

CAMERA DEI DEPUTATI Doc. XXII, n. 51

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BERTI, ASCARI, MAURIZIO CATTOI, SCAGLIUSI

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

Presentata il 1° aprile 2021

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il 10 aprile 1991, intorno alle ore 22,25, il traghetto « Moby Prince », di proprietà della Navigazione arcipelago maddalenino (Nav.Ar.Ma) Spa, partito dal porto di Livorno con direzione Olbia, entrò in collisione con la petroliera « Agip Abruzzo », di proprietà della Società nazionale metanodotti (SNAM) Spa, ferma nella rada del porto di Livorno. La collisione provocò un vasto incendio nel quale persero la vita centoquaranta delle centoquarantuno persone imbarcate.

Sulla vicenda ha indagato la procura della Repubblica di Livorno, dal 1991 al 1994 e dal 2006 al 2010, e si sono espressi il tribunale di Livorno nel 1997, il giudice per le indagini preliminari (GIP) Renato Urgese nel 1998, la corte d'appello di Firenze nel 1999 e il GIP Rinaldo Merani nel 2010.

Dall'attività di indagine è emersa una ricostruzione dell'evento legata all'errore umano del comando del traghetto, dovuto alla presenza di una nebbia da avvezione

che avrebbe coperto solo la petroliera « Agip Abruzzo ».

Durante i vari gradi di giudizio sono stati imputati: il marinaio di leva in servizio alla postazione radio al momento dell'incidente, il vicecomandante della capitaneria di porto di Livorno e l'ufficiale di guardia della stessa capitaneria di porto di Livorno, operativi nei primi trenta minuti successivi alla collisione, e il terzo ufficiale della petroliera « Agip Abruzzo » per la mancata attivazione dei segnali antinebbia. Con la sentenza pronunciata dal tribunale di Livorno il 31 ottobre 1997, il processo si è concluso e tutti gli imputati sono stati assolti nel primo grado con la formula « il fatto non sussiste ».

In forza dell'inchiesta privata promossa dai familiari delle vittime del « Moby Prince », con la deliberazione 22 luglio 2015, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 170 del 24 luglio 2015, il Senato della Repubblica ha votato all'unanimità l'istituzione di una Commissione parlamentare di inchie-

sta, che ha concluso i suoi lavori nel dicembre 2017 e ha pubblicato la sua relazione finale, votata all'unanimità, il 22 gennaio 2018. La relazione riporta una ricostruzione dell'evento che evidenzia diverse incongruenze rispetto a quanto emerso in sede processuale:

a) la causa della collisione tra il traghetto « Moby Prince » e la petroliera « Agip Abruzzo » sarebbe dovuta a una non meglio specificata « turbativa » della navigazione;

b) la petroliera « Agip Abruzzo » si trovava in una zona nella quale era disposto il divieto di ancoraggio e di pesca;

c) la nebbia, presumibilmente, era assente dalla scena e comunque non avrebbe avuto alcun ruolo nella collisione;

d) la perizia medico-legale prodotta per la Commissione parlamentare di inchiesta dichiara che alcune vittime sono sopravvissute per ore e che solo Antonio Rodi è sopravvissuto fino al mattino successivo;

e) rimangono ancora da chiarire e da accertare le ragioni per le quali la capitaneria di porto di Livorno e il Dipartimento militare marittimo dell'Alto Tirreno, avente sede alla Spezia, non provvidero a coordinare i soccorsi nei confronti del traghetto « Moby Prince »;

f) l'accordo armatoriale tra i rappresentanti della Nav.Ar.Ma Spa, della SNAM Spa e dell'ENI Spa (proprietaria dell'AGIP) e i loro assicuratori, tra cui il pagatore finale *The Standard Steamship Owners Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited*, sottoscritto il 18 giugno 1991 quando le posizioni dei vari soggetti coinvolti non erano ancora ben definite, influì parzialmente sullo svolgimento delle indagini;

g) il traghetto « Moby Prince », al momento della collisione, era protetto da un'assicurazione stipulata con l'Unione mediterranea di sicurtà per « rischi di guerra » e da un'assicurazione gemella per il corpo e per le macchine in forza della quale l'armatore fu indennizzato, in base al valore di polizza

e non della perizia, per 20 miliardi di euro, realizzando una plusvalenza pari a circa tre volte il valore del traghetto.

Il lavoro della Commissione parlamentare di inchiesta, certamente pregevole per l'impegno, non è però riuscito a conseguire, presumibilmente a causa dello scarso tempo a disposizione, tutti gli obiettivi posti dalla deliberazione istitutiva, tra cui l'approfondimento di un eventuale ruolo del comando militare americano, dell'Alleanza atlantica e della compagnia navale somala Shifco, i cui natanti erano presenti nella rada o nel porto di Livorno la notte della sciagura.

Prima della fine dei suoi lavori, la Commissione parlamentare di inchiesta ha deliberato la trasmissione degli atti alle procure della Repubblica di Livorno e di Roma.

Al momento risulta che la procura della Repubblica di Livorno abbia aperto un fascicolo sulla base degli atti della Commissione parlamentare di inchiesta, con particolare riferimento all'accordo assicurativo e al documento del Servizio informazioni e sicurezza militare (SISMI), desecretato dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlati l'8 febbraio 2017, che, secondo quanto riportato nell'articolo pubblicato nel giornale « *Il Fatto Quotidiano* » del 7 settembre 2019 con il titolo: « Moby Prince, ora l'incidente è diventato "strage". Ma ancora senza colpevoli », inserirebbe « l'incidente in una rete di traffici paralleli (armi, scorie, rifiuti tossici) che collega l'Iraq 1990-91, con la fine della guerra del Golfo, l'Italia e la Somalia ».

Il 2 novembre 2020, il tribunale civile di Firenze ha depositato le motivazioni della sentenza con la quale non ha riconosciuto ai familiari delle vittime il diritto al risarcimento, in quanto il caso sottoposto alla sua cognizione « deve ritenersi prescritto per il decorso del termine di due anni dalla data della sentenza della corte di appello penale di Firenze divenuta irrevocabile ». I familiari, infatti, avevano sollecitato un giudizio in merito al mancato coordinamento dei soccorsi, avendo appreso solo con la pubblicazione della relazione finale della Commissione parlamentare di inchiesta che

i loro familiari erano sopravvissuti sicuramente oltre i trenta minuti successivi alla collisione.

Nelle motivazioni della sentenza si legge, inoltre, che il tribunale di Firenze ha considerato le conclusioni della Commissione parlamentare di inchiesta come un mero «atto politico che non supera quanto è stato già accertato a livello penale».

Le associazioni «140» e «10 Aprile», costituite dai familiari delle vittime, hanno promosso una mobilitazione permanente per chiedere verità e giustizia per la strage di Livorno. I presidenti delle associazioni, Loris Rispoli e Luchino Chessa, hanno lanciato un appello alle più alte cariche dello

Stato affinché possano unirsi a tale mobilitazione, chiedendo anche l'istituzione di una nuova Commissione parlamentare di inchiesta.

Per le ragioni esposte, con la presente iniziativa si intende promuovere l'istituzione di una nuova Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave «Moby Prince», con il compito di proseguire e di integrare l'attività svolta dalla Commissione parlamentare di inchiesta istituita presso il Senato nel corso della XVII legislatura e con l'obiettivo di accertare eventuali responsabilità per i fatti accaduti.

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

—

Art. 1.

(Istituzione, competenze e durata della Commissione parlamentare di inchiesta)

1. È istituita, ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave « Moby Prince », di seguito denominata « Commissione », con i seguenti compiti:

a) acquisire eventuali ulteriori elementi che possano integrare le conoscenze acquisite dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince, istituita nella XVII legislatura con deliberazione del Senato della Repubblica 22 luglio 2015, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 170 del 24 luglio 2015;

b) accertare eventuali responsabilità relative al disastro della nave « Moby Prince », riconducibili ad apparati, strutture od organizzazioni comunque denominati ovvero a persone a essi appartenenti o appartenute;

c) verificare fatti, atti e condotte commissive od omissive che abbiano costituito o costituiscano ostacolo, ritardo o difficoltà per l'accertamento giurisdizionale di eventuali responsabilità relative al disastro della nave « Moby Prince »;

d) verificare i motivi del mancato coordinamento nella gestione del soccorso delle vittime;

e) accertare eventuali correlazioni tra l'incidente ed eventuali traffici illegali di armi, scorie e rifiuti tossici avvenuti nella notte del 10 aprile 1991 nella rada di Livorno, a partire dalla documentazione acquisita nel corso dei lavori della Commissione parlamentare di inchiesta di cui alla lettera *a)*;

f) valutare i termini dell'accordo armatoriale sottoscritto a Genova il 18 giugno 1991 tra la Navigazione arcipelago maddalenino (Nav.Ar.Ma) Spa, l'Unione mediterranea di sicurtà e *The Standard Steamship Owners Protection and Indemnity Association Limited (Bermuda)*, da una parte, e, dall'altra, l'ENI Spa, la Società nazionale metanodotti (SNAM), l'AGIP, la Padana assicurazioni Spa e *l'Assuranceforeningen Skuld*, con particolare riferimento alle perizie in forza delle quali furono determinati gli importi erogati alle compagnie armatrici e ai familiari delle vittime.

2. La Commissione conclude i propri lavori entro la fine della XVIII legislatura.

3. La Commissione presenta alla Camera dei deputati una relazione annuale sulla sua attività di indagine 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 dei gruppi parlamentari, assicurando comunque la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo.

2. I componenti della Commissione dichiarano alla Presidenza della Camera dei deputati l'assenza di precedenti incarichi di amministrazione e di controllo ovvero di rapporti di collaborazione e di consulenza con le imprese e con gli enti interessati dall'inchiesta.

3. Il Presidente della Camera dei deputati, entro dieci giorni dalla nomina dei componenti, convoca la Commissione per la sua costituzione.

4. La Commissione, nella prima seduta, elegge il presidente, due vicepresidenti e due segretari.

5. Si applicano le disposizioni dell'articolo 20, commi 1, 2, 3 e 4, del Regolamento della Camera dei deputati.

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. Per le audizioni a testimonianza rese davanti alla Commissione si applicano le disposizioni di cui agli articoli da 366 a 384-*bis* del codice penale.

4. 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.

Art. 4.

(Richiesta di atti e documenti)

1. La Commissione ha facoltà di acquisire copie di atti e di documenti relativi a procedimenti e inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria o altri organismi inquirenti, nonché copie di atti e di documenti relativi a indagini e inchieste parlamentari, anche se coperti da segreto.

2. Sulle richieste a essa rivolte l'autorità giudiziaria provvede ai sensi dell'articolo 117 del codice di procedura penale. L'autorità giudiziaria può trasmettere copie di atti e di documenti anche di propria iniziativa.

3. La Commissione garantisce il mantenimento del regime di segretezza fino a quando gli atti e i documenti trasmessi in copia ai sensi dei commi 1 e 2 siano coperti dal segreto.

4. Quando gli atti o i documenti siano stati assoggettati al vincolo di segreto funzionale da parte delle competenti Commissioni parlamentari di inchiesta, tale segreto non può essere opposto alla Commissione.

5. La Commissione stabilisce quali atti e documenti non devono essere divulgati, an-

che in relazione ad esigenze attinenti ad altre istruttorie o inchieste in corso. Devono comunque essere coperti dal segreto i nomi, gli atti e i documenti attinenti a procedimenti giudiziari nella fase delle indagini preliminari.

Art. 5.

(Obbligo del segreto)

1. I componenti della Commissione, i funzionari e il personale di qualsiasi ordine e grado addetti alla Commissione 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 d'ufficio o di servizio sono obbligati al segreto, anche dopo la cessazione dell'incarico, per tutto quanto riguarda gli atti e i documenti di cui all'articolo 4, commi 3 e 5.

2. La violazione dell'obbligo di cui al comma 1 e la diffusione, in tutto o in parte, anche per riassunto o informazione, di atti o documenti del procedimento di inchiesta coperti dal segreto o dei quali è stata vietata la divulgazione sono punite a norma delle leggi vigenti.

Art. 6.

(Organizzazione interna)

1. L'attività e il funzionamento della Commissione e dei comitati istituiti ai sensi del comma 3 sono disciplinati da un regolamento interno approvato dalla Commissione stessa prima dell'inizio dell'attività di inchiesta. Ciascun componente può proporre modifiche alle disposizioni regolamentari.

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

3. La Commissione può organizzare i propri lavori attraverso uno o più comitati, costituiti secondo la disciplina del regolamento di cui al comma 1.

4. La Commissione può avvalersi dell'opera di agenti e ufficiali di polizia giudizi-

ziaria e di tutte le collaborazioni che ritenga necessarie.

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

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

7. La Commissione cura l'informatizzazione dei documenti acquisiti e prodotti nel corso della propria attività.

