

MRInternationalLawyers

per il lavaggio delle stesse. La motocisterna era classificata sia con il Registro Italiano Navale (RINA) sia con l'American Bureau of Shipping; non vi erano, relativamente alla classe, né visite periodiche scadute né prescrizioni pendenti. (fonte: perizia Lonoce, documenti di parte AGIP ABRUZZO)

Nello specifico, la costruzione del troncone di poppa della m/c AGIP ABRUZZO veniva impostata presso lo scalo di Monfalcone in data 20.02.1976, mentre la costruzione del troncone di prua veniva avviato il 18.09.1976. L'aggancio dei due tronconi avveniva il 30.04.1977 e, nello stesso anno, la nave, quale *ShipCrude Oil Tanker*, entrava in servizio per il trasporto di greggio.

Le dimensioni originarie della m/c AGIP ABRUZZO erano: lunghezza, metri 330,70; larghezza, 51,81; altezza, 25,60. Tuttavia, nel 1987, la nave fu sottoposta a un rilevante intervento di ristrutturazione nel porto di Genova, presso i cantieri San Giorgio, in seguito al quale la lunghezza dello scafo veniva ridotta a 267,58 metri, con conseguente diminuzione della stazza.

La stessa risultava registrata sotto bandiera di St Vincent e Grenadine, con IMO n. 7365473; dal 1991 sotto il nuovo nome di M/n Zeus.

La m/c AGIP ABRUZZO, infatti, in seguito alla collisione con il m/t MOBY PRINCE e al successivo sequestro, avendo subito gravi danni allo scafo (risulta, infatti, *total loss* dal 10.04.1991), veniva destinata alla demolizione. Durante il viaggio per la località della demolizione (Gadani, Pakistan, gennaio del 1992), la nave, in data 3.11.1991, faceva sosta nel porto di Las Palmas (isole Canarie), ove modificava la propria denominazione in Zeus. Veniva, infine, demolita nel gennaio del 1992.

MRInternationalLawyers

2) I FATTI

2.A - I FATTI SULLA BASE DELLA RELAZIONE DEL COMMISSARIO DI AVARIA STUDIO CAVALLO E SULLA PERIZIA DELLO STUDIO INGEGNERI MAIOLINO DI PALERMO E DELLA NAVALTEC PAOLILLO DI NAPOLI. FONTE DOCUMENTI DI PARTE MOBY PRINCE

Si riassumono di seguito, preliminarmente e in maniera analitica, i fatti così come riportati nella Relazione del Dott. Giorgio Cavallo (la "Relazione"), con richiami altresì alla Perizia dello Studio Ingegneri Maiolino di Palermo e della Navaltec Paolillo di Napoli (la "Perizia")¹ e al parere datato 1.10.1991 dello Studio Legale Ferrarini Ferraro (il "Parere"); tali fatti – così come descritti – costituiscono la base delle valutazioni svolte sia per la declinazione della collisione sia per la liquidazione assicurativa del m/t MOBY PRINCE.

Si premette, per completezza, che il Liquidatore d'Avaria Dott. Giorgio Cavallo precisa, nella propria Relazione, che l'esposizione dei fatti da lui riportati, limitata ai dati storici dell'evento e agli elementi non controversi, "è basata sulle deposizioni dell'unico superstite dell'equipaggio del traghetto, degli equipaggi delle altre unità coinvolte o comunque presenti in zona e dei mezzi soccorritori, nonché, in genere, sugli elementi accertati dalle Autorità inquirenti (per quanto non coperto da segreto istruttorio)".

2.A.1 – I FATTI

In data 9 aprile 1991, alle ore 18.35, il m/t MOBY PRINCE, proveniente da Olbia, giungeva al porto di Livorno; alle ore 22.25 dello stesso giorno giungeva alla rada di Livorno la m/c AGIP ABRUZZO, la quale ivi attendeva di sbarcare il proprio carico² per conto Agip.

Il 10 aprile 1991, alle ore 22.00, il m/t MOBY PRINCE, impegnata in regolare servizio di linea tra Olbia e Livorno, iniziava la traversata in direzione di Olbia.

Alle 22.10 la nave – con a bordo il Pilota di servizio Comandante Federico Sgherri - procedeva a una velocità di 5 nodi orari. Alle ore 22.12 circa veniva sbarcato il Pilota e la nave proseguiva il suo tragitto.

Alle 22.15 il m/t MOBY PRINCE contattava Compamare Livorno sul canale 16, veniva indirizzata sul canale 13 e, quindi, forniva come d'uso i dati di imbarco.

¹Allegata sub I) alla Relazione del Dott. Cavallo.

²Si precisa che la quantità totale di carico a bordo della m/c AGIP ABRUZZO ammontava asseritamente a 82.078 tonnellate. Si veda sul punto la Perizia, pag. 38 e pag. 43, dove viene riportato specificatamente che: "la M/c "Agip Abruzzo" aveva un carico di circa 80.000Tonn. di "Iranian light crude oil" o "petrolio greggio iraniano leggero" e che, in particolare, la quantità di detto prodotto nella cisterna laterale di dritta era di circa 2.600 mc." (ossia il 30% delle capacità totale della suddetta cisterna).

MRInternationalLawyers

Pochi secondi dopo le 22.23 il traghetto chiamava sul canale 16 Livorno Radio e, indirizzato sul canale 61, faceva richiesta, così come dichiarato dall'operatore di Livorno Radio, di traffico telefonico commerciale per Olbia.

Tra le ore 22.24 e le ore 22.25 il m/t MOBY PRINCE entrava in collisione con la m/c AGIP ABRUZZO³.

L'urto era particolarmente violento; dallo squarcio nella fiancata di dritta della m/c AGIP ABRUZZO in corrispondenza della cisterna n. 7, ultima cisterna a poppiera, fuoriusciva il carico della stessa, ossia greggio "iranian light crude oil", che si riversava sul traghetto incendiandolo.

Il fuoco si propagava rapidamente lungo le fiancate e le sovrastrutture del m/t MOBY PRINCE: risultava più contenuto, invece, a bordo della m/c AGIP ABRUZZO.

Entrambe le imbarcazioni provvedevano a richiedere i soccorsi.

Alle ore 22.25.30 il m/t MOBY PRINCE lanciava il *mayday* sul canale 16; il segnale non veniva tempestivamente raccolto e trasmesso ai soccorritori. Pochi istanti dopo, l'operatore di Livorno Radio tentava di contattare il m/t MOBY PRINCE sul canale 16 per informare della mancata risposta dell'utente telefonico di Olbia con il quale il traghetto aveva in precedenza chiesto di parlare, ma la nave non rispondeva. Alle ore 22.26 anche la m/c AGIP ABRUZZO chiamava, sul canale 16, la Capitaneria di Livorno per richiedere soccorso. Il Comandante della nave riteneva di essere stato investito da una bettolina.⁴

I mezzi di soccorso giungevano sul posto alle ore 23.00 circa, richiamati dalle richieste della m/c AGIP ABRUZZO.

Non essendo stato compreso dai soccorritori che la seconda nave coinvolta nella collisione fosse il m/t MOBY PRINCE, tutta l'assistenza si concentrava sulla m/c AGIP ABRUZZO. Poco dopo, l'equipaggio della m/c AGIP ABRUZZO, constatata la pericolosità della situazione, abbandonava la nave.

Il m/t MOBY PRINCE veniva individuato solo dopo un'ora circa dalla collisione. La nave ruotava senza controllo sulla sua dritta a velocità sostenuta, completamente avvolta dalle fiamme.

Nello specifico, come riportato a pagina 4 della Relazione del Dott. Cavallo,

"per ragioni allo stato non ancora acclerate, l'analoga richiesta di soccorso lanciata dal "MOBY PRINCE" non era infatti stata raccolta o comunque tempestivamente segnalata ai soccorritori".

³ Si veda pag. 2 e 3 del Parere.

⁴ Si veda pag. 3 del Parere.

MRInternationalLawyers

Inoltre, *“anche a causa dell’erroneo convincimento del comandante della “AGIP ABRUZZO” di essere stato urtato da una bettolina, il fatto che nel sinistro fosse coinvolto anche il traghetto non era sul momento compreso dai soccorritori, che inizialmente dirigevano i loro sforzi per estinguere le fiamme a bordo della motocisterna, nel frattempo abbandonata dall’equipaggio.*

Solo dopo un’ora circa dalla collisione, era finalmente avvistata anche la sagoma del m/t “MOBY PRINCE” che, ancora in moto, stava ruotando senza controllo sulla sua dritta, a velocità sostenuta, completamente avvolto dalle fiamme”.

Durante i tentativi di spegnere l’incendio a bordo del traghetto, la moto barca degli ormeggiatori che aveva raggiunto in un primo momento il m/t MOBY PRINCE notava una persona aggrappata alla ringhiera di poppa. Era il mozzo signor Alessio Bertrand che veniva tratto in salvo. Nello specifico:

“Avendo notata una persona aggrappata alla ringhiera di poppa, gli Ormeggiatori sollecitavano la stessa a buttarsi in acqua; ciò avveniva e la persona, identificata per essere il mozzo, Sig. Alessio Bertrand, veniva così tratta in salvo. Lo stesso mozzo dichiarava di essere l’unico superstite a bordo e di essere rimasto per circa 1 - 1/2 ora aggrappato alla ringhiera della passeggiata (ponte di coperta) a poppa estrema prima che arrivassero sottobordo gli Ormeggiatori. Il mozzo veniva poi trasbordato su una unità della Guardia Costiera e quindi sbarcato per le necessarie cure. Solo in questo momento e cioè un’ora dopo, circa, dall’evento, la nave veniva identificata per essere la “Moby Prince”⁵.

Gli altri 140 passeggeri del m/t MOBY PRINCE (di cui 63 uomini d’equipaggio⁶) perdevano la vita.

Il traghetto, nelle prime ore della mattinata dell’11 aprile 1991, veniva rimorchiato di poppa presso il porto di Livorno dove, alle ore 14.00, veniva ormeggiato alla Darsena Petroli di Livorno.

L’incendio a bordo del m/t MOBY PRINCE veniva estinto definitivamente in data 15.04.91, quello a bordo della m/c AGIP ABRUZZO alle ore 12.30 del 17.04.91⁷.

2.A.2 - LE NAVI AL MOMENTO DELLA COLLISIONE

Sulla posizione di ancoraggio della m/c AGIP ABRUZZO i Periti evidenziano che:

⁵Si vedano pag. 39-40 della Perizia.

⁶A bordo della m/t MOBY PRINCE si trovavano precisamente: 63 membri di equipaggio, 78 passeggeri e 32 autoveicoli. Il numero dei membri dell’equipaggio risultava dal Ruolino Armamento, il numero dei passeggeri dall’elenco della Prefettura di Livorno, consegnato dall’Armamento in data 12.04.91 (Perizia, pag. 38)

⁷Si veda pag. 41 della Perizia.

MRInternationalLawyers

“Nessuna precisazione sulle coordinate geografiche della posizione di ancoraggio, né all'arrivo, né al momento dell'evento, è stata riportata nelle dichiarazioni del Comandante e del 3 ° Ufficiale di coperta; quest'ultimo ha indicato soltanto che la nave era alla fonda a 2,7 miglia dalla testata ovest della Diga Vegliaia, con rilevamento 023° dal faro di Livorno, dalle ore 22.30 del giorno 09.04.91. Lo stesso 3° Ufficiale ha però precisato che il punto di fonda veniva verificato a mezzo radar con la conferma di strumentazione satellitare avente sistema di allarme nel caso che la nave si fosse spostata dal punto originario. Sono stati poi eseguiti, nei giorni successivi all'evento, diversi rilevamenti sulla posizione di fonda della nave, ma ciò sarà oggetto di più ampia trattazione nel Cap.16”⁸

Nel suddetto capitolo viene specificato quanto segue:

“L'unico rilevamento del quale si dispone, in merito alla posizione della nave, alla fonda, prima dell'evento (vedi Cap.10.3) è quello testimoniato in Capitaneria a Livorno dal Comandante e dal 3° Ufficiale di coperta: 2,7 mgl. dalla testata Ovest della Diga Vegliaia, rilevamento 023° dal faro di Livorno, con prora 300°. Diversi altri rilevamenti sono stati effettuati, ma dopo due o più giorni dall'evento, e gli stessi hanno portato ai seguenti risultati (omissis)Ma tutti i superiori rilevamenti, proprio per essere stati effettuati dopo l'evento, potrebbero essere stati viziati (omissis) Assumiamo allora, ragionevolmente, quale unica e probante posizione della nave all'atto dell'evento, quella indicata nelle testimonianze del Comandante e del 3° Ufficiale, all'inizio del presente capitolo riportata, e peraltro accettata dalla Capitaneria di Porto di Livorno che la riporta su una carta nautica.”⁹

Con riferimento alla rotta del m/t MOBY PRINCE, i Periti osservano:

“Non esistono in buona sostanza incertezze sulla rotta che la nave avrebbe intrapreso all'uscita del porto di Livorno, sempre ché libera da ostacoli; tale rotta, confermataci anche da altri Comandanti della Navarma è usualmente 190°-192°.”

Sulla velocità concludono che la stessa fosse di almeno 15-16 nodi e che tale risultato fosse confermato dall'entità e tipologia degli squarci verificatisi su entrambe le navi; per quanto riguarda l'angolo di collisione lo stesso viene ritenuto compreso tra i 70° e i 75° “*leading aft*” (che porta a poppa), angolo

*“pressoché corrispondente, tenuto conto del dichiarato orientamento della prora della “Agip Abruzzo” (300°) alla rotta che, come già sopra riportato, la “Moby Prince” aveva intrapreso nella sua direzione verso Olbia”.*¹⁰

⁸ Si veda pag. 50 della Perizia.

⁹ Si vedano pag. 100 e seguenti della Perizia.

¹⁰ Si vedano pag. 102 e seguenti della Perizia.



Sull'ora della collisione si riporta quanto evidenziato dai Periti, ovvero che

“L'unico documento dal quale si può desumere, con assoluta certezza, l'ora della collisione è la trascrizione delle conversazioni radio effettuate dalla Stazione Radio Costiera IPL di Livorno. Tale documento è tuttora coperto da segreto istruttorio, ma, dal momento che il contenuto dello stesso è stato reso noto dalla stampa e da trasmissioni televisive, riteniamo potere anche noi, liberamente, citare, almeno, un passo essenziale di detta trascrizione, e precisamente quello relativo al lancio del primo "may day" da parte del "Moby Prince". Detta chiamata di soccorso, ancorché sovrapposta da interferenze e quindi non chiaramente intellegibile, è stata registrata alle 222528 GMT e quindi alle ore 22 h. 25' 28". La collisione è pertanto avvenuta poco prima di tale ora.”¹¹

2.A.3 - LE CAUSE DELLA COLLISIONE

Con riferimento ai fatti così concludeva il Dott. Cavallo a pagina 5 della sua relazione:

“L'unità era quindi posta sotto sequestro in relazione alle esigenze istruttorie delle Autorità inquirenti. I relativi procedimenti (instaurati sia in sede penale che in sede amministrativa) risultano tutt'ora pendenti. Tutti i giornali ed i documenti di bordo del m/t "MOBY PRINCE" andavano ovviamente distrutti nell'incendio del traghetto.”

Sulle cause della collisione i Periti si dichiarano d'accordo¹² con le conclusioni dell'Inchiesta sommaria della Capitaneria di Livorno: *“Le conclusioni di detta Inchiesta avrebbero portato ad attribuire alla nebbia una concausa del sinistro, addebitando al "Moby Prince" il mancato rispetto delle norme che regolano gli abbordi in mare, per quanto attiene la velocità mantenuta e risultante dalle evidenze, ed ancora la mancata attuazione, da parte del personale di guardia in plancia di detta nave, degli accorgimenti idonei a fronteggiare l'improvviso occultamento visivo della zona in cui essa si trovava a navigare. Non sarebbe stata esclusa un'avaria al timone, non identificabile in mancanza di un rapporto da parte dell'Ente Tecnico, il RINA, ma sarebbe stata esclusa la presenza di una bettolina.”¹³*

Sulla navigabilità del m/t MOBY PRINCE osservano che: *“la nave, alla sua partenza da Livorno, il 10.04.91, era perfettamente in regola con le norme e i regolamenti vigenti”.*¹⁴

¹¹Si vedano pag. 63 e 64 della Perizia.

¹²Pur accennando ad alcune riserve, che, tuttavia, non vengono citate in quanto non apporterebbero le stesse *“alcun contributo, nè sostanziale modifica alle superiori conclusioni ed essendo, peraltro, del tutto ininfluenti a fini di un qualsiasi coinvolgimento dell'Armamento”*; pag. 54 della Perizia.

¹³Si veda pag. 54 della Perizia.

¹⁴Si veda pag. 136 della Perizia.

MRInternationalLawyers

Il Dott. Cavallo, a pagina 9 e seguenti della propria Relazione, così riporta e richiama le valutazioni svolte, sulla base di “*precisi riscontri probatori*”, dai Periti in merito alle cause e alla dinamica del sinistro:

“a) Numerose testimonianze¹⁵ concordano sul fatto che, nella sera del 10 Aprile 1991, nella rada di Livorno si ebbe una improvvisa caduta di nebbia a banchi. Il fronte della nebbia procedeva da Nord-Ovest verso Sud-Est, estendendosi dalle secche della Meloria sino a Sud della posizione d'ancoraggio della "AGIP ABRUZZO" e, dal momento che si propagava dal mare alla costa, era difficilmente rilevabile da terra. Inoltre, trattandosi di nebbia a banchi, essa interessava alternativamente ed improvvisamente le diverse navi in rada o in navigazione, nascondendole all'osservazione (vedasi in particolare le pagg. 47/49 della perizia).

b) La stima del tempo impiegato dal m/t. "MOBY PRINCE" per percorrere il tratto dalla banchina al punto di collisione nonché l'entità e le caratteristiche dei danni subiti dalle due navi, dimostrano come al momento dell'impatto il traghetto stesse procedendo a velocità elevata, stimata nell'ordine dei 15-16 nodi (pag. 103 perizia). Ciò ha del resto avuto conferma, in occasione dei successivi accessi a bordo, nel regime accertato della motrice e nella posizione dei telegrafi di macchina trovati in posizione di tutta forza avanti (pag. 81 perizia).

c) L'angolo di collisione, ricostruito per quanto possibile dopo l'avvenimento, è stato trovato pressoché corrispondente alla rotta che le navi impegnate sulla linea Livorno-Olbia tengono usualmente, se non ostacolate dalla presenza di navi alla fonda, dopo l'uscita dal porto di Livorno (pag. 104 perizia).

d) Le risultanze degli accertamenti effettuati a bordo della nave portano i periti degli Assicuratori ad escludere, con ragionevole certezza ed ampie motivazioni, la possibilità di avarie ai motori ed ai gruppi elettrogeni (rimasti anzi in funzione anche dopo la collisione), alla girobussola ed ai sistemi di navigazione, nonché alla macchina del timone o ai sistemi di comando degli stessi (vedasi pagg. 115/119 perizia). I due radar di cui la nave era dotata erano regolarmente certificati come efficienti ed almeno uno, secondo la testimonianza del pilota, risultava in funzione (deposizione del Pilota resa, in data 16 Aprile 1991, alla Autorità' Marittima e riportato come Allegato "III").

e) Le medesime risultanze hanno altresì permesso di escludere che il "MOBY PRINCE" abbia tentato, se non negli ultimissimi istanti prima della collisione, manovre di macchina o timone dirette ad evitare l'impatto o ad attenuarne gli effetti. In particolare non si è trovata traccia della manovra detta "crash stop", diretta ad arrestare in emergenza l'abbrivio della nave mediante il diretto ed immediato passaggio della macchina da tutta forza avanti a tutta forza indietro (vedasi pagg. 118 perizia).

15 I Periti menzionano, a pag. 47 e 48 della Perizia, i M/p "Domenico Emma", "Delphine" e "Mauro 1", il Comandante della nave "Cape Syros", il Comandante della M/c "Agip Napoli", il Comandante della M/n "Adige", il Comandante della nave "Port de Lyon", il 3° Ufficiale di Coperta della N/G "Hesperus", il 3° Ufficiale di coperta della "Agip Abruzzo", il mozzo del "m/t MOBY PRINCE".

MRInternationalLawyers

Il quadro che risulta da quanto sopra vede quindi il m/t. "MOBY PRINCE" procedere a velocità sostenuta lungo la rotta di collisione (la stessa peraltro che sarebbe stata corretta se libera dall'ostacolo rappresentato dalla m/c. "AGIP ABRUZZO"), senza essere apparentemente a ciò costretto da avarie alla macchina, al timone o alla strumentazione di bordo e senza porre in atto, se non negli istanti immediatamente precedenti l'impatto, alcuna manovra per evitare la collisione.

La deduzione che naturalmente ne deriva - confortata dalle testimonianze circa le condizioni meteo in zona - è che l'avvistamento ottico della motocisterna sia stato sino all'ultimo impedito da un banco di nebbia.

I tecnici degli Assicuratori ipotizzano pertanto che, nel momento in cui il m/t. "MOBY PRINCE", sbarcato il Pilota, superava l'imboccatura del porto di Livorno, la m/c "AGIP ABRUZZO" (che non si trovava in rada quando, la sera prima, il traghetto era arrivato a Livorno e vi era giunta nel frattempo) fosse coperta da un banco di nebbia e si confondesse con il nero dell'orizzonte.

Trattandosi pertanto di un banco di nebbia localizzato, la serata appariva per il resto limpida ed è verosimile che il personale di plancia del traghetto, individuate otticamente le altre navi alla fonda (che corrispondevano del resto a quelle già incontrate all'arrivo, la sera precedente), si sia ritenuto soddisfatto ed abbia assunto la rotta usuale senza effettuare ulteriori verifiche al radar e senza quindi rendersi conto di stare dirigendo contro l'"AGIP ABRUZZO".

Procedendo secondo la rotta e la velocità di crociera abituali, il "MOBY PRINCE" si imbatteva quindi improvvisamente nel banco di nebbia (che stava procedendo invece da mare a terra) e, subito dopo, nell' "AGIP ABRUZZO", troppo tardi per attuare manovre di evasione che potessero evitare la collisione o ridurne gli effetti.

Quanto sopra trova conforto nella testimonianza dell'unico superstite dell'equipaggio del traghetto, il quale ha riferito alle Autorità inquirenti di avere incontrato, subito dopo l'urto, nel corridoio delle cabine passeggeri, il timoniere in fuga dalla plancia, e che questi gli avrebbe testualmente dichiarato "che c'era nebbia e che avevano urtato un'altra nave" Deposizione del mozzo resa all'Autorità Marittima il 26 Aprile 1991, riportata come allegato "IV" al presente atto).

La ricostruzione suddetta - indubbiamente attendibile, pur dovendosi ribadire l'impossibilità di prevedere se su di essa converranno le Autorità inquirenti - evidenzia quindi, come concorrenti alla causazione del sinistro, solo eventuali elementi di negligenza della condotta della nave da parte del personale di plancia (mancata sorveglianza radar), comunque ininfluenti sulla risarcibilità del danno."



2.B – I FATTI SULLA BASE DEI DOCUMENTI FORNITI DA ENI (CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA RELAZIONE LONOCE E DEL FAVERO)

2.B.1- I FATTI

Dalla documentazione fornita da ENI risulterebbe che la m/c AGIP ABRUZZO giungesse da Sidi Kerir (Egitto) nella rada di Livorno il 9 Aprile 1991 alle ore 22.30 circa; la stessa trasportava un carico di 82.078,63 tonnellate metriche di petrolio grezzo Iranian Light, che avrebbe dovuto essere sbarcato a Livorno. Il 10 aprile 1991, alle ore 22:20 circa, la nave veniva improvvisamente avvolta da un denso banco di nebbia, che proveniva da S-SW e che la investiva dal lato sinistro.

L'Ufficiale di guardia provvedeva ad accendere il radar e ordinava al Marinaio di spostarsi di vedetta sull'aletta di sinistra, mentre egli stesso si posizionava sull'aletta di dritta per verificare la visibilità delle luci della città di Livorno.

Appena uscito all'esterno, l'Ufficiale di guardia scorgeva due fanali che si avvicinavano alla fiancata a prora della sovrastruttura di poppa; pochi istanti dopo la m/c AGIP ABRUZZO veniva speronata in corrispondenza della cisterna laterale numero 7 di dritta, stivata con 2400 tonnellate di crudo. Il crudo fuoriusciva dallo squarcio causato dalla collisione e si incendiava, creando una cortina di fumo e fiamme lungo tutto il fianco destro della nave. Secondo la deposizione del Terzo Ufficiale tra la comparsa del banco di nebbia e lo speronamento trascorrevano circa due minuti.

Il Comandante informava immediatamente tramite VHF l'autorità marittima, informandola che la m/c AGIP ABRUZZO era stata speronata da un'unità non identificata e che la nave aveva un grave incendio a bordo; disponeva inoltre l'attivazione dell'impianto antincendio e l'approntamento del motore principale.

Alle ore 22.35 circa veniva acceso il motore della nave e la stessa, pur mantenendo l'ancora sempre in acqua, veniva spostata dalla zona di mare dove vi era lo sversamento di greggio e le fiamme. Nel frattempo l'equipaggio portava avanti la procedura antincendio, tuttavia, dopo un'ora circa, dal momento che le fiamme non accennavano a diminuire, ma anzi si erano estese alle sovrastrutture, il Comandante ordinava all'equipaggio di abbandonare la nave. Alle 23:25 circa l'equipaggio prendeva posto su una imbarcazione di salvataggio per essere raccolto poco dopo da uno dei rimorchiatori inviati in soccorso. Soltanto tre membri dell'equipaggio riportavano ustioni non gravi.



2.B.2- LE NAVI AL MOMENTO DELLA COLLISIONE

Secondo quanto accertato dal perito per conto AGIP ABRUZZO la nave era alla fonda (aveva dato fondo con l'ancora di dritta e 7 lunghezze di catena) nella zona destinata alle navi alla fonda, a circa 2,6 miglia nautiche dal faro della Vegliaia, situato all'imboccatura del porto. La stessa avrebbe periodicamente controllato con l'apparato radar dotato di sistema GPS il punto di fonda e, nelle ore notturne, avrebbe mantenuto accesi i fanali di fonda regolamentari, oltre all'illuminazione delle sovrastrutture di poppa, dei derricks e del fumaiolo. Tale posizione, verificata sulla carta nautica, sarebbe risultata fuori dalla zona di divieto di pesca ed ancoraggio.

Nella propria relazione preliminare del 14.04.1991, il perito Lonoce osserva quanto segue:

- a) la "Agip Abruzzo" era alla fonda nella rada di Livorno a circa 2,6 m.n per ril. 25° dal fanale della "Legnaia"; tale posizione verificata sulla carta nautica, risulta fuori dalla zona di divieto di pesca ed ancoraggio;*
- b) la nave aveva assunto detta posizione fin dall'arrivo in rada, avvenuto la sera precedente all'evento; la posizione era nota tanto ai piloti, che alla nave investitrice, la quale giungendo nella mattinata del 10 Aprile da Olbia, aveva defilato davanti all' "Agip Abruzzo";*
- c) il numero di lunghezze di catena in mare, nonché il dimensionamento dell'ancora e della catena erano da ritenersi idonei ad assicurare buona tenuta della posizione, in relazione alla natura e alla profondità del fondale è alle condizioni meteo verificatesi durante la sosta;*
- d) a bordo veniva mantenuto il servizio di guardia di navigazione (quattro ore di guardia e otto di riposo) con equipaggio al completo;*
- e) la posizione di ancoraggio veniva periodicamente verificata sia con rilevamenti a vista che con rilievi satellitare;*
- f) nella serata del 10 Aprile spirava vento da W-NW e la nave si era disposta con prora per 300°;*
- g) i bollettini Meteomar del 10 Aprile non avevano fatto alcuna menzione di nebbia prevista nel Tirreno;*
- h) al momento dell'urto la guardia in plancia era efficiente così come provato dalla immediatezza degli interventi adottati dall'equipaggio per far fronte alla situazione;*
- i) nessuna conversazione radio e/o segnale fu scambiata né prima né dopo l'urto tra le due navi."*



2.B.3 - LE CAUSE DELLA COLLISIONE

Il liquidatore di Avarie marittime Dott. Raffaele Del Favero, chiamato a pronunciarsi sull'indennizzo in tema di Perdita Totale Costruttiva a carico degli Assicuratori della motocisterna, richiamata la perizia dello Studio Tecnico Lonoce e il parere dello studio Legale Boglione, così conclude in punto cause della collisione:

“per quanto concerne le problematiche attinenti le responsabilità dell’urto tra le due unità appare evidente da quanto descritto in precedenza ed è fermo e comune convincimento di tutti i professionisti che hanno collaborato con gli assicuratori nell’istruttoria della pratica che l’urto sia avvenuto per colpa esclusiva del traghetto MOBY PRINCE” (omissis) “L’inchiesta sommaria, condotta a Livorno, ha già completamente scagionato la “AGIP ABRUZZO” che è risultata “regolarmente ancorata in zona consentita”, secondo gli accertamenti svolti dalla Capitaneria di Porto e dalla Marina Militare”.

2. C. - I FATTI SULLA BASE DELLA RELAZIONE PARLAMENTARE

La Commissione Parlamentare di Inchiesta sulle cause del disastro del m/t MOBY PRINCE, Senato della Repubblica XVII Legislatura istituita con deliberazione del Senato della Repubblica nel luglio del 2015 (a seguire “Commissione”), pubblicava, nel gennaio del 2018, la propria relazione finale sulle cause del disastro del m/t MOBY PRINCE affermando con sicurezza:

“di aver raggiunto una ricostruzione decisamente più completa di quanto avvenuto nella notte tra il 10 e l’11 aprile del 1991 davanti al Porto di Livorno, con alcune novità chiare e precise [...]”.

Tale affermazione è frutto, oltre che di un’attenta indagine e ricerca di risposte rispetto a punti rimasti irrisolti, di una maggiore conoscenza tecnica rispetto a quanto presente all’epoca dell’evento, che ha permesso alla Commissione Parlamentare una valutazione più approfondita e dettagliata delle dinamiche e cause dello stesso.

2. c.1 - I FATTI

Il 9 aprile del 1991 giungevano al porto di Livorno il m/t MOBY PRINCE e la m/c AGIP ABRUZZO, rispettivamente alle ore 18.35 ed alle 22.25.

Il giorno seguente, 10 aprile del 1991, alle ore 21.55, il pilota Federico Sgherri saliva a bordo del traghetto per la manovra di uscita dal porto.

Alle ore 22.03 il m/t MOBY PRINCE lasciava la banchina per dirigersi in direzione Olbia. Come accuratamente indagato dalla Commissione e confermato

MRInternationalLawyers

dall'audizione del Pilota Sgherri, le navi presenti in rada in quel momento erano le seguenti: Agip Napoli, Gallant II, Cape Brenton e AGIP ABRUZZO.

Tra le 22.20 e le 22.23, la Commissione ricorda la telefonata a contenuto commerciale effettuata dal m/t MOBY PRINCE con un operatore di Olbia al fine di evidenziare l'assoluta *"serenità nella navigazione"* prima del segnale del *may day*.

Poco prima delle ore 22.25, *"ovvero nel momento in cui venne lanciato il primo drammatico segnale di soccorso may day"* dal m/t MOBY PRINCE, la nave entrava in collisione con la m/c AGIP ABRUZZO.

La prua del traghetto entrava nella cisterna della petroliera all'altezza della cisterna n. 7 determinando l'innescarsi dell'incendio sul petrolio riversato in mare e nell'area antistante la prua del m/t MOBY PRINCE.

A seguito degli accertamenti effettuati dalla Commissione, il distacco tra le due imbarcazioni non avvenne in maniera *"naturale"* ma a fronte di una manovra di *"retromarcia"* del traghetto.

Alle ore 22.28 la m/c AGIP ABRUZZO comunicava di essere stata investita da una nave.

Alle ore 22.35 dalla m/c AGIP ABRUZZO si *"comunicò di non riuscire a vedere nulla e un minuto dopo si avanzò l'ipotesi della bettolina"*.

Alle ore 23.00 la petroliera veniva avvistata subito dopo il lancio di razzi rossi di segnalazione e segnali sonori.

Iniziavano, dunque, i soccorsi che, almeno per la fase iniziale, protrattasi per circa due ore dal momento della collisione, erano esclusivamente orientati in favore della m/c AGIP ABRUZZO.

Dopo circa un'ora dalla collisione, il Comandante Superina della m/c AGIP ABRUZZO comunicava la decisione di abbandonare la nave.

A seguire alcune sequenze delle comunicazioni radio e delle operazioni di soccorso:

"Dai rimorchiatori:

ore 23.26 primo avvistamento da lontano della seconda nave

ore 23.30 secondo avvistamento sempre da lontano

ore 23.32 i rimorchiatori comunicano di dirigersi verso la seconda nave (ancora non si sa che è il Moby) e Superina risponde che ha 82000 tonnellate di greggio

Ore 23.32.49: Rimorchiatore: ...comunque ci rimane l'altro rimorchiatore da lei e sta arrivando anche il Tito Neri II.... un altro rimorchiatore».

MRInternationalLawyers

Ore 23.39: rimorchiatori trovano il Moby Prince «... sulla tua sinistra, la nave qui... è tutta in fiamme».

Alle 23.45.33 uno dei due ormeggiatori che comunica alla Capitaneria in modo concitato che la nave è il Moby Prince”.

I due menzionati ormeggiatori, Sig. Mattei e Valli, infatti, decidevano di muoversi in mare autonomamente, individuando il traghetti in fiamme.

Scorgevano l'angolo sinistro della nave il Sig. Bertrand, unico sopravvissuto tra i passeggeri e tra i membri dell'equipaggio del m/t MOBY PRINCE.

Nonostante il traghetti fosse stato individuato, afferma la Commissione, solo un naufrago fu tratto in salvo, *“quasi che la petroliera rimanesse l'unica priorità del cuore delle operazioni”.*

Alle 2 del mattino dell'11 aprile 1991 un rimorchiatore, di propria iniziativa, faceva salire a bordo del traghetti il Sig. Veneruso per agganciare un cavo traino senza alcun tipo di protezione particolare e/o mascherina protettiva sul volto.

Nelle ore successive il m/t MOBY PRINCE veniva trainato nel porto di Livorno.

Due giorni dopo la collisione, i primi Vigili del Fuoco entrarono nei saloni interni nel traghetti, trovando i motori ancora accesi.

2.C.2 – LE NAVI AL MOMENTO DELLA COLLISIONE

Sulla provenienza della m/c AGIP ABRUZZO la Commissione rileva elementi contrastanti e informazioni non certe.

Da un'analisi della documentazione, in particolare quella della Lloyd List Intelligence, la m/c AGIP ABRUZZO non sarebbe partita dall'Egitto in data 4 aprile (come dichiarato in atti) bensì *“partì da Sidi El Kedir il 7 marzo, arrivò a Fiumicino il 17 marzo, da lì ripartì il 19 per Genova dove il 31 marzo la petroliera si mosse per arrivare il 9 aprile a Livorno”.*

Non vi è traccia, infatti, di questa documentazione di un viaggio del 4 aprile dall'Egitto nonostante agli atti siano raccolte delle Polizze di Carico datate 5 aprile 1991 ma relative al viaggio Sidi El Kerir Terminal/Livorno.

Per quanto attiene, invece, la posizione della m/c AGIP ABRUZZO, prima e dopo la collisione, tutte le informazioni raccolte dalla Commissione sono frutto dei resoconti rilasciati nel corso delle testimonianze rese nell'ambito dei procedimenti giudiziari o nelle audizioni in Commissione, poiché nessun rilevamento o posizione geografica della m/c AGIP ABRUZZO, in rada a Livorno

MRInternationalLawyers

dalle 22.30 del 9 aprile 1991, risulta essere stata mai annotato in alcun documento cartaceo.

I consulenti della Commissione hanno individuato ben 19 diverse coordinate indicanti la posizione, punti dichiarati o rilevati prima o subito dopo la collisione.

Il comandante Superina ne diede ben tre diverse:

- 1. la prima (punto A della relazione dei consulenti della Commissione), comunicata via radio ai Vigili del fuoco che si dirigevano verso l'Agip Abruzzo per soccorrerla, alle ore 23.07, subito dopo l'incidente;*
- 2. la seconda (punto B della relazione dei consulenti della Commissione) indicata il 16 aprile nel questionario sul sinistro e nella testimonianza resa davanti alla Capitaneria di porto;*
- 3. la terza (punto C) indicata il giorno dopo l'evento, l'11 aprile nella testimonianza resa al pubblico ministero.*

Altre coordinate relative alla posizione della petroliera, ritenute rilevanti dalla Consulenza suddetta sono: quella stimata dal consulente tecnico Vatteroni il 25 aprile 1991¹⁶, quella misurata rispettivamente il 12 aprile da Nave Libra (punto E) e quella misurata il 16 aprile dall'Accademia navale (punto F).

A fronte di tali contrasti, la Commissione individuava con certezza le seguenti coordinate di ancoraggio: AGIP ABRUZZO: 43.29.8 N – 10.15.6 E; collocandolo, quindi, in zona interdetta alla navigazione e in divieto di ancoraggio.

Un'ulteriore conferma si ha dalle ricerche condotte dalla Marina Militare il 18 novembre 2017. Quest'ultima, infatti, portava al rinvenimento delle lamiere metalliche contorte di notevole peso riconducibili allo scafo di una nave (data l'assenza dal 1991 di ulteriori incidenti navali in quella zona è ragionevole ipotizzare, secondo la Commissione, che tali frammenti appartenessero allo scafo del m/t MOBY PRINCE o della m/c AGIP ABRUZZO).

In relazione, invece, alla rotta seguita dal traghetto la Commissione osserva che:

“La rotta seguita ordinariamente per Olbia prevedeva, in seguito all'uscita dal porto, che il traghetto si allargasse per Capraia con rotta sui 220 gradi, per poi gradatamente portarsi sui 191 gradi accostando a sud e presentarsi al traverso delle Bocche di Bonifacio e proseguire sino a Olbia.

¹⁶ Si veda il documento datato 25.04.1991 – Livorno Rilievi per determinare posizione ancora “Agip Abruzzo” in rada a Livorno. Usciti con R/RE “Tito Neri 6”. Partecip/Comte Maranza, Ge pag. 6: CONCLUSIONE: LA NAVE AGIP ABRUZZO DURANTE LA NOSTRA VISITA DEL 25.4 .91 GIACEVA INTERAMENTE NELLA ZONA VIETATA ALL'ANCORAGGIO NON SI È POTUTO STABILIRE SE ANCHE L'ANCORA GIACE NELLA ZONA VIETATA MANCANDO IL GAVITELLO CHE NE INDICA LA POSIZIONE. SE SI POTRÀ INDIVIDUARE CON APPOSITO GAVITELLO LA POSIZIONE DELL'ANCORA, SAREBBE OPPORTUNO RIPETERE LA DETERMINAZIONE DEL PUNTO- ANCORA PREFERIBILMENTE NELLE PRIME ORE POMERIDIANE QUANDO LA COSTA FRA LIVORNO E CALAFURIA POTRÀ ESSERE MEGLIO VISIBILE, ALLO SCOPO DI AVERE ULTERIORE CONFERMA CON SOLUZIONI GEOMETRICHE DEI PUNTI SATELLITARI.

MRInternationalLawyers

Il pilota Federico Sgherri in audizione ha confermato di aver sentito il comando del Moby Prince indicare la rotta prevista per Olbia alla Capitaneria via radio, come prescritto.

Tale rotta, che sarebbe stata indicata dal comando di bordo con l'espressione «rotta vera 195», corrispondeva a quella adottata abitualmente nella tratta verso Olbia.»

2.C.3 – LE CAUSE DELLA COLLISIONE

Rispetto alle cause della collisione, la Commissione ha analizzato i vari punti presi in considerazioni durante le vicende giudiziarie:

- La nebbia come causa della collisione?

La Commissione si sofferma con particolare interesse sulle condizioni di visibilità nell'area di collisione.

Tra le varie testimonianze e dichiarazioni:

- un aereo Alitalia segnalò alla torre di controllo di Pisa l'incendio in mare senza far suscitare alcun dubbio circa la visibilità limitata o alla presenza di nebbia;
- l'avvisatore marittimo Romeo Ricci, nella propria dichiarazione, ribadiva l'ottima visibilità di quella sera e come *“le condizioni di visibilità cambiarono solo dopo l'impatto tra le due navi a causa del fumo e non della nebbia”*;
- sul lungomare a Sud del porto di Livorno, altre persone assistevano *“ad uno stranissimo fenomeno sulla Agip Abruzzo, ultima nave a sud delle quattro in rada, che venne avvolta in una sorta di nuvola biancastra di vapore”*;
- il *“Filmato D'Alesio”* filmato da uno dei componenti della famiglia D'Alesio residente vicino all'area di collisione, conferma che la visibilità non fosse ridotta dalla presenza di nebbia sulla scena dell'impatto;
- le dichiarazioni dell'ufficiale della Guardia di Finanza Sig. Gentile, che partecipò ai soccorsi e confermò nuovamente l'assenza di nebbia.
- le dichiarazioni degli ufficiali della m/c AGIP ABRUZZO parlano di *“serata limpida”* e *“di condizioni di visibilità sufficienti, pur parzialmente compresse dal fumo, ma non dalla nebbia”*.

Da tali ricostruzioni – tra le altre – emergeva la totale assenza di nebbia e la perfetta visibilità all'epoca dell'evento.

L'improvviso banco di nebbia, che avrebbe avvolto la m/c AGIP ABRUZZO, o qualsivoglia fenomeno meteorologico assimilabile *“non potrebbe aver avuto alcuna incidenza quale concausa della collisione o quale causa giustificativa nel ritardo dei soccorsi”*.

- La velocità del traghetto come causa della collisione?

MRInternationalLawyers

La velocità del traghetto all’impatto non era inusuale in quella zona di uscita dalla rada del porto di Livorno.

La Commissione infatti ritiene il comportamento del Comandante Chessa assolutamente professionale così come confermato da tutti gli auditi dalla Commissione e da tutti i testimoni.

- La posizione della m/c AGIP ABRUZZO al momento della collisione?

La Commissione ritiene che la petroliera m/c AGIP ABRUZZO si trovasse in zona di divieto di ancoraggio.

Tale posizione potrebbe aver causato la collisione e aver determinato l’impatto, ma tale aspetto doveva essere adeguatamente analizzato durante le indagini.

Si precisa che il punto verrà meglio analizzato nel prosieguo della presente relazione e, in particolare, nel capitolo delle conclusioni con specifico riferimento alla Relazione Komin e alle analisi del Cetena Spa.