

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2826

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**POTENTI, BAZZARO, BIANCHI, BITONCI, CECCHETTI, DI MURO,
FIORINI, LEGNAIOLI, PATELLI, PRETTO, TATEO, TONELLI, VAL-
LOTTO, ZORDAN**

Interventi in favore dei familiari delle vittime del disastro della nave « Moby Prince » e per il finanziamento di iniziative per conservarne la memoria

Presentata il 15 dicembre 2020

ONOREVOLI COLLEGHI! — La sera del 10 aprile 1991, un vasto incendio provocato dalla collisione tra la petroliera « Agip Abruzzo » e la nave « Moby Prince » causò la morte di 140 persone tra passeggeri e membri dell'equipaggio della nave. A seguito del sinistro marittimo, avvenuto al largo del porto di Livorno, il marconista del traghetto lanciò il primo *mayday* alle ore 22,25 senza essere ascoltato, mentre tre minuti dopo la petroliera « Agip Abruzzo » comunicò di essere stata investita da una nave, che alle ore 22,36 il comandante della stessa petroliera, Renato Superina, ipotizzò fosse una bettolina. Successivamente alle richieste di aiuto provenienti dalla petroliera, dopo quasi un'ora giunsero sul posto i primi soccorsi, costituiti da un rimorchia-

tore privato della società Tito Neri, che mise in salvo l'equipaggio della petroliera, e, più tardi, dalla motovedetta CP 232 della capitaneria di porto-guardia costiera e dal mezzo navale M/B 446 del comando dei vigili del fuoco. In questa prima fase nessuno sembrò scorgere in mare la sagoma della nave in fiamme e bisognò attendere l'intervento di due ormeggiatori, sopraggiunti con la loro imbarcazione privata dopo aver ascoltato alla radio l'allarme della petroliera « Agip Abruzzo », per rendersi conto che la nave entrata in collisione non era una bettolina. I due ormeggiatori riuscirono a mettere in salvo sul loro scafo il mozzo Alessio Bertrand, che risulterà poi l'unico sopravvissuto della nave « Moby Prince », segnalando via radio la presenza

di altre persone da salvare e comunicando il nome del traghetto incendiato alle ore 23,45,33. Nel disastro marittimo, come già osservato, persero la vita 140 persone e l'individuazione della nave in fiamme avvenne, peraltro grazie all'iniziativa personale dei due ormeggiatori, solo dopo un'ora e venti minuti dal verificarsi del sinistro. La capitaneria di porto-guardia costiera di Livorno attribuì alla presenza della nebbia la responsabilità principale della tragedia della sera del 10 aprile 1991. Nel corso degli anni gli inquirenti avvalorarono la tesi del disastro causato dalla nebbia e da alcune imprudenze dell'equipaggio della nave « Moby Prince ». Dopo tre gradi di giudizio questa è la verità processuale, contestata dai familiari delle vittime, senza che sia stato individuato un responsabile per i reati di omicidio colposo e disastro colposo e con un unico condannato in sede di appello, per il quale è stata dichiarata la prescrizione. Il 22 luglio 2015, con deliberazione del Senato della Repubblica, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 170 del 24 luglio 2015, è stata istituita la Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince, con lo scopo dichiarato di « dissolvere i dubbi che per più di un quarto di secolo hanno avvolto la vicenda (...), facendo luce su quelle parti della tragedia che stridevano con fatti non considerati o con elementi segnalati o acquisiti successivamente ». Al termine di due anni di lavoro, la Commissione parlamentare di inchiesta ha pubblicato una relazione finale, approvata il 22 dicembre 2017 e comunicata alla Presidenza del Senato della Repubblica il 22 gennaio 2018. Nelle conclusioni della Commissione si può leggere che « si esclude che la nebbia sia stata la causa della tragedia » e che « non c'è stato, prima del disastro, un fenomeno atmosferico di totale, immediata e generale riduzione della visibilità in rada, tale da provocare l'accecamento del comando del traghetto e dei suoi apparati radar durante la navigazione ». La Commissione ha sollevato criticità sul comando della petroliera, che « non ha posto in essere condotte pienamente doverose » e ha messo in discussione l'iniziale descrizione di una collisione

con una bettolina dal momento che la sagoma del traghetto « era inconfondibile dal ponte della petroliera e fu percepita con precisione ». La relazione finale ha evidenziato anche i dubbi sulla gestione dell'emergenza da parte della capitaneria di porto-guardia costiera di Livorno, sostenendo che quella sera ci « fu impreparazione e inadeguatezza nei soccorsi ». Gli elementi di novità rispetto alle sentenze giudiziarie emersi nelle conclusioni della Commissione parlamentare di inchiesta hanno riguardato soprattutto la conduzione dei soccorsi e il comportamento in mare della petroliera « Agip Abruzzo », due aspetti sui quali si sono sempre concentrate le richieste di giustizia avanzate dalle associazioni di familiari delle vittime, specialmente alla luce del fatto che i giudici della terza sezione della corte di appello del tribunale di Firenze avevano parlato di testimonianze « palesemente false » in riferimento al processo di primo grado, che avrebbe poi condizionato il successivo iter giudiziario e che nella sentenza aveva attribuito alla nebbia e all'errore umano la responsabilità del disastro. Acquisendo gli atti della Commissione parlamentare di inchiesta, la procura di Livorno ha aperto un nuovo fascicolo di indagine nel 2018, mentre le associazioni di familiari delle vittime, nel frattempo, hanno promosso una causa civile contro lo Stato, che lo scorso mese di novembre è stata respinta dal tribunale civile di Firenze, per il quale il diritto risarcitorio « deve ritenersi prescritto per il decorso del termine di due anni dalla data della sentenza della corte di appello penale di Firenze divenuta irrevocabile ». Le conclusioni della Commissione parlamentare di inchiesta sono state criticate nella sentenza del tribunale civile, che ha parlato di « atto politico » e ha affermato che « i medesimi fatti già accertati nel processo penale sono stati semplicemente rivalutati dalla Commissione, che è pervenuta a conclusioni diverse da quelle che si sono delineate in sede penale ». Queste conclusioni, però, non possono venire trascurate o avere valore nullo essendo state prodotte da un organo, la Commissione parlamentare di inchiesta, a cui la Costituzione, all'articolo

82, riconosce la facoltà di procedere « alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e le stesse limitazioni della Autorità giudiziaria ». La Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince ha affermato, nella sua relazione finale, che quella a cui si è arrivati al termine di due anni di attività « è una verità più ricca di quella che sino a questo momento è stata proposta e discussa ». Al cospetto dei familiari delle vittime, reduci da un percorso giudiziario in cui gli stessi giudici della corte di appello di Firenze avevano sollevato dubbi sull'andamento del processo di primo grado terminato con una sentenza di assoluzione perché « il fatto non sussiste », queste parole dovrebbero rappresentare un atto di responsabilità dello Stato che non può non tradursi in conseguenze concrete. Essendo stata respinta la richiesta di risarcimento avanzata dai familiari delle vittime del disastro del traghetto « Moby Prince » in virtù di quanto accertato a livello penale, tenuto conto delle conclusioni della Commissione parlamentare di inchiesta sulle modalità di svolgimento dei soccorsi e sull'indagine condotta dagli inquirenti dell'epoca, nonché alla luce della sentenza n. 1871 del 28 gennaio 2013 con la quale la Corte di cassazione ha condannato lo Stato al risarcimento dei danni in favore dei congiunti di alcune delle vittime del disastro aereo di Ustica del 27 giugno 1980, i cui responsabili

restano ignoti, la presente proposta di legge intende riconoscere il valore del defatigante percorso dei familiari delle vittime della sciagura marittima avvenuta la sera del 10 aprile 1991 al largo del porto di Livorno. A tale fine, l'articolo 1 prevede l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un fondo straordinario, con una dotazione di 16 milioni di euro per l'anno 2021, per il risarcimento dei danni subiti dai familiari delle vittime del disastro della nave « Moby Prince » e per la promozione di iniziative per conservare la memoria di tale evento e, in particolare, delle azioni intraprese dagli stessi familiari per affermare il loro diritto alla verità e alla giustizia. L'articolo 2 individua i soggetti che hanno diritto al risarcimento, indicando anche un ordine di priorità, e prevede che lo stesso risarcimento sia indipendente dalla situazione economica dei beneficiari, sia esente da tasse e imposte e sia aggiuntivo rispetto ad altri eventuali benefici. L'articolo 3 stabilisce che le iniziative per conservare la memoria del disastro siano realizzate secondo le indicazioni fornite dalle due associazioni di familiari delle vittime che da oltre trenta anni si contraddistinguono per il loro impegno nella ricerca della verità e della giustizia o, in mancanza, dall'amministrazione provinciale di Livorno. L'articolo 4, infine, reca la copertura finanziaria.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Fondo straordinario per il risarcimento dei danni ai familiari delle vittime del disastro della nave « Moby Prince » e per la promozione di iniziative per conservarne la memoria)

1. Nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un fondo straordinario destinato al risarcimento dei danni subiti dai familiari delle vittime del disastro della nave « Moby Prince » accaduto al largo del porto di Livorno il 10 aprile 1991 e alla promozione di iniziative per conservare la memoria di tale disastro, di seguito denominato « fondo ».

2. Il fondo ha una dotazione di 16 milioni di euro per l'anno 2021, dei quali:

a) 12 milioni di euro destinati al risarcimento dei danni subiti dai familiari delle vittime del disastro della nave « Moby Prince »;

b) 4 milioni di euro destinati al finanziamento di iniziative per conservare la memoria del disastro della nave « Moby Prince » e, in particolare, delle azioni intraprese dai familiari delle vittime per l'affermazione del diritto alla verità e alla giustizia.

Art. 2.

(Soggetti aventi diritto al risarcimento)

1. Il risarcimento a carico delle risorse del fondo di cui all'articolo 1, comma 2, lettera *a)*, è riconosciuto ai familiari delle vittime del disastro della nave « Moby Prince » secondo il seguente ordine di priorità:

a) coniuge superstite;

b) figli, anche adottivi, in mancanza del coniuge superstite;

c) genitori, in mancanza di coniuge superstite e di figli;

d) fratelli e sorelle, in mancanza di coniuge superstite, di figli e di genitori.

2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce, con proprio decreto, l'importo del risarcimento in favore dei soggetti di cui al comma 1 del presente articolo, nei limiti delle risorse di cui all'articolo 1, comma 2, lettera a).

3. Il risarcimento di cui al presente articolo è riconosciuto a prescindere dalla situazione economica del soggetto beneficiario, è esente da ogni tributo, imposta o tassa ed è assegnato in aggiunta a qualsiasi altra somma alla quale i soggetti beneficiari abbiano diritto a qualsiasi titolo ai sensi della legislazione vigente.

Art. 3.

(Realizzazione delle iniziative)

1. Le iniziative promosse a carico delle risorse del fondo di cui all'articolo 1, comma 2, lettera b), sono realizzate secondo le indicazioni fornite dall'Associazione 10 aprile – familiari vittime Moby Prince ONLUS e dal Comitato 140 familiari vittime Moby Prince o, in mancanza, secondo le indicazioni fornite dai competenti organi della provincia di Livorno.

Art. 4.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a 16 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione della proiezione per il medesimo anno dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2020-2022, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2020, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

PAGINA BIANCA



18PDL0128300