

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

24.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 GIUGNO 2022 *

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANDREA ROMANO

INDICE

	PAG.		PAG.
Audizione dell'avvocato Enrico Molisani, esperto nel settore del diritto dei trasporti, marittimo e assicurativo:		Marino Bernardo (IV)	7
Romano Andrea, <i>presidente</i> .	3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11	Molisani Enrico, <i>esperto nel settore del diritto dei trasporti, marittimo e assicurativo</i>	3, 6, 7, 8, 9, 10
Berti Francesco (M5S)	6, 9	Potenti Manfredi (Lega)	5, 9, 10

* La Commissione, nella seduta del 15 settembre 2022, ha convenuto di desecretare integralmente il resoconto stenografico della seduta del 22 giugno 2022 e ha disposto che venisse pubblicato includendovi la parte desecretata.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANDREA ROMANO

La seduta comincia alle 14.05.

Audizione dell'avvocato Enrico Molisani, esperto nel settore del diritto dei trasporti, marittimo e assicurativo.

PRESIDENTE. Colleghi, prima di iniziare l'audizione, vorrei dedicare un minuto della nostra attenzione alla memoria di Angelo Chessa, che, come sapete, è mancato prematuramente lo scorso 11 giugno. Lo faccio perché credo che sia nostro comune desiderio ricordare una figura che è stata importante per la vicenda della memoria della *Moby Prince*. Sapete che Angelo era figlio del comandante Chessa e insieme al fratello Luchino ha animato in questi decenni l'Associazione 10 aprile, che è stata, insieme all'Associazione Io sono 141 presieduta da Loris Rispoli, una delle due associazioni che hanno tenuto viva la memoria delle vittime della *Moby Prince*. Credo di interpretare il vostro pensiero rivolgendo al fratello Luchino e ai familiari di Angelo Chessa un abbraccio e un pensiero di cordoglio e di solidarietà.

Procediamo ora con i nostri lavori. L'ordine del giorno reca l'audizione dell'avvocato Enrico Molisani, esperto nel settore del diritto dei trasporti, marittimo e assicurativo. Come sapete, abbiamo incaricato l'avvocato Molisani, che saluto e ringrazio, di effettuare una perizia relativa agli aspetti assicurativi del disastro della *Moby Prince*. L'audizione odierna ha per oggetto alcune analisi preliminari sui temi oggetto della perizia. Ciò vuol dire che questa è una prima audizione, alla quale ne potrebbe seguire una seconda più avanti, quando la perizia dell'avvocato Molisani sarà con-

clusa. Questa nostra audizione di oggi serve non solo ad ascoltare le valutazioni preliminari dell'avvocato Molisani, ma anche, da parte nostra, a interloquire e sollecitare eventuali altri approfondimenti.

L'avvocato Molisani è accompagnato dalle sue colleghe avvocate Valentina Bellalba e Sara Capotorto, che stanno collaborando con lui e che saluto e ringrazio.

Se non vi sono obiezioni, l'audizione si svolgerà in forma segreta, come richiesto dall'audit. Pertanto non sarà possibile parteciparvi in videoconferenza né verrà trasmessa mediante *web-tv*. Verrà redatto un resoconto stenografico che, come previsto per le sedute segrete, sarà consultabile da parte dei commissari e dei consulenti presso l'archivio della Commissione.

(I lavori proseguono in seduta segreta)⁽¹⁾

PRESIDENTE. Ringrazio quindi l'avvocato Molisani e gli cedo volentieri la parola.

ENRICO MOLISANI, *esperto nel settore del diritto dei trasporti, marittimo e assicurativo*. Buongiorno a tutti. Ringrazio la Commissione per questa prima audizione. Cercherò di essere conciso sui temi fondamentali sui quali vertono il mio incarico e la mia analisi.

Anzitutto, la mia analisi parte da un esame relativo alla collisione, perché le collisioni a mare – in questo caso quella tra il *Moby Prince* e l'*Agip Abruzzo* – presuppongono il coinvolgimento e la partecipazione nel sinistro marittimo di due convogli, di due soggetti. Quindi nell'ambito

(1) La Commissione, nella seduta del 15 settembre 2022, ha convenuto di desecretare integralmente il resoconto stenografico della seduta del 22 giugno 2022 e ha disposto che venisse pubblicato includendovi la parte desecretata.

della mia analisi il punto di partenza della mia relazione riguarderà proprio l'esame della collisione dal punto di vista dei fatti conosciuti, ovviamente, cioè dei fatti che abbiamo potuto reperire nell'ambito dell'esame della documentazione. Questo in particolar modo poi è relativo a un esame riguardante l'accordo tra le due compagnie armatoriali relative all'interesse a mare dell'*Agip Abruzzo* e all'interesse della *Moby Prince*. Non è un accordo prettamente assicurativo quello che è agli atti della Commissione, nella documentazione che abbiamo reperito, bensì è un accordo proprio sul tema della collisione. Perciò per me è fondamentale e propedeutico a ogni esame anche di natura di diritto assicurativo partire dal tema della collisione e della sua dinamica. Rispetto a questo, devo dire che — come forse ho anche avuto modo di anticipare — sul tema della collisione, a parte i fatti della collisione e alcuni punti che sono ancora oggetto di analisi e valutazioni, ho potuto riscontrare che nell'accordo, ancorché usuale nella prassi delle collisioni a mare, in cui c'è la volontà delle parti di definire e perimetrare anche quello che può essere il coinvolgimento nell'ambito di un sinistro marittimo di questa portata, tuttavia manca — e rilevo appunto che manchi — una serie di elementi che hanno condotto a questo tipo di accordo. Mancano cioè elementi sul perché le parti abbiano definito un accordo di questo tipo ragionando su percentuali di responsabilità e di gradi di colpa nell'ambito di una collisione a mare che, nel caso specifico, nell'ambito della documentazione, sono state attribuite più alla *Moby Prince* nell'ambito della navigazione, come se fosse appunto una colpa nautica nell'ambito della navigazione, che all'*Agip Abruzzo*. La documentazione — io mi riferisco all'interesse dell'*Agip Abruzzo* — è relativa a uno 0 per cento di responsabilità nell'ambito del sinistro marittimo e attribuisce il 100 per cento delle responsabilità alla *Moby Prince*. Se leggo quella documentazione in alcuni punti, in alcuni pareri il 100 per cento della non responsabilità dell'*Agip Abruzzo* viene intaccato, dandole un 20 per cento della responsabilità, non so bene su che basi —

forse una cattiva vigilanza della situazione a mare nell'ambito della collisione — ma sempre comunque è un gioco di proporzioni tra i criteri di apporportionamento, che ovviamente hanno un riflesso anche sotto il profilo assicurativo e quindi poi sotto il profilo delle partecipazioni e i coinvolgimenti delle compagnie di assicurazioni sia in tema di corpi macchine, quindi assicurazioni prettamente legate al corpo nave, sia le assicurazioni legate alle responsabilità civili di terzi, quindi le cosiddette coperture assicurative nel settore mutualistico del P&I (*protection and indemnity*). Questo esame prosegue poi nel dettaglio dei criteri fondamentali delle coperture assicurative, quindi un esame della copertura assicurativa della *Moby Prince* nonché dell'*Agip Abruzzo* e del comportamento delle compagnie di assicurazioni rispetto alle procedure liquidatorie e alle indennità pagate a fronte della collisione; indennità pagate non solo nei confronti degli assicurati armatori relativamente alle perdite totali delle due navi, ma anche delle responsabilità coinvolte in tema sia di danno ambientale sia, per quanto riguarda la *Moby Prince*, le richieste di risarcimento e i risarcimenti pagati nei confronti delle vittime.

Mi è stato chiesto di fare un cenno anche sulla tipologia delle coperture assicurative che erano in capo all'*Agip Abruzzo*, ma in particolare alla *Moby Prince*, quindi sulla congruità della copertura. Anche su questo mi esprimerò nella relazione. Anticipo che comunque, in tema di coperture assicurative, non ho rilevato criticità rispetto alle tipologie delle polizze stipulate a copertura dei beni e degli interessi a mare dei due armatori, neanche in tema di copertura *war risk*, molto usuale come estensione a ogni tipo di rischio potenziale del cosiddetto *peril of the sea*, come dice la dottrina anglosassone, e quindi estensione della copertura a tutte le tipologie di rischi potenzialmente esposti nell'ambito della navigazione, senza pensare a zone di guerra piuttosto che zone di pace.

In tutto questo poi la parte conclusiva della mia relazione — poi mi accingo alle conclusioni, così sono aperto anche alle domande — sarà dedicata ovviamente alle

procedure di indennizzo previste per le liquidazioni, soprattutto in tema di assicurazioni corpi, quindi del bene nave, e a qual è stato il processo attivato dagli assicuratori, in cui si prevede anche l'instaurazione di un collegio, di un comitato terzo rispetto anche agli stessi periti che hanno svolto le attività peritali, e che quindi ha una sorta di funzione di garante nell'ambito della liquidazione dell'indennizzo assicurativo, fino a portare all'emissione dell'indennizzo e della quietanza. Indubbiamente, se posso permettermi, nell'ambito dei miei esami — forse magari anticipo anche qualche domanda che può essere posta — e per quello che ho potuto analizzare in via assolutamente preliminare, sicuramente è stato un processo di definizione della parte delle responsabilità a mare nell'ambito della collisione nonché un processo indennitario, soprattutto in tema del pagamento degli indennizzi per i corpi navi delle due entità armatoriali, molto veloce e snello, e anche totalmente avulso dalle indagini circostanti. Dire poi se questo sia usuale o non usuale... Sicuramente in un ambito in cui evidentemente hanno reputato che non ci fossero aree grigie rispetto a una determinazione della collisione, devo dire che può essere ritenuta una tempistica sufficientemente veloce, ma tutto sommato congrua anche rispetto a quelle che potevano essere le analisi anche degli assicuratori. Cioè, gli assicuratori partono da questo presupposto: « Il sinistro per il quale mi viene richiesto l'indennizzo è oggettivamente coperto dal contratto ? ». La risposta degli assicuratori, letta tra le carte che mi sono state messe a disposizione nell'ambito del mio esame, è stata: « Sono stati due eventi coperti dalle polizze per rischi nominati a copertura dei due interessi armatoriali: collisione e incendio ». L'esame degli assicuratori è stato: « I sinistri sono coperti, questi eventi sono coperti? Sì, bene, procediamo con l'indennizzo ». Quindi non ci sono state particolari riflessioni o approfondimenti. Ci sono stati sicuramente approfondimenti dal punto di vista tecnico relativamente alla dinamica in generale, ancorché nell'ambito della disciplina assicurativa la dinamica sembra che abbia

attribuito una quasi totale responsabilità (come dicevo, l'80 per cento) a una cosiddetta colpa nautica nell'ambito della navigazione del *Moby Prince*. Detto questo, gli assicuratori sono passati a un esame successivo dei sinistri coperti o non coperti e, ritenendo i due sinistri assolutamente coperti nell'ambito dell'incendio e della collisione, hanno proceduto al pagamento dell'indennizzo, indipendentemente dalle concorrenti e concomitanti indagini anche di natura penale. Rispetto a queste ultime gli assicuratori anzi hanno derogato ai termini della coperture assicurative, accettando, indipendentemente e in deroga a quanto dovrebbe essere normalmente previsto in termini di polizza (cioè che si deve attendere la chiusura dell'inchiesta), di indennizzare direttamente gli assicurati, quindi i due gruppi armatoriali. Le motivazioni di questa deroga si leggono nei vari pareri che hanno accompagnato le relazioni e dicono che poi, nell'ambito della stretta analisi dell'indennizzo assicurativo, anche eventuali indagini di natura penale non avrebbero comunque inficiato la decisione degli assicuratori, trattandosi di rischi coperti.

Mi fermo perché non voglio dilungarmi. Parlerei delle ore, ma *time is of the essence*, come dicono gli inglesi. Sono aperto, ovviamente, a domande e a spunti ulteriori.

PRESIDENTE. Grazie molte, avvocato. A questo punto do la parola ai colleghi per interventi, richieste di chiarimento e suggerimenti. Prego, onorevole Potenti.

MANFREDI POTENTI. Una domanda chiaramente mi viene spontanea rispetto alla sua ultima conclusione, avvocato. Intanto la ringrazio della sua presenza. Vorrei poi soffermarmi sull'ultima affermazione, relativa all'atteggiamento contrattuale degli assicuratori che, pur a fronte di una possibile soluzione giudiziaria anche avversa alle considerazioni di base su cui si è strutturato questo accordo, erano comunque certi e sicuri, da un punto di vista civilistico, di non dover tornare sulla conclusione pattuita, o in qualche maniera concordata, tra le parti rispetto alle responsabilità. Questo è poi totalmente vero, dal-

l'analisi di questo accordo? Sarebbe stato possibile invece che un esito giudiziario completamente diverso da quelle aspettative, o comunque da quelle che potevano essere in quel momento le ragionevoli attese di un esito di un certo tipo, potesse andare a cambiare queste carte in tavola delle parti contraenti o comunque coinvolte nel sinistro? Non so se sono stato chiaro nella domanda.

ENRICO MOLISANI, *esperto nel settore del diritto dei trasporti, marittimo e assicurativo*. Innanzitutto devo dire che la deroga dei patti contrattuali di polizza relativamente alle inchieste penali non è un'eccezione di questo caso, ma è una circostanza abbastanza comune anche nell'ambito dei sinistri, qualsiasi essi siano; nell'ambito dei sinistri marittimi, in tal modo l'assicurato ha comunque un termine di certezza rispetto all'indennizzo che viene percepito. In questo caso ritengo che gli assicuratori, supportati dalle relazioni tecniche peritali redatte appunto dagli ingegneri navali e dai soggetti consulenti che sono stati coinvolti nella materia, abbiano ritenuto che fosse sufficientemente provato, da un punto di vista prettamente civilistico, che non ci fossero responsabilità contrattuali o meglio responsabilità imputabili in capo al proprio contraente della polizza nell'ambito della nave, in questo caso specifico o *Moby Prince* o *Agip Abruzzo*, comunque nell'ambito della collisione e nell'ambito degli oggetti assicurati delle navi; e che quindi abbiano ritenuto di dire: « Non ho motivi tecnici che possono portare a una sospensione delle condizioni di polizza, gli eventi sono coperti, accetto di procedere con il pagamento dell'indennizzo ». Poi, per la verità, se andate a leggere, gli assicuratori si sono riservati un'eventuale facoltà di ripetizione di un eventuale indennizzo pagato, nella misura in cui ci fossero state delle evidenze contrarie rispetto al pagamento dell'indennizzo. Poi bisognerebbe capire quanto una pattuizione contrattuale di questo tipo possa essere ragionevole o non ragionevole, sapendo che poi comunque è una pattuizione prettamente privatistica e prettamente basata sulla volontà effettiva di una parte piuttosto che di un'altra di

eccepire una condizione di questo tipo magari a distanza di dieci, quindici o vent'anni rispetto al pagamento di un indennizzo. Quindi sono pattuizioni cosiddette di stile, poi però bisognerebbe capire nella sostanza quanto e se queste condizioni contrattuali avrebbero potuto essere poste a distanza di parecchio tempo rispetto magari al pagamento di un indennizzo.

PRESIDENTE. Prego, onorevole Berti,

FRANCESCO BERTI. Grazie per l'esposizione molto chiara. Io vorrei fare una domanda che chiaramente, purtroppo, a posteriori è speculativa: possiamo dire che queste clausole contrattuali molto tecniche e molto significative in relazione all'evento in qualche modo hanno intralciato anche la prosecuzione della giustizia a posteriori oppure no, secondo lei?

ENRICO MOLISANI, *esperto nel settore del diritto dei trasporti, marittimo e assicurativo*. No, nella misura in cui erano condizioni civilistiche, privatistiche. Hanno tacitato una parte di un potenziale procedimento giudiziale in natura civilistica, attivabile da una delle due parti. Non tanto dal punto di vista penale, che ovviamente procede su impulsi totalmente differenti e su iniziative diverse rispetto a quelle delle parti coinvolte. Sicuramente questo accordo ha evitato che ci fossero delle incrociate partecipazioni come parte civile nei procedimenti penali, se non altro dal punto di vista degli interessi armatoriali, e ha tacitato dei punti di potenziale lite, di potenziali criticità del tutto usuali nell'ambito delle collisioni a mare. Cioè nelle collisioni a mare – fermo il fatto che veramente non ci siano delle responsabilità, 100 a 0, relativamente a una collisione – è facile che ci siano dei cosiddetti *crossclaim*, dei reclami incrociati da parte di un soggetto e da parte di un altro soggetto nell'ambito di una collisione. Questo accordo – che, lo ripeto, non è solo un accordo assicurativo ma un accordo nei termini della responsabilità – ha tacitato totalmente questo. Le parti si sono sostanzialmente messe d'accordo a distanza di due mesi dalla collisione, quindi

in un tempo velocissimo, dicendo: « Io non faccio la guerra a te, tu non fai la guerra a me; rinuncio a ogni tipo di azione, tu rinunci a ogni tipo di azione. Ti concedo la facoltà di prevedere un ricorso alla limitazione del debito armatoriale »; peraltro è una cosa abbastanza strana inserire questo tipo di condotta nell'ambito di un accordo prettamente privatistico. Il ricorso alla limitazione armatoriale — poi qui dovremmo aprire una sessione a parte — prevedrebbe il ricorso a un'azione giudiziaria, come previsto dal codice della navigazione. In questo caso invece le parti si sono accordate nel dire: « Io sono d'accordo che tu benefici o comunque che apri questa limitazione del debito armatoriale rapportato al valore della nave, nello specifico la *Moby Prince*, in modo tale che comunque ogni tipo di mia richiesta non possa superare questo tipo di fondo che costituisco », che non è altro che un fondo che determina un limite di responsabilità.

PRESIDENTE. Onorevole Marino, prego.

BERNARDO MARINO. Grazie, presidente. Ringrazio anch'io per l'esposizione. La mia è una domanda molto rapida, direi anche essenziale, che riguarda la rapidità nel raggiungimento dell'accordo e anche la sua congruità. Nell'ambito della sua esperienza, lei ha trovato altri precedenti? Questa tempistica è un'anomalia oppure fa parte in sostanza di una casistica esistente?

ENRICO MOLISANI, *esperto nel settore del diritto dei trasporti, marittimo e assicurativo*. Le collisioni sono un mondo molto affascinante, le si studia a scuola; nei corsi specialistici in Italia e all'estero tutt'oggi sono casi di studio le collisioni dell'*Andrea Doria* con lo *Stockholm* e moltissime altre casistiche. A me non sorprendono la natura e la tipologia dell'accordo. Purtroppo quello che posso rilevare è che *ex post* non ho le carte, non ho gli elementi per dire come abbiano fatto le parti a raggiungere questo tipo di accordo. Dal 10 aprile, data della collisione, al 18 giugno 1991 (data dell'accordo) le parti hanno disciplinato

quello che a volte richiede molto più tempo, questo lo posso dire. Hanno disciplinato i gradi di colpa. Nell'ambito di una collisione a mare si discute di gradi di colpa, chi è del settore sa bene cosa dico. In quei due mesi le parti hanno disciplinato in maniera chirurgica dei gradi di colpa e da questi gradi di una colpa a mare hanno tratto un accordo, un contratto, peraltro di una lucidità cristallina. Ma come ci si è arrivati? Io posso dire che l'accordo è congruo, perfetto; giuridicamente non fa una piega, se non per l'accesso alla limitazione del debito armatoriale, che è un po' inusuale perché l'accordo di limitazione del debito prevedrebbe non una pattuizione privatistica bensì un ricorso al giudice competente, come è previsto nell'ambito della parte processuale del diritto della navigazione; ma in tema sostanziale l'accordo per me non fa una grinza, è totalmente cristallino. Quello che io purtroppo oggi non posso giudicare o comunque che per me è difficile analizzare — lo dico da professionista esperto nelle casistiche di questo tipo — è come sono arrivati dopo due mesi a questo tipo di accordo. Io ho sempre detto, dal giorno in cui mi è stato conferito l'incarico: « Bene, ma mi aspetto che ci siano altrettante centinaia di pagine di documentazione proprio relativamente a questo periodo che precede l'accordo ». Invece qui la vita di questa storia dal punto di vista prettamente giuridico e di diritto assicurativo inizia dal giugno del 1991, dal punto di vista prettamente dei miei quesiti. Dal mio punto di vista, per deformazione professionale, vorrei poter tornare invece al 10 aprile, anzi forse non al 10 ma alle prime luci dell'alba dell'11 aprile, perché questi processi di analisi, di investigazioni eccetera relativamente a questo tipo di eventi partono nell'immediatezza della collisione. Nella mia esperienza professionale i miei clienti incaricavano, come immagino che sia successo in questo caso, nell'immediatezza, se non un'ora o due dopo la collisione. Quindi mi aspetto che in questo caso altrettanti avvocati dell'epoca siano stati nominati una o due ore dopo la collisione e che quindi dalle primissime ore dell'11 aprile al 18 giugno, quando è stato raggiunto l'accordo,

abbiano lavorato in maniera estremamente intensa; non solo gli avvocati, ma anche gli assicuratori e le compagnie armatoriali esposte.

PRESIDENTE. Avvocato, avrei due domande. Un tema riguarda la documentazione generale. Rispetto alla documentazione in atti che ha potuto consultare, la sua percezione è che vi possano essere ancora documenti utili al suo lavoro, di cui noi non disponiamo e quindi di cui lei non dispone? In questo senso potrebbe darci dei suggerimenti su soggetti ai quali chiedere documentazione aggiuntiva, per esempio Nav.Ar.Ma., Snam eccetera? Questo è il primo punto.

Il secondo punto riguarda il ruolo dell'*Agip Abruzzo*; da una parte le chiedo una valutazione che esula un po' dallo stretto argomento della sua perizia, cioè se la posizione irregolare dell'*Agip Abruzzo*, ovvero il trovarsi *Agip Abruzzo* in una zona di divieto di ancoraggio (dato ormai certo grazie al lavoro che abbiamo potuto utilizzare in Commissione), sia stata a suo parere decisiva o comunque una concausa importante del disastro del 10 aprile. La seconda parte della mia domanda: quando lei fa riferimento al tema della responsabilità (0 a 100, 20 a 80), questa sua valutazione è sorretta da qualche elemento specifico?

ENRICO MOLISANI, esperto nel settore del diritto dei trasporti, marittimo e assicurativo. Sono tre domande. Parto dall'ultima, quella relativa alla mia valutazione, prettamente basata sulla documentazione. Io parto dal presupposto dell'accordo: ho un accordo di questo tipo e, considerati gli importi a mare, gli importi che possono essere esposti, se fossi stato l'avvocato dell'*Agip Abruzzo* non avrei mai definito un accordo di questo tipo, o perlomeno avrei cercato di arrivare a un accordo di questo tipo se costretto dopo mesi e mesi di esame e di battaglie magari anche giudiziali relativamente a responsabilità ed esposizioni ben maggiori rispetto a quelle che potevano essere le limitazioni armatoriali della *Moby Prince*. Cioè, avrei tutelato diversamente

proprio in ragione degli interessi a mare. Pensate che comunque la valorizzazione dell'*Agip Abruzzo* era di un termine finale di circa 40 miliardi; poi l'*Agip Abruzzo* aveva esposto come rischio a mare la perdita del carico, che comunque è andato perduto, e stiamo parlando di altri tot miliardi; in più c'erano le esposizioni per il salvataggio in capo agli interessi dell'*Agip Abruzzo* e le esposizioni per i danni da inquinamento. Quindi, malcontati, parliamo di circa una sessantina di miliardi di esposizione dei rischi a mare capo *Agip Abruzzo*; capo *Moby Prince* parliamo di valori importanti, ma inferiori. Quindi, se io ho il maggior valore esposto a mare e il minor grado di responsabilità, giocoforza ho il maggior interesse ad attivare un'azione nei confronti del soggetto colpevole della collisione. In questo caso invece l'accordo è, come direbbero gli inglesi, *drop hands*: ci stringiamo la mano, ciascuno si tiene le sue responsabilità e i suoi oneri; «Io mi tengo l'inquinamento, il salvataggio, il danno al carico, la perdita totale», perché — attenzione — stiamo parlando di due perdite totali di navi: non solo il *Moby Prince* è stata una perdita totale, ma anche l'*Agip Abruzzo*. Quindi comunque un accordo di questo tipo è quello che mi fa riflettere e dire che per arrivarci ci devono essere stati un lavoro ampio e un'analisi estremamente vasta, dall'11 aprile a giugno.

Anche sul tema della ripartizione delle responsabilità, quello che mi fa pensare è: ma questo accordo è stato un patto di non belligeranza tra le due entità firmatarie o è stato dettato dal fatto che non ci fosse poi un 100 a 0 in termini di ripartizione di responsabilità, ma magari delle percentuali di responsabilità in capo all'*Agip Abruzzo*? Magari, col senno di poi, con la consapevolezza che era in una zona interdetta e quindi parte, ancorché all'ancora, ma comunque parte e concausa della collisione.

Alla domanda sul tema della documentazione, ovviamente la mia risposta non può essere altro che sì. Noi siamo avvocati e ci piace lavorare sulle carte, per quanto il mondo ci porti all'elettronica; io mi appassiono se vedo migliaia e migliaia di documenti, se ne vedo cento mi dispiace. Ecco,

io ne vorrei vedere molti di più; vorrei vedere tutti i documenti che hanno portato all'accordo del giugno del 1991. Secondo me c'è una storia dietro a quell'accordo, ma senza fare delle speculazioni: non voglio parlare di storie giornalistiche. Ciò che voglio dire è che c'è una storia giuridica che ha portato a quel tipo di accordo. Si può acquisire? Potenzialmente sì, ma non so se a distanza di trentuno anni... Sicuramente le parti che possono fare uno *storytelling* di questa documentazione sono Nav.Ar.Ma., Eni e Snam e, ritengo, anche gli assicuratori coinvolti all'epoca. Ma comunque le due parti a mare erano sicuramente quelle che dettavano, per interessi esposti, un po' l'iter comportamentale che ha portato quel tipo di accordo.

PRESIDENTE. Grazie, avvocato. Onorevole Berti, prego.

FRANCESCO BERTI. Non voglio fare facili moralismi, non è questo il luogo né è la mia intenzione, però è chiaro che lei ci ha raccontato un accordo come se nel mezzo non ci fossero anche 140 vittime. Posso magari capire tutto l'aspetto civilistico, però poi la prospettiva della perdita di vite come si inserisce in questa trattativa, anche dal punto di vista dei contraenti?

ENRICO MOLISANI, *esperto nel settore del diritto dei trasporti, marittimo e assicurativo*. Devo fare un discorso che sembra freddo, ma dal punto di vista dell'analisi della collisione e dal punto di vista di un indennizzo assicurativo, il fatto che ci sia una vittima o ce ne siano 140 purtroppo rileva solo in parte, nel senso che dà la misura della *magnitudo* dell'evento, ma a livello sostanziale... Sì, si può disciplinare, come è stato fatto, per esempio il fatto che c'è stato... Poi è stato fatto, tra l'altro, un esame estremamente freddo anche nei termini dell'accordo, perché le vittime sono trattate come se fosse stato un danno materiale al carico o un'ulteriore spesa: « Tu ti tieni le richieste di risarcimento delle vittime ». Non è che si legge un moralismo o un pathos particolare nell'ambito dell'accordo. Nell'ambito dell'esame di un evento

di questo tipo, ovviamente quella che può essere una valutazione a livello morale della *magnitudo* dell'evento... Stiamo parlando di una delle collisioni sicuramente più drammatiche della storia della marineria italiana e dei sinistri marittimi occorsi nelle acque territoriali italiane (poi magari vengo smentito se ce ne sono stati degli altri nella storia della marineria), quindi di un evento molto importante e molto toccante, però dubito che una stretta analisi giuridica possa aver dato delle valutazioni particolari, ecco.

PRESIDENTE. Onorevole Potenti, prego.

MANFREDI POTENTI. Grazie, presidente. Stavo facendo delle riflessioni da cui poi si originano delle domande. Lei quindi, avvocato, fondamentalmente ci stimola anche a fare una ricerca, se non ho capito male, su quelle figure che potrebbero rivelarci per quali ragioni, o di opportunità o appunto in conseguenza di esame di documentazione eccetera, siano state artefici di una tempistica così rapida nello scambio di un consenso a concludere un accordo in così poco tempo. Perché la domanda poi, non conoscendo io la realtà della contrattualistica marittima nell'ambito assicurativo, è se in una tempistica così breve gli assicuratori, a suo parere, avrebbero dovuto magari richiedere una più specifica documentazione oppure se questa documentazione effettivamente c'era e cosa poi potrebbe essere stato oggetto di esame. Cioè, se si vuol far presto è perché o si vuol togliere dal tavolo velocemente qualcosa di imbarazzante o perché forse si ha paura che in futuro emerga qualcosa che magari peggiori la possibilità del raggiungimento di un accordo, alla luce di fatti o circostanze appurate che potrebbero per una compagnia assicurativa rendere oggettivamente difficile concludere quell'accordo privato.

Poi l'altra domanda è: secondo la sua esperienza, nel momento in cui si raggiunge quell'accordo privato sono presenti anche i rappresentanti delle compagnie assicurative? Oppure le compagnie assicurative prendono atto dell'accordo concluso sulla base di presupposti che magari le compagnie stesse hanno anche un po' tra-

lasciato di valutare, esaminare, richiedere di approfondire ?

ENRICO MOLISANI, *esperto nel settore del diritto dei trasporti, marittimo e assicurativo*. Parto da quest'ultima osservazione. Gli assicuratori recepiscono, ma partecipano. Cioè gli assicuratori sono appunto assicuratori di un rischio e partecipano in tutti gli esami, anche di natura tecnico-peritale, nell'ambito dell'evento assicurato. Poi ricordiamoci che potenzialmente e idealmente sono sempre assicuratori; se possono eventualmente lavorare per ridefinire e ridisegnare l'estensione di un danno di indennizzo, ovviamente sono i primi a essere interessati. Devo dire che è uno scenario in cui entrambe le compagnie di armamento hanno proceduto di pari passo in una sincronia totale. Entrambe hanno non solo raggiunto questo accordo in forma totalmente sincronica e, sembrerebbe, cristallina nell'ambito delle ripartizioni delle responsabilità, dei gradi di esposizione eccetera, ma hanno proceduto poi anche in termini totalmente sincronici per quanto riguarda, per esempio, l'abbandono della nave e quindi la perdita totale, gli atti di reiezione. Tutto fatto veramente a distanza di poche settimane per poi arrivare, tra ottobre e novembre del 1991, entrambe le compagnie alla liquidazione per perdita totale di entrambe le navi. Quindi c'è proprio una sincronicità assoluta nel modo in cui si sono comportate, in un ambito tecnico-peritale perfetto. Nessuna perizia di parte degli assicuratori evidenziava dei problemi. Prendo la perizia *Moby Prince* fatta per conto degli assicuratori ed è perfetta; prendo quella dal punto di vista dell'*Agip Abruzzo* ed è perfetta. Disegnano un ambito di collisione nei termini anche delle colpe e delle responsabilità, come vi ho detto, e soprattutto dicono che non ci sono delle responsabilità armatoriali (chiamiamole così) tali che poi possano porre degli interrogativi sull'evento e quindi sull'indennizzo, ma raffigurano uno scenario tale che vorrei averne di collisioni a mare così chiare, pulite e lineari !

Non so se ho risposto a tutto quello che mi ha chiesto; se mi son perso per strada qualcosa, me lo ricordi.

MANFREDI POTENTI. Una domanda: ritiene possibile, a distanza di così tanto tempo, che ad esempio avvocati e soggetti che hanno in qualche modo partecipato anche a titolo professionale a quegli incontri possano riferire — se sono in condizioni di farlo, ovviamente — e possano aver trattenuto anche elementi documentali ulteriori, come si fa magari in uno studio legale dove c'è una cartellina in cui si appuntano alcune cose, oltre alle documentazioni ufficiali ?

ENRICO MOLISANI, *esperto nel settore del diritto dei trasporti, marittimo e assicurativo*. Questa, ovviamente, è la parte più delicata. Alcuni studi legali che erano coinvolti non esistono più perché si sono sciolti o perché gli avvocati sono andati in pensione o purtroppo sono deceduti, quindi dal mio punto di vista sarebbe bellissimo, ma dal punto di vista pratico-operativo dubito... E dubito anche che comunque un avvocato interrogato dica: « Sì, ho tutto, ti do la documentazione ». Considerate anche gli anni trascorsi, rispetto alla conservazione dei documenti. Gli archivi storici delle compagnie potrebbero... Tenete conto che la Padana Assicurazioni, per esempio, riguardo all'*Agip Abruzzo*, rispetto agli interessi a mare che indicavo prima, era la società assicuratrice al 100 per cento del rischio di Snam, che era poi di fatto nell'ambito della compartecipazione, cioè la Padana Assicurazioni era una sorta di *captive* assicurativa della stessa Snam; quindi un'ulteriore esposizione a mare anche in capo agli assicuratori, perlomeno sul lato Snam per quanto riguarda l'interesse esposto. La Padana oggi non esiste più, ma risulterebbe inglobata poi nel gruppo Helvetia Assicurazioni. Non so se ci siano archivi cartacei ancora disponibili anche da parte di UMS Generali Marine, diventata gruppo Generali, o da parte della Padana Assicurazioni, oggi Helvetia. Sicuramente ritengo che dal lato Snam, se ci sono dei documenti, ci sarà anche qualcosa in più relativamente al raggiungimento di quell'accordo.

PRESIDENTE. Grazie, avvocato. Se non ci sono altri interventi, possiamo conclu-

dere l'audizione. Proseguiamo in seduta pubblica.

(I lavori riprendono in seduta pubblica).

PRESIDENTE. Grazie ancora, avvocato Molisani; ci rivedremo comunque alla conclusione della perizia per un'esposizione conclusiva.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.50.

*Licenziato per la stampa
il 18 ottobre 2022*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



18STC0190730