

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

##### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di Assoferr, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 1964 Oliaro ed altri recante « Disposizioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci » ... 127

##### SEDE CONSULTIVA:

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2013. C. 2541 Governo.

Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2014. C. 2542 Governo.

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2014 (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2014 (limitatamente alle parti di competenza) (Parere alla V Commissione) *(Esame congiunto e rinvio)* ..... 127

##### SEDE REFERENTE:

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave Moby Prince. Doc. XXII, n. 23 Piras ed altri *(Esame e rinvio)* ..... 131

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI ..... 135

##### COMITATO RISTRETTO:

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di semplificazione delle azioni di contrasto dell'evasione dell'obbligo di assicurazione dei veicoli, per favorire la circolazione dei carrelli elevatori e per contrastare le esportazioni irregolari di veicoli da demolire e le fittizie immatricolazioni di veicoli all'estero. C. 1512 Meta e abb. .... 135

##### AUDIZIONI INFORMALI

*Giovedì 24 luglio 2014.*

**Audizione di rappresentanti di Assoferr, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 1964 Oliaro ed altri recante « Disposizioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci ».**

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.20 alle 14.35.

##### SEDE CONSULTIVA

*Giovedì 24 luglio 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.*

**La seduta comincia alle 14.35.**

**Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2013. C. 2541 Governo.**

**Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2014. C. 2542 Governo.**

**Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2014 (limitatamente alle parti di competenza).**

**Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2014 (limitatamente alle parti di competenza). (Parere alla V Commissione).**

*(Esame congiunto e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame congiunto dei provvedimenti in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Emiliano MINNUCCI (PD), *relatore*, osserva che, in termini generali, il disegno di legge di Rendiconto 2013 evidenzia un peggioramento del saldo netto da finanziare, che passa, al lordo delle regolazioni debitorie, da un valore positivo di 10.787 milioni di euro a un valore negativo di 28.018 milioni di euro. Tale valore rimane comunque al di sopra del limite massimo stabilito dalla legge di stabilità 2013 (legge n. 228 del 2012) (39.600 milioni di euro). Si registra invece una positiva minore esigenza di ricorso al mercato (da 250.680 milioni a 198.991 milioni di euro), dovuta probabilmente alla diminuzione dei tassi di interesse sul nostro debito pubblico.

L'andamento delle entrate evidenzia un aumento di 33.264 milioni di euro, attestandosi a 818.839 milioni di euro. L'aumento appare però principalmente ascrivibile ad entrate extratributarie, quali quelle dovute all'accensione di prestiti. Le entrate tributarie risultano comunque in aumento, sia pure in misura contenuta (0,2 per cento rispetto al 2012) con variazioni in aumento delle imposte sul patrimonio e sul reddito, delle imposte sulla produzione e sui consumi e delle entrate da monopoli, mentre risultano in diminuzione le entrate delle tasse e imposte sugli affari e quelle derivanti da lotto, lotterie e altri giochi.

Le spese finali ammontano a 582.010 milioni di euro, in aumento di 47.006 milioni di euro. L'aumento è dovuto principalmente a un aumento degli impegni per le spese in conto capitale, che però, come segnalato anche dalla relazione della Corte dei conti sul disegno di legge di Rendiconto, non sembra tradursi in un concreto aumento delle spese per investimento. L'incremento è infatti in buona

parte associato al Fondo per assicurare agli enti territoriali la liquidità necessaria per il pagamento dei debiti pregressi.

Per le spese correnti si registra un aumento del 4,5 per cento dei trasferimenti ad amministrazioni pubbliche e del 15,7 per cento dei consumi intermedi, mentre si registra una diminuzione, anche se lieve (0,5 per cento) delle spese per redditi da lavoro dipendente.

Per quanto riguarda i residui, in termini generali, il Rendiconto 2013 evidenzia un aumento dei residui di nuova formazione, vale a dire i residui riferiti agli impegni di spesa assunti nello stesso 2013, che ammontano a 58,5 miliardi di euro, contro i 42 miliardi di euro del 2012. Diminuiscono, invece, i residui riferiti agli esercizi pregressi (25,7 miliardi di euro contro i 32 miliardi di euro del 2012).

In questo quadro il disegno di legge di assestamento prevede, rispetto alle previsioni della legge di bilancio 2014, un aumento del saldo netto da finanziare da un valore, al netto delle regolazioni debitorie, di 38.308 milioni di euro a un valore di 41.582 milioni di euro. Il peggioramento del saldo deriva sia da una riduzione delle entrate finali, principalmente ascrivibile alle entrate tributarie, sia da un aumento delle spese finali, in particolare quelle di conto capitale, in un contesto caratterizzato anche da una sensibile riduzione della spesa per interessi.

In proposito, la relazione illustrativa al disegno di legge di assestamento evidenzia che la diminuzione delle entrate è dovuta al peggioramento, rispetto alle previsioni, della congiuntura economica. Lo testimoniano le variazioni in diminuzione del gettito IRES (- 3.600 milioni) e del gettito IVA (-3.020 milioni).

Sull'andamento delle spese il disegno di legge di assestamento segnala una diminuzione delle spese per interessi di 3904 milioni di euro cui fa fronte un aumento delle spese in conto capitale di 3.121 milioni di euro. Per le spese in conto capitale si registra in particolare un aumento degli investimenti fissi lordi di 43 milioni e dei contributi agli investimenti delle amministrazioni pubbliche, in parti-

colare quelle centrali, di 30 milioni di euro. Risultano in aumento anche le spese correnti per consumi intermedi (+428 milioni di euro) e i trasferimenti correnti a famiglie e istituzioni sociali private (+ 281 milioni di euro), principalmente per risorse destinate al sistema di richiedenti asilo.

Merita segnalare che il disegno di legge di assestamento propone (articolo 2) un aumento del limite massimo di emissione di titoli pubblici da 59.000 milioni a 99.000 milioni.

Occorre infine ricordare che il disegno di legge non tiene ancora conto degli effetti del decreto-legge n. 66 del 2014 (il provvedimento che conteneva il « bonus degli 80 euro), perché tale provvedimento è stato convertito in legge il 23 giugno 2014, a ridosso, quindi, del termine per la presentazione del disegno di legge di assestamento (30 giugno).

Per quanto concerne gli aspetti di competenza della IX Commissione Trasporti, segnala che risultano d'interesse per la Commissione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la missione 13 (diritto alla mobilità) e il programma 7.7 (sicurezza e controllo dei mari, nella missione 7 Ordine pubblico e sicurezza) e il programma 17.6 (ricerca nel settore dei trasporti, nella missione 17 Ricerca e innovazione). Nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico rientrano nella competenza della IX Commissione il programma 15.5 (pianificazione e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione); 15.7 (vigilanze nel settore postale) e 15.8 (servizi di comunicazione elettronica e radiodiffusione), tutti nella missione 15 (comunicazioni), nonché i programmi 17.18 (innovazione tecnologica e ricerca per lo sviluppo delle comunicazioni) e 18.10 (prevenzione e riduzione dell'inquinamento elettromagnetico). Infine, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze risultano d'interesse i programmi 13.8 sostegno e sviluppo del trasporto, riferito principalmente al trasporto ferroviario e 15.3 servizi postali e radiofonici.

Per quel che riguarda gli stanziamenti della missione 13, « diritto alla mobilità », iscritti nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, questi registrano una lieve diminuzione (0,9 per cento) nel rendiconto 2013, rispetto alle previsioni definitive 2013, attestandosi a 7746,26 milioni di euro. Rispetto a questo dato, la legge di bilancio 2014 prevede uno stanziamento di 7.592 milioni di euro che il disegno di legge di assestamento propone ora di elevare a 7.663 milioni di euro. Le variazioni più significative proposte dal disegno di legge di assestamento concernono il programma 13.1 sviluppo e sicurezza della mobilità stradale che reca un aumento di 6,57 milioni di euro; il programma 13.6 sviluppo e sicurezza della mobilità locale per il quale si prevede una diminuzione di 15,97 milioni di euro e il programma 13.9 sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo che reca un aumento di 6,54 milioni di euro.

Con riferimento alla missione « diritto alla mobilità » occorre altresì segnalare l'elevato ammontare complessivo dei residui, che risultano, sulla base dei dati del Rendiconto, pari a 5,5 miliardi di euro, di cui 4,2 riferiti agli impegni di spesa assunti per l'anno 2013. Tali residui si riferiscono principalmente a investimenti nel settore del trasporto (programma 13.8 « sostegno allo sviluppo del trasporto »).

Con riferimento al programma 7.7 sicurezza e controllo dei mari il Rendiconto 2013 registra uno stanziamento di 743,34 milioni di euro, con una riduzione di 20,63 milioni di euro rispetto alle previsioni definitive 2013. La legge di bilancio 2014 prevede uno stanziamento di 731,01 milioni di euro mentre il disegno di legge di assestamento eleva questo stanziamento a 730,54 milioni di euro.

Per quanto concerne il programma 17.6 ricerca nel settore dei trasporti, il Rendiconto 2013 registra uno stanziamento di 5,63 milioni di euro, in aumento rispetto alle previsioni definitive di 4,25 milioni di euro. La legge di bilancio 2014 prevede uno stanziamento di 4,25 milioni di euro, che il disegno di legge di assestamento

propone ora di elevare in misura contenuta, fissandolo a 4,38 milioni di euro.

Osserva quindi che nel complesso il disegno di legge di assestamento prevede un lieve incremento delle missioni e programmi di spesa dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di interesse della IX Commissione da 8.327,3 milioni di euro a 8.397,95 milioni di euro.

Nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, il programma 15.5 (pianificazione e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione) vede un dato di rendiconto 2013 (61,29 milioni di euro) inferiore rispetto alle previsioni definitive 2013 (63,59 milioni di euro). La legge di bilancio 2014 prevede uno stanziamento di 53,38 milioni di euro, elevato nel disegno di legge di assestamento a 54,93 milioni di euro.

Per quel che riguarda, il programma 15.7 vigilanza nel settore postale, il dato di rendiconto 2013 (4,42 milioni di euro) risulta inferiore rispetto alle previsioni definitive 2013 (4,56 milioni di euro). La legge di bilancio 2014 prevede uno stanziamento di 3,81 milioni di euro, leggermente incrementato (a 3,89 milioni di euro) dal disegno di legge di assestamento 2014.

Con riferimento al programma 15.8 (servizi di comunicazione elettronica e di radiodiffusione), il dato di rendiconto 2013 (309,30 milioni di euro) risulta inferiore alle previsioni definitive 2013 (319,66 milioni di euro). Sensibilmente inferiore risulta lo stanziamento della legge di bilancio 2014 (125,8 milioni di euro) mentre il disegno di legge di assestamento propone un leggero incremento (126,76 milioni di euro).

Per quanto concerne il programma 17.18 (innovazione tecnologica e ricerca per sviluppo comunicazioni) il dato di rendiconto 2013 (10,37 milioni di euro) risulta sostanzialmente analogo alle previsioni definitive 2013 (10,49 milioni di euro). La legge di bilancio 2014 prevede uno stanziamento di 8,88 milioni di euro che il disegno di legge di assestamento incrementa a 9,19 milioni di euro.

Per quel che riguarda il programma 18.10 (prevenzione e riduzione dell'inquinamento elettromagnetico), il dato di rendiconto 2013 (1,46 milioni di euro) è analogo alla previsione definitiva 2013 (1,53 milioni di euro). La legge di bilancio 2014 prevede uno stanziamento di 1,35 milioni di euro di competenza 1,35 milioni di euro elevato nel disegno di legge di assestamento a 1,52 milioni di euro.

Osserva quindi che nel complesso il disegno di legge di assestamento prevede anche in questo caso un lieve incremento delle missioni e dei programmi di spesa dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico di interesse della IX Commissione da 193,41 milioni di euro a 196,29 milioni di euro.

Nello stato di previsione del Ministero dell'economia, il programma 13.8 sostegno allo sviluppo del trasporto, che reca principalmente gli stanziamenti in favore del trasporto ferroviario, vede un dato di rendiconto corrispondente alle previsioni definitive 2013 (6.143,44 milioni di euro). La legge di bilancio 2014 prevede uno stanziamento di 5.270,44 milioni di euro che il disegno di legge di assestamento incrementa a 5.370,44 milioni di euro. L'incremento è ascrivibile alle variazioni amministrative sul capitolo 1541 relativo alle somme da corrispondere a Ferrovie dello Stato Spa e alle società da questa controllate.

Inoltre, nel medesimo stato di previsione, il programma 15.3 servizi postali e telefonici vede un dato di rendiconto 2013 (534,6 milioni di euro) inferiore alle previsioni definitive 2013 (555,8 milioni di euro). La legge di bilancio 2014 prevede uno stanziamento di 404,87 milioni di euro mentre il disegno di legge di assestamento prevede un incremento a 460,87 milioni di euro. L'incremento è relativo al rimborso a Poste Italiane Spa dei maggiori oneri sostenuti per le agevolazioni tariffarie concesse ai candidati e ai partiti politici in occasione delle consultazioni elettorali per il periodo 2010-2013.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.45.**

#### SEDE REFERENTE

*Giovedì 24 luglio 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.*

**La seduta comincia alle 14.45.**

**Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave Moby Prince.**

**Doc. XXII, n. 23 Piras ed altri.**

*(Esame e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Martina NARDI (Misto-LED), *relatore*, illustra la proposta di inchiesta parlamentare in oggetto.

Michele PIRAS (SEL) osserva che la Commissione avvia oggi l'esame della proposta d'istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sul caso Moby Prince e questo è un fatto importante, sia per la ricostruzione storica dei tragici fatti del 1991 che in ragione del vasto movimento di opinione sviluppatosi sul tema, più recentemente tornato agli onori delle cronache locali e nazionali.

In realtà ampia parte della vicenda, ancora oggi a distanza di tredici anni, è avvolta in un cono d'ombra che non ha consentito — finora — di fare piena luce sulle circostanze dell'incidente e sui fatti

svoltisi nel porto di Livorno. Elemento che di per sé annovera la tragedia del Moby Prince fra i grandi misteri nazionali.

Come è noto, la nave Moby Prince, della compagnia Moby Lines, in servizio sulla tratta Livorno-Olbia, nella notte del 10 aprile 1991 entrò in collisione con la petroliera Agip Abruzzo, ancorata in rada del porto. Perirono centoquaranta persone tra passeggeri e membri dell'equipaggio e ci fu un unico superstite. Si tratta del più grave incidente accaduto in Italia nel settore del trasporto marittimo civile.

Sul disastro si è svolto il processo di primo grado presso il Tribunale di Livorno, iniziato il 29 novembre 1995 e conclusosi con la sentenza del 31 ottobre 1998 che assolse i quattro imputati perché « il fatto non sussiste ». Gli imputati erano il terzo ufficiale di coperta dell'Agip Abruzzo Valentino Rolla, accusato di omicidio colposo plurimo e incendio colposo; Angelo Cedro, comandante in seconda della Capitaneria di Porto e l'ufficiale di guardia Lorenzo Checcacci, accusati di omicidio colposo plurimo per non avere attivato i soccorsi con tempestività; Gianluigi Spartano, marinaio di leva, imputato per omicidio colposo per non aver trasmesso la richiesta di soccorso.

Il processo di secondo grado si è tenuto presso la III Sezione della Corte d'Appello di Firenze, che il 5 febbraio 1999 ha parzialmente riformato la sentenza di primo grado dichiarando in particolare, rispetto alla sentenza di primo grado, di « non doversi procedere nei confronti del Rolla, l'ufficiale di coperta dell'Agip Abruzzo, in ordine ai reati ascrittigli perché estinti per intervenuta prescrizione ».

Successivamente, nel 2006, la procura della Repubblica di Livorno ha disposto la riapertura delle indagini preliminari sulla base dell'istanza depositata dall'avvocato Carlo Palermo per conto dei figli del comandante Ugo Chessa. Il 21 dicembre 2013, il Ministro della Giustizia Cancellieri, rispondendo all'interrogazione Piras 4-00226 ha ricordato che: « A seguito di tali indagini, in data 5 maggio 2010 la procura della Repubblica presso il tribunale di Livorno ha richiesto l'archiviazione

del procedimento penale; detta richiesta è stata accolta dal giudice per le indagini preliminari con provvedimento del 21 dicembre 2010 ».

È in seguito a questa archiviazione che i familiari delle vittime della Moby Prince, riunite nell'Associazione 10 aprile e nell'Associazione 140 hanno sollecitato la costituzione di una commissione parlamentare d'inchiesta, sollecitazione che la proposta in esame raccoglie.

Rimangono infatti molti aspetti della vicenda da chiarire. Questi sono puntualmente individuati dall'articolo 1, comma 2, nell'ambito della definizione dei compiti della Commissione. Tra tali compiti rientra infatti la determinazione dei tempi di sopravvivenza minimi e massimi delle vittime del disastro imbarcate sulla nave Moby Prince. In proposito sono stati infatti avanzati dubbi rispetto al tempo stabilito dal collegio giudicante (30 minuti) che è stato alla base dell'assoluzione degli imputati legati alla Capitaneria di porto di Livorno (merita ricordare che a nessun soccorritore fu consentito di salire a bordo della nave fino al 12 aprile 1991). Altro aspetto rientrante nei compiti della Commissione è quello della determinazione delle circostanze della collisione tra la nave Moby Prince e la petroliera Agip Abruzzo, con particolare riferimento alla posizione e all'orientamento della petroliera. Più fonti inducono infatti a nutrire dubbi sul fatto che la nave si trovasse effettivamente ancorata appena fuori dall'area di divieto di ancoraggio, come stabilito dalle sentenze, e non all'interno di tale area.

Altri aspetti rientranti nei compiti della Commissione sono: 1) l'accertamento delle condizioni in cui navigava la nave Moby Prince, con particolare riferimento allo stato degli organi di governo, dei sistemi di sicurezza e delle apparecchiature di comunicazione radiotelegrafiche; 2) l'accertamento dello svolgimento delle operazioni di soccorso svolte dalla capitaneria di Porto di Livorno nella notte del sinistro e nei giorni seguenti; 3) l'accertamento, anche mediante l'esame di documentazione in possesso delle autorità civili o militari

italiane o di Stati esteri, della presenza di altre navi nella rada del porto di Livorno nella notte in cui si sono verificati gli eventi, con particolare riferimento a navi militari o ausiliarie delle Forze armate degli Stati Uniti d'America, e le loro eventuali correlazioni con lo svolgimento degli eventi; 4) l'accertamento se nello svolgimento delle indagini giudiziarie e dei procedimenti giurisdizionali si siano verificate interferenze o sviamenti, volti a pregiudicare l'accertamento dei fatti e delle connesse responsabilità.

Con riferimento agli ultimi due punti ricorda infatti i numerosi indizi legati alla presenza di navi militari USA nella zona al momento dell'incidente. In tal senso è stata avanzata dai familiari delle vittime l'ipotesi che la nave Moby Prince si sia trovata coinvolta involontariamente in un traffico d'armi segreto organizzato dalle autorità militari USA e autorizzato da quelle italiane, proprio nelle settimane che vedevano la conclusione dell'operazione militare internazionale *Desert Storm* contro l'Iraq di Saddam Hussein.

L'articolo 2, comma 1, prevede che la Commissione monocamerale sia composta da venticinque deputati scelti dal Presidente della Camera dei deputati in proporzione al numero dei componenti i gruppi parlamentari, assicurando comunque la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo.

Per quanto riguarda il Presidente della Commissione, il comma 2 dispone che questi sia scelto dal Presidente della Camera dei deputati al di fuori dei componenti della Commissione.

Questo aspetto merita un approfondimento. È infatti opportuno segnalare che nei casi di istituzione di Commissioni monocamerale di inchiesta il Presidente è generalmente eletto o nominato all'interno dei componenti della Commissione stessa. La scelta di un presidente esterno ai componenti della Commissione designati dai gruppi è stata effettuata in passato quasi esclusivamente per commissioni bicamerali, istituite con legge, e anche in questo caso i precedenti di Presidente esterno sono poco numerosi e non sono

recenti (l'ultimo caso risale al 1989 ed è relativo alla Commissione bicamerale sulla ricostruzione nei territori della Basilicata e della Campania colpiti dai terremoti del 1980 e 1981).

Segnala tuttavia che la presente proposta di commissione d'inchiesta è stata depositata tenendo in considerazione la notizia di medesime iniziative annunciate al Senato della Repubblica, non in concorrenza con le medesime ma con la massima disponibilità — qualora se ne ravvisi l'opportunità e la volontà — a convergere su una soluzione concordata tra i due rami del Parlamento, anche prendendo in considerazione l'ipotesi di istituire, con apposita legge, una Commissione bicamerale.

Ritiene tuttavia opportuno sottolineare che l'operatività e la funzionalità dello strumento d'indagine costituito dalla commissione potrebbe essere maggiormente garantite dalla sua istituzione in uno solo dei rami del Parlamento, nella fattispecie la Camera dei deputati, sede nella quale, attraverso l'interrogazione sopra richiamata, è ripresa una discussione che da anni pareva ormai dimenticata.

I poteri della Commissione sono disciplinati dagli articoli 3, 4 e 5. L'articolo 3, comma 1, prevede che la Commissione proceda alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e con le stesse limitazioni dell'autorità giudiziaria. Per quanto riguarda i limiti ai poteri della Commissione, il comma 2 prevede che la Commissione non possa adottare provvedimenti attinenti alla libertà e alla segretezza della corrispondenza e di ogni altra forma di comunicazione nonché alla libertà personale, fatto salvo l'accompagnamento coattivo di cui all'articolo 133 del codice di procedura penale.

Ferme restando le competenze dell'autorità giudiziaria, in base al comma 3 inoltre, per le audizioni a testimonianza davanti alla Commissione si applicano le disposizioni degli articoli 366 e 372 del codice penale.

Si tratta di due delitti contro l'attività giudiziaria: il rifiuto di uffici legalmente dovuti (articolo 366) e la falsa testimo-

nianza (articolo 372). Per tali delitti sono previsti, rispettivamente, la reclusione fino a sei mesi o la multa da euro 30 a euro 516 (articolo 366) e la reclusione da 2 a 6 anni (articolo 372).

In altre parole, se nel corso delle audizioni di fronte alla commissione si verificano le fattispecie di cui ai delitti richiamati (il rifiuto di azioni dovute o la falsa testimonianza), queste sono perseguite come se si fossero verificate nel corso di interrogatori dell'autorità giudiziaria.

Non è invece previsto il riferimento ad altri delitti contro l'attività giudiziaria, quali la calunnia (articolo 368), la frode processuale (articolo 374), l'intralcio alla giustizia (articolo 377), il favoreggiamento (artt. 378-379), la rivelazione di segreti inerenti a un procedimento penale (articolo 379-bis).

Per i segreti di ufficio, professionale e bancario, il comma 4 prevede che si applichino le norme in vigore che prevedono diversi casi di opponibilità del segreto di fronte all'autorità giudiziaria, mentre per il segreto di Stato si applica quanto previsto dalla legge n. 124 del 2007.

A tale ultimo proposito, ricorda che l'articolo 202 del codice di procedura penale pone l'obbligo di astenersi dal deporre su fatti coperti dal segreto di Stato in capo a pubblici ufficiali, pubblici impiegati e incaricati di un pubblico servizio. È invece inopponibile il segreto di Stato per fatti di terrorismo o eversivi dell'ordine costituzionale ai sensi della legge n. 124 del 2007.

L'articolo 4 disciplina la richiesta di atti e documenti, prevedendo al comma 1 che la Commissione possa richiedere copie di atti e documenti relativi a procedimenti e inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria o altri organi inquirenti, nonché copie di atti e documenti relativi a indagini e inchieste parlamentari.

L'articolo 5, prevede, come di consueto, l'obbligo del segreto per tutto ciò che attiene agli atti e ai documenti di cui all'articolo 4, comma 2, per i componenti della Commissione, i funzionari e il personale di qualsiasi ordine e grado addetti

alla Commissione ed ogni altra persona che collabori con essa o compia o concorra a compiere atti d'inchiesta oppure venga a conoscenza per ragioni d'ufficio o di servizio.

L'articolo 6 dispone in materia di organizzazione interna della Commissione e di copertura delle spese, che saranno poste a carico, nel limite massimo di 50.000 euro annui, del bilancio interno della Camera.

Come tutte le Commissioni d'inchiesta monocamerale, istituite con atto legislativo, la Commissione d'inchiesta sui fatti della Moby Prince cesserà comunque la propria attività con la fine della Legislatura. Il comma 3 dell'articolo 1 prevede che la Commissione riferisca alla Camera ogni volta che lo ritenga opportuno e comunque annualmente e al termine dei propri lavori la Commissione presenterà una relazione alla Camera. Si prevede inoltre espressamente che siano ammesse relazioni di minoranza.

Infine rivolge un appello accorato affinché finalmente si possa dare una risposta e una speranza di verità e giustizia ai familiari delle vittime, con i quali in questi mesi si è costruito un proficuo rapporto di collaborazione e che hanno sempre espresso la piena fiducia nella capacità del Parlamento italiano di operare affinché vengano dissolte le nubi e i dubbi e – per tale percorso – alleviato un dolore che dopo oltre un decennio ancora non si è dissolto.

Nicola BIANCHI (M5S) interviene per rafforzare la necessità di chiarezza sul tragico incidente della motonave Moby Prince. Osserva che rimangono molti misteri anche a distanza di tempo, rispetto ai quali l'esito delle procedure giudiziarie non può ritenersi interamente soddisfacente.

Ricorda che dalla collisione del 10 aprile 1991 nella rada del porto di Livorno tra il traghetto Moby Prince e la petroliera Agip Abruzzo è passato molto tempo e ancora, purtroppo, i dettagli della vicenda sono lacunosi.

Ritiene che la necessità di chiarezza sia un atto dovuto nei confronti di 140 per-

sone che sono morte in quella tragica notte e delle loro famiglie che da 23 anni aspettano spiegazioni veritiere su quanto è avvenuto ai propri cari.

Giudica pertanto che l'istituzione di una commissione di inchiesta, dopo tutti questi anni, non possa essere ulteriormente rinviata. Condivide l'esigenza che sia riesaminata la documentazione medico-legale finora prodotta per chiarire i tempi di sopravvivenza delle vittime del traghetto. È opportuno, inoltre, integrare la documentazione analizzata, attraverso l'ausilio di nuovi video registrati durante i primi sopralluoghi.

Valuta altresì necessario riesaminare la dinamica dell'incidente, partendo dall'esame della posizione della petroliera e della rotta della Moby Prince, per poi arrivare a chiarire le modalità delle operazioni di soccorso e capire se erano presenti altre navi nella rada del porto di Livorno la notte del 10 aprile e, infine, verificare se ci sono state interferenze nelle indagini giudiziarie.

A nome del proprio gruppo parlamentare esprime invece dubbi sulle modalità della nomina dei membri della commissione parlamentare di inchiesta. Nel regolamento della Camera, infatti, è previsto all'articolo 141, che «la Camera può delegarne la nomina al Presidente»; ciò non significa che i membri siano necessariamente scelti dal Presidente (articolo 2, comma 1).

Ritiene inoltre che la somma di 50.000 euro annui di cui all'articolo 6, posta a carico del bilancio interno della Camera, per lo svolgimento dei lavori della Commissione, sia eccessiva in quanto le spese possono essere facilmente ridotte, mantenendo ugualmente uno *standard* qualitativo alto dell'inchiesta.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL) pur riservandosi per quanto riguarda la posizione che il proprio Gruppo assumerà sul testo in esame, esprime a titolo personale perplessità relative in particolare al fatto che possono generarsi, in primo luogo nelle famiglie delle vittime, aspettative che rischiano di rimanere insoddisfatte. Ritiene



altresì che l'istituzione di una Commissione d'inchiesta quale quella proposta possa risolversi nel far rivivere molte polemiche che non contribuiscono all'accertamento della verità. In proposito ricorda che il proprio Gruppo ha proposto l'istituzione di una commissione d'inchiesta sui fatti che hanno determinato la caduta del Governo Berlusconi nel 2011, che ritiene di maggiore attualità.

Mario TULLO (PD) in considerazione dell'imminenza della ripresa dei lavori dell'Assemblea, ritiene opportuno aggiornare ad altra seduta la discussione sul provvedimento in esame. In ogni caso sottolinea che ritiene utile e importante ogni iniziativa che abbia l'effetto di agevolare l'accertamento della verità.

Roberta OLIARO (SCpI) esprime perplessità sulla proposta di istituzione di una commissione parlamentare d'inchiesta, che sarebbe chiamata ad esprimersi su questioni il cui accertamento risulta estremamente difficile. Condivide altresì il timore che sussista il rischio che l'iniziativa si risolva nel riaprire e alimentare polemiche non utili a conoscere quello che è realmente accaduto. In ogni caso sottolinea di aver espresso tali perplessità a titolo personale, riservandosi di verificare la posizione che il proprio Gruppo vorrà assumere sulla proposta in esame.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, anche in considerazione dell'imminente ripresa dei lavori dell'Assemblea, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.55.**

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO  
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.55 alle 15.

**COMITATO RISTRETTO**

*Giovedì 24 luglio 2014.*

**Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di semplificazione delle azioni di contrasto dell'evasione dell'obbligo di assicurazione dei veicoli, per favorire la circolazione dei carrelli elevatori e per contrastare le esportazioni irregolari di veicoli da demolire e le fittizie immatricolazioni di veicoli all'estero.**

**C. 1512 Meta e abb.**

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 15 alle 15.10.