

CAMERA DEI DEPUTATI Doc. XXII n. 29

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

d’iniziativa del deputato SIMIANI

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave « Moby Prince »

Presentata il 17 maggio 2023

ONOREVOLI COLLEGHE E COLLEGHI! – L’incendio del traghetto « Moby Prince », avvenuto davanti al porto di Livorno il 10 aprile 1991, è costato la vita a centoquaranta persone e rappresenta la più grave catastrofe della marineria civile nella storia della Repubblica italiana. Eppure, ad oltre trent’anni di distanza da quella notte, non si conoscono le cause né le responsabilità di quella strage, nonostante il lavoro svolto dalla magistratura e le risultanze delle due Commissioni parlamentari di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto « Moby Prince » istituite, rispettivamente, al Senato della Repubblica nella XVII legislatura (luglio 2015-dicembre 2017) e alla Camera dei deputati nella XVIII legislatura (maggio 2021-settembre 2022).

La mancanza di verità su una pagina tanto dolorosa nella nostra storia nazionale rappresenta una ferita che può e deve essere sanata dalle istituzioni repubblicane, proseguendo nell’accertamento dei fatti e illuminando le tante zone d’ombra che continuano a gravare sulle circostanze di quel disastro.

Il percorso giudiziario ha visto nel 1998 l’assoluzione di tutti gli imputati nel primo grado e poi la dichiarazione della prescrizione in appello, quindi la riapertura dell’inchiesta nel 2006 e la sua successiva archiviazione nel 2010.

La relazione finale della Commissione parlamentare di inchiesta della Camera dei deputati (Doc. XXII-*bis*, n. 2) ha sottolineato di non concordare con le risultanze cui è pervenuta l’Autorità giudiziaria in esito ai vari procedimenti che hanno riguardato la tragedia. Come reso noto da notizie di stampa nel mese di settembre 2022, «l’incidente tra Moby Prince e Agip Abruzzo fu dovuto “ad un cambio di rotta improvviso (del Moby Prince) provocato dall’altrettanto improvvisa comparsa di un terzo natante davanti al traghetto, che portò ad una manovra d’emergenza necessaria ad evitare la collisione con quest’ultimo. Manovra che però portò alla collisione con la petroliera Agip Abruzzo”, ancorata “in zona di divieto”, e resasi “invisibile in quei momenti per un *black out*”, oltre che “avvolta

da una nube di vapore acqueo per una probabilissima avaria agli impianti” ».

Nonostante la fine anticipata della legislatura ne abbia ridotto di quattro mesi la capacità d'indagine, la Commissione di inchiesta porta quindi a termine un avanzamento decisivo nel quadro di ricostruzione della tragedia.

Ciò nonostante, la verità giudiziaria rimane attualmente quella che conosciamo: l'assenza di qualsivoglia certezza sulle cause e sulle responsabilità della catastrofe del 10 aprile 1991. Se nel dicembre 2018 la procura della Repubblica di Livorno ha acquisito gli atti della Commissione parlamentare di inchiesta del Senato, senza tuttavia riaprire le indagini, è del novembre 2020 la sentenza del tribunale civile di Firenze con la quale si nega ai familiari delle vittime il diritto al risarcimento con la motivazione secondo cui ogni ipotesi di addebito « deve ritenersi prescritta per il decorso del termine di due anni dalla data della sentenza della corte di appello penale di Firenze divenuta irrevocabile » dal 5 febbraio 1998.

La mancanza di verità riconosciute dalle istituzioni repubblicane e delle relative conseguenze civili e penali rende indispensabile una nuova iniziativa parlamentare affinché il Paese possa conoscere nel dettaglio le ragioni e le responsabilità di quanto accadde al traghetto « Moby Prince » e af-

finché le relative indagini giudiziarie siano riaperte per giungere a una valutazione coerente con i numerosi fatti nuovi emersi nel corso di questi anni.

Tutti i parlamentari della Repubblica sono chiamati a contribuire all'accertamento di una verità che non può essere sacrificata al mero trascorrere degli anni. Ce lo chiedono le centoquaranta vittime di quella catastrofe, i loro familiari e la stessa coscienza pubblica di una democrazia la cui credibilità poggia anche sulla capacità di far luce sulle pagine più dolorose della propria storia.

Per queste ragioni, si propone l'istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta presso la Camera dei deputati che, muovendo dall'attività e dalle conclusioni delle Commissioni istituite dal Senato nel corso della XVII legislatura e dalla Camera dei deputati nel corso della XVIII legislatura, ne completi il lavoro acquisendo nuovi elementi indispensabili al completamento del quadro già delineato dalle indagini giudiziarie e dalle due citate Commissioni di inchiesta, nonché fornisca all'Italia e dunque anche all'autorità giudiziaria un quadro ancora più preciso e tale da rendere indispensabile la riapertura delle indagini e l'accertamento di cause, circostanze e responsabilità di quella catastrofe.

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

—

Art. 1.

(Istituzione, competenze e durata della Commissione)

1. È istituita, ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, per la durata della XIX legislatura, una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave « Moby Prince », di seguito denominata « Commissione », al fine di accertare le cause della collisione del traghetto « Moby Prince » con la petroliera « Agip Abruzzo », avvenuta il 10 aprile 1991 nella rada del porto di Livorno, e le circostanze della morte di centoquaranta persone tra passeggeri e membri dell'equipaggio in conseguenza della collisione.

2. La Commissione, in particolare, ha il compito di:

a) accertare eventuali ulteriori responsabilità relative al disastro del traghetto « Moby Prince » riconducibili ad apparati, strutture od organizzazioni pubbliche e private;

b) ricercare e valutare eventuali nuovi e ulteriori elementi che possano integrare i fatti sino a ora accertati e le conoscenze acquisite dalle Commissioni parlamentari di inchiesta istituite nella XVII e nella XVIII legislatura, rispettivamente, con deliberazione del Senato della Repubblica 22 luglio 2015, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 170 del 24 luglio 2015, e con deliberazione della Camera dei deputati 12 maggio 2021, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 117 del 18 maggio 2021, in particolare utilizzando i tracciati *radar* e le rilevazioni satellitari di qualsiasi provenienza riguardanti il tratto di mare prospiciente il porto di Livorno nei giorni immediatamente precedenti e successivi al 10 aprile 1991;

c) ricercare e valutare eventuali dati provenienti da *radar* delle navi internazionali militarizzate presenti nella rada nella

notte del 10 aprile 1991 ovvero ricavabili da sistemi satellitari militari o civili ovvero relativi all'attività delle strutture militari italiane e dell'Organizzazione del Trattato del Nord Atlantico (NATO) connesse al porto di Livorno;

d) accertare, con la massima precisione, le circostanze e le modalità della collisione tra il traghetto « Moby Prince » e la petroliera « Agip Abruzzo » nonché lo scenario operativo con l'individuazione di tutte le unità navali e le imbarcazioni presenti nella rada di Livorno tra il 9 e il 12 aprile 1991 e delle attività da esse esercitate;

e) esaminare e analizzare con precisione le deformazioni sul fianco della petroliera « Agip Abruzzo » e sulla prua del traghetto « Moby Prince » per accertare le caratteristiche della collisione e verificare la natura e l'origine dei danni alle gruette visibili sul lato sinistro del traghetto medesimo al fine di verificare la loro compatibilità con l'impatto con un altro natante;

f) verificare fatti, atti e condotte commissive od omissive che abbiano costituito o costituiscano ostacolo, ritardo o difficoltà per l'accertamento delle responsabilità relative al disastro del traghetto « Moby Prince »;

g) esaminare le procedure, le modalità e i mezzi con cui sono stati organizzati e attuati i soccorsi in mare ai sensi della disciplina vigente alla data della collisione, le circostanze nelle quali essi sono stati condotti e ogni altro fatto utile a individuare eventuali responsabilità di individui o enti pubblici o privati in ogni fase, anche successiva allo svolgimento degli eventi;

h) accertare la natura, la qualità e la quantità del carico trasportato dalla petroliera « Agip Abruzzo » al momento della collisione, gli spostamenti della petroliera medesima nel mese precedente la collisione e le attività che si svolgevano a bordo durante la sosta nella rada di Livorno;

i) valutare approfonditamente i termini dell'accordo armatoriale sottoscritto a Genova il 18 giugno 1991 tra la Naviga-

zione arcipelago maddalenino (Nav.Ar.Ma.) Spa, l'Unione mediterranea di sicurtà e *The Standard Steamship Owners Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited* da una parte e l'ENI Spa, la Società nazionale metanodotti (SNAM), l'AGIP, la Padana assicurazioni Spa e *l'Assuranceforeningen Skuld*, dall'altra, con particolare riferimento alle perizie sulla base delle quali furono determinati gli importi erogati alle compagnie armatrici e ai familiari delle vittime;

1) esaminare i bilanci delle società SNAM, ENI Spa e Nav.Ar.Ma Spa concernenti gli anni immediatamente precedenti e successivi al 1991.

3. La Commissione presenta alla Camera una relazione annuale sulla sua attività e, al termine dei suoi lavori, una relazione finale sulle conclusioni dell'inchiesta. Sono ammesse relazioni di minoranza.

Art. 2.

(Composizione della Commissione)

1. La Commissione è composta da venti deputati, nominati dal Presidente della Camera dei deputati in proporzione al numero dei componenti i gruppi parlamentari, comunque assicurando la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo parlamentare.

2. Con gli stessi criteri e con la stessa procedura di cui al comma 1 si provvede alle eventuali sostituzioni in caso di dimissione o di cessazione dalla carica ovvero qualora sopraggiungano altre cause di impedimento dei componenti della Commissione.

3. Il Presidente della Camera dei deputati, entro dieci giorni dalla nomina dei componenti, convoca la Commissione per la costituzione dell'ufficio di presidenza.

4. L'ufficio di presidenza, composto dal presidente, da due vicepresidenti e da due segretari, è eletto a scrutinio segreto dalla Commissione tra i suoi componenti. Per l'elezione del presidente è necessaria la maggioranza assoluta dei componenti la

Commissione. Se nessuno riporta tale maggioranza si procede al ballottaggio tra i due candidati che hanno ottenuto il maggior numero di voti; è eletto il candidato che ottiene il maggior numero di voti. In caso di parità di voti è proclamato eletto o entra in ballottaggio il più anziano di età.

Art. 3.

(Poteri e limiti della Commissione)

1. La Commissione procede alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e le stesse limitazioni dell'autorità giudiziaria.

2. La Commissione non può 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.

3. Ferme restando le competenze dell'autorità giudiziaria, per le testimonianze rese davanti alla Commissione si applicano le disposizioni degli articoli da 366 a 384-*bis* del codice penale.

4. La Commissione può richiedere, nelle materie attinenti all'inchiesta, di acquisire copie di atti e documenti relativi a procedimenti e inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria o altri organismi inquirenti, anche tramite rogatorie all'estero, nonché copie di atti e documenti relativi a indagini e inchieste parlamentari, anche se coperti da segreto. Su tali richieste l'autorità giudiziaria provvede ai sensi dell'articolo 117 del codice di procedura penale.

5. La Commissione garantisce il mantenimento del regime di segretezza fino a quando gli atti e i documenti trasmessi in copia ai sensi del comma 4 sono coperti dal segreto.

6. Per il segreto di Stato nonché per i segreti d'ufficio, professionale e bancario si applicano le norme vigenti. È sempre opponibile il segreto tra difensore e parte processuale nell'ambito del mandato.

7. La Commissione stabilisce quali atti e documenti non devono essere divulgati, anche in relazione a esigenze attinenti ad altre istruttorie o inchieste in corso. De-

vono in ogni caso essere coperti dal segreto gli atti e i documenti attinenti a procedimenti giudiziari nella fase delle indagini preliminari.

Art. 4.

(Obbligo del segreto)

1. I componenti della Commissione, il personale addetto alla stessa e ogni altra persona che collabora con la Commissione o compie o concorre a compiere atti di inchiesta oppure ne viene a conoscenza per ragioni di ufficio o di servizio sono obbligati al segreto per tutto quanto riguarda gli atti e i documenti di cui all'articolo 3, commi 4 e 7.

2. La violazione dell'obbligo di cui al comma 1, nonché la diffusione, in tutto o in parte, anche per riassunto o informazione, di atti o documenti del procedimento di inchiesta dei quali è stata vietata la divulgazione sono punite ai sensi della legislazione vigente.

Art. 5.

(Organizzazione interna)

1. L'attività e il funzionamento della Commissione sono disciplinati da un regolamento interno approvato dalla medesima Commissione prima dell'inizio dell'attività di inchiesta.

2. Le sedute sono pubbliche. La Commissione può deliberare di riunirsi in seduta segreta.

3. La Commissione può avvalersi di tutte le collaborazioni che ritenga necessarie di soggetti interni o esterni all'amministrazione dello Stato autorizzati, ove occorra e con il loro consenso, dagli organi a ciò deputati e dai Ministeri competenti. Con il regolamento interno di cui al comma 1 è stabilito il numero massimo di collaborazioni di cui può avvalersi la Commissione.

3. Per lo svolgimento dei propri compiti la Commissione fruisce di personale, locali e strumenti operativi messi a disposizione dal Presidente della Camera dei deputati.

4. Le spese per il funzionamento della Commissione, stabilite nel limite massimo di 50.000 euro, sono poste a carico del bilancio interno della Camera dei deputati.



190220037380