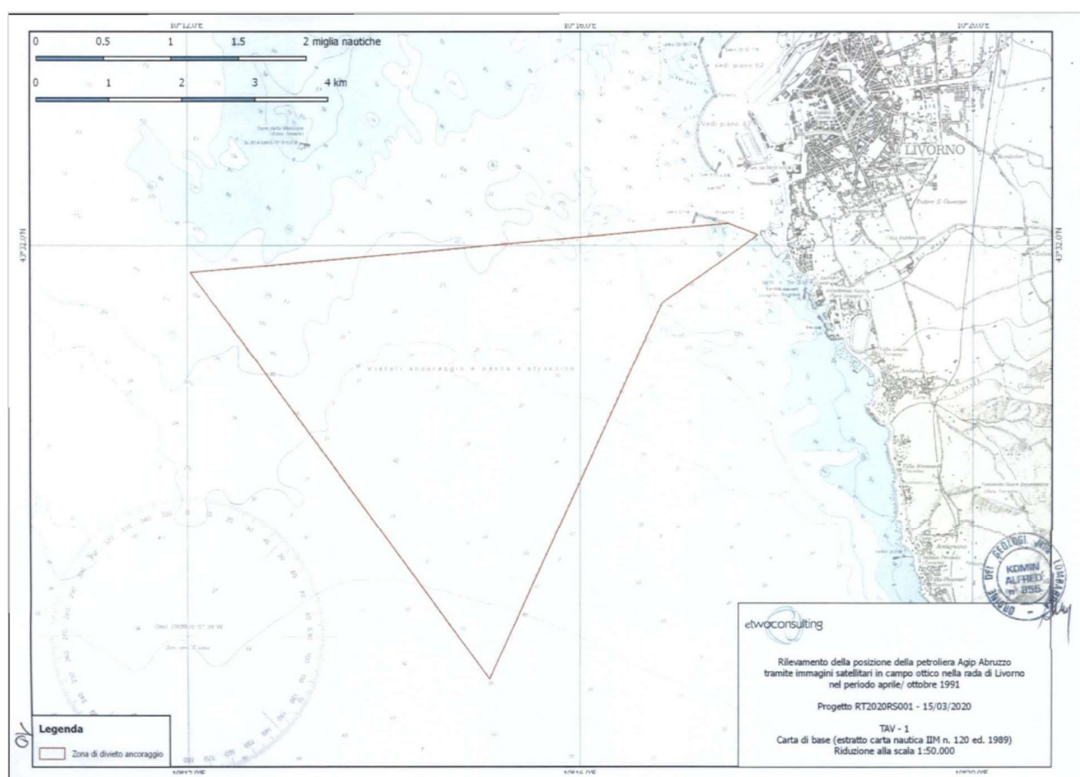
“La sagoma della petroliera Agip Abruzzo è identificabile con certezza in quanto è l'unico oggetto di dimensioni compatibili (L=286 metri) che staziona

MRInternationalLawyers

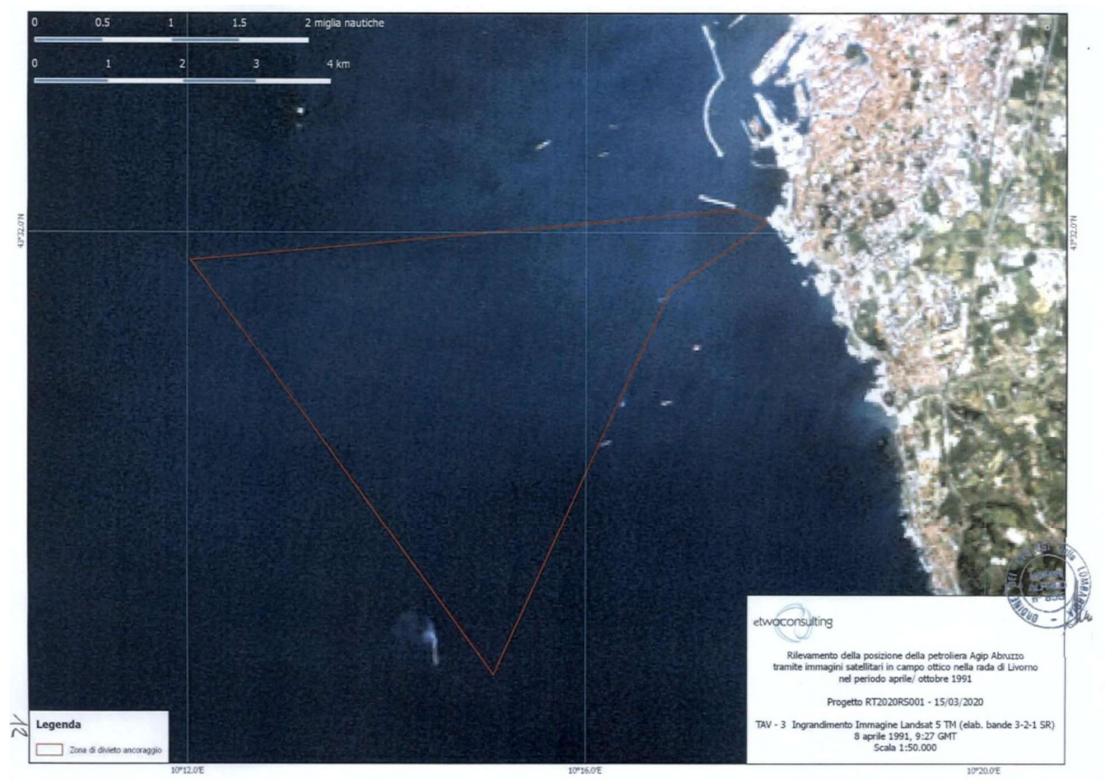
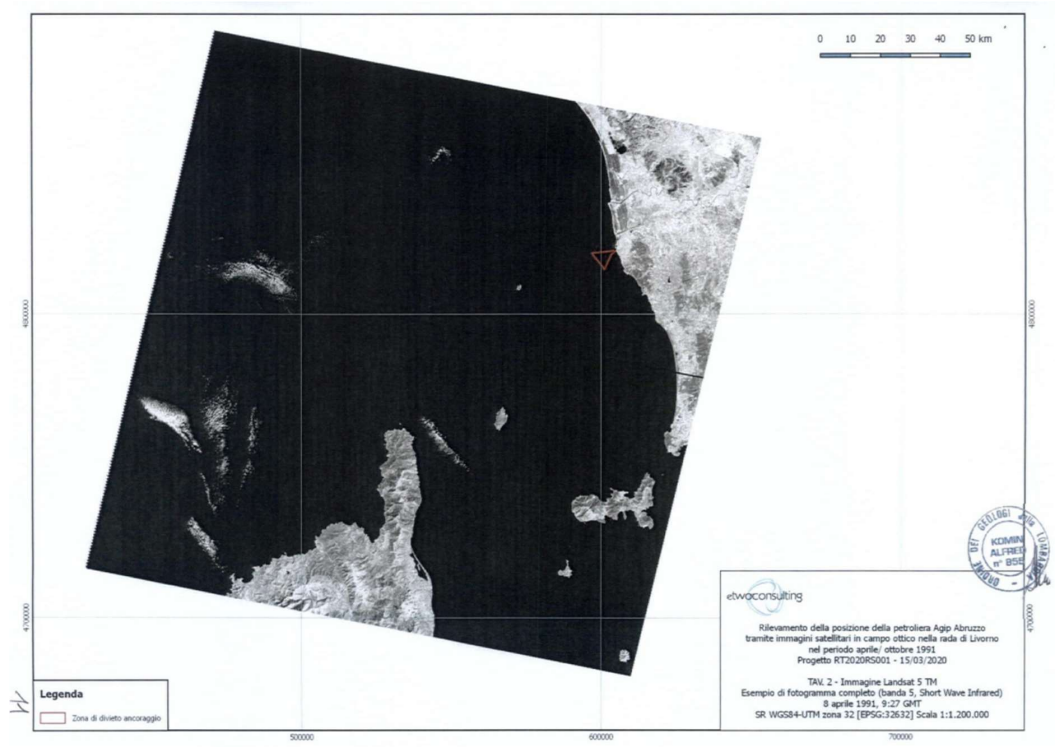
con continuità nella stessa area "di fonda" (ben localizzabile nelle Tavole qui allegate) quasi sempre totalmente ubicata all'interno dell'area di divieto di ancoraggio e pesca a strascico, nei giorni successivi al sinistro e in particolare nel periodo qui documentato (dal 24 aprile al 10 ottobre 1991). Il fatto che si tratti senza dubbio dell'Agip Abruzzo è anche suffragato dalla circostanza che certamente, a seguito dell'incidente, non sia stata concessa a nessun'altra imbarcazione la possibilità di stazionare all'interno dell'area di divieto e, a maggior ragione, nelle vicinanze dell'area del sinistro. Gli altri mezzi navali rilevabili nelle immagini esaminate all'interno dell'area di divieto sono senz'altro mezzi non ancorati, ma in transito, fatto comprovato in diverse circostanze dall'identificazione dei fumi di combustione dei motori e/o dall'evidenza delle scie.)"

Le conclusioni della relazione sono note:

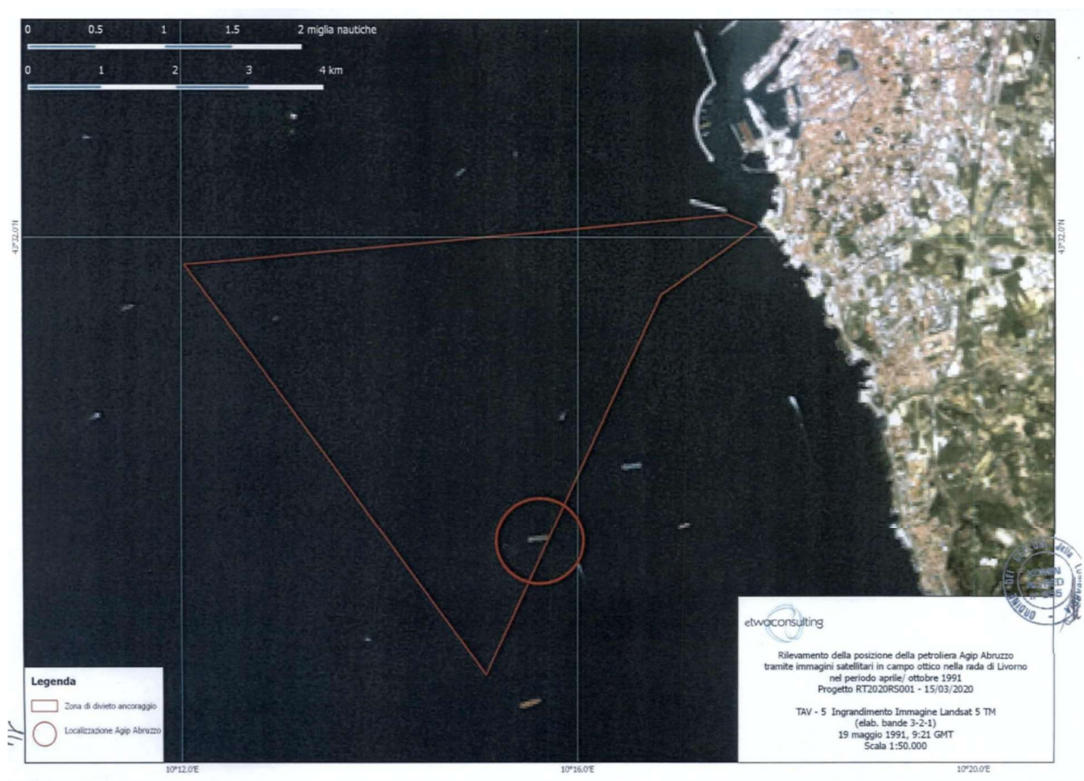
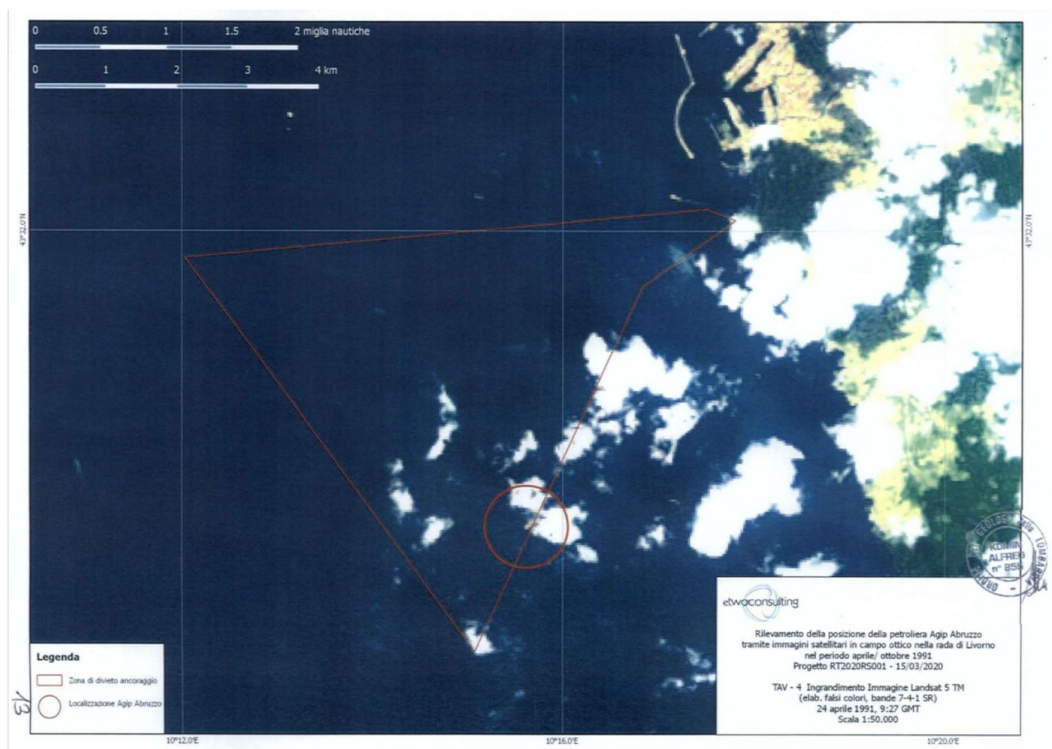
"Sulla base dell'analisi delle immagini satellitari della rada di Livorno disponibili per il periodo di interesse, è stato possibile determinare con certezza la localizzazione della petroliera Agip Abruzzo che, nelle date comprese tra il giorno 24 aprile e il giorno 10 ottobre dell'anno 1991, è risultata essere sempre posizionata all'interno dell'area di divieto di ancoraggio e pesca a strascico definita all'epoca del sinistro."



MRInternationalLawyers



MRInternationalLawyers



MRInternationalLawyers

