

# CAMERA DEI DEPUTATI Doc. XXII n. 9

## PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

d'iniziativa del deputato **PITTALIS**

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

*Presentata il 23 novembre 2022*

ONOREVOLI COLLEGHI ! – Il 10 aprile 1991, nello specchio acqueo antistante il porto di Livorno, vi fu una tragica collisione tra il traghetto « Moby Prince » – di proprietà della Nav.Ar.Ma. – partito da Livorno e diretto a Olbia, e la petroliera « Agip Abruzzo » appartenente alla SNAM (Società nazionale metanodotti). Il tragico incidente costò la vita a ben 140 persone su un totale di 141 imbarcate sul traghetto. Le indagini su quanto accaduto furono portate avanti dalla procura della Repubblica di Livorno – dal 1991 al 1994 e poi dal 2006 al 2010 – sul cui esito si sono espressi il tribunale di Livorno nel 1997, il giudice per le indagini preliminari Renato Urgese nel 1998, la corte d'appello di Firenze nel 1999 e il giudice per le indagini preliminari Rinaldo Merani nel 2010. Dalle indagini è dunque emerso che l'incidente risulterebbe avvenuto per errore umano del comando del traghetto, dovuto alla presenza di una nebbia che avrebbe coperto esclusivamente la petroliera « Agip Abruzzo ». Un esito che, ancora oggi, fatica a trovare spazio nel desiderio di giustizia che si muove arden-

temente in tutti coloro che, in maniera più o meno diretta, hanno subito – e continuano a subire – le gravissime conseguenze di quei tragici fatti.

Al fine di fare maggiore chiarezza sulla vicenda, il 22 luglio 2015 fu istituita una Commissione parlamentare di inchiesta presso il Senato della Repubblica, la quale terminò i suoi lavori nel dicembre del 2017, poco prima della conclusione della XVII legislatura. La relazione finale della Commissione, in maniera sintetica, ha prodotto l'evidenza di alcune 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 presso il Senato della Repubblica non è però riuscito a conseguire 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. La procura della Repubblica di Livorno ha poi 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, lanciarono un appello alle più alte cariche dello Stato affinché potessero unirsi a tale mobilitazione, chiedendo anche l'istituzione di una nuova Commissione parlamentare di inchiesta.

Per questo si è inteso promuovere 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.

Si è dunque proceduto, nella XVIII legislatura, all'istituzione di una nuova Commissione parlamentare di inchiesta con delibera del 12 maggio 2021 presso la Camera dei deputati, al fine di completare i lavori della prima Commissione promossa dal Senato della Repubblica.

La Commissione, in esito alle proprie attività di indagine e avendo condiviso le risultanze della Commissione del Senato, ha prodotto le seguenti conclusioni:

a) le condizioni di visibilità della sera del 10 aprile 1991 erano normali, così come la condotta tenuta dal comando del traghetto risulta in linea con i principi di prudenza e diligenza;

b) la collisione tra il traghetto « Moby Prince » e la petroliera « Agip Abruzzo » è avvenuta all'interno dell'area di divieto di ancoraggio che era presente al tempo in rada, a seguito di una turbativa esterna della navigazione provocata da un terzo natante che non è stato possibile identificare con certezza;

c) l'esplosione a bordo del traghetto è stato un evento avvenuto in seguito alla collisione con la petroliera e che per questo non può essere ritenuta la causa della turbativa alla navigazione;

d) una turbativa esterna è stata la causa della collisione e questa è intervenuta in un momento spazio-temporale molto preciso, nel quale il traghetto stava rego-

larmente navigando nelle acque antistanti il porto di Livorno;

e) nello scenario di quella sera è ritenuta plausibile la presenza di una terza unità navale in movimento che ha interferito con la rotta del traghetto e ha obbligato il *Moby Prince* a una manovra evasiva;

f) piena condivisione della valutazione fatta dalla Commissione senatoriale in merito al « comportamento di ENI connotato di forte opacità ». Opacità riscontrata, in particolare, in merito alla determinazione dell'effettiva provenienza della petroliera, del carico realmente trasportato e delle attività svolte durante la sosta nella rada di Livorno; comportamento, dunque, certamente opaco.

Tuttavia, anche a causa delle dimissioni del Presidente del Consiglio dei ministri Mario Draghi e della conseguente fine della XVIII legislatura, la Commissione di inchiesta non ha potuto rispondere ad altri quesiti che restano ancora privi di adeguata spiegazione. Uno tra tutti, l'identità di questo terzo natante, presente la sera della collisione, che potrebbe essere definita anche a seguito degli accertamenti che erano già stati disposti e che, laddove accertata, aprirebbe nuovi scenari.

Per le ragioni esposte, e per quelle contenute altresì nella relazione finale dell'ultima Commissione parlamentare di inchiesta, 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 la Camera dei deputati nel corso della XVIII 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. Ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, è istituita una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave « Moby Prince », avvenuto la sera del 10 aprile 1991 a seguito di collisione con la petroliera « Agip Abruzzo » verificatosi nel porto di Livorno, di seguito denominata « Commissione ».

2. La Commissione ha i seguenti compiti:

a) accertare eventuali e ulteriori responsabilità relative al disastro della nave « Moby Prince » con riferimento a strutture, apparati od organizzazioni, nonché a persone a essi appartenenti ovvero appartenute;

b) ricercare e valutare ulteriori e nuovi elementi che possano integrare i fatti sino a ora conosciuti ed evidenziati dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave « Moby Prince », istituita nella XVIII legislatura, con delibera della Camera dei deputati 12 maggio 2021, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 117 del 18 maggio 2021;

c) accertare, con la massima precisione, le circostanze in cui è avvenuta la collisione tra il traghetto « Moby Prince » e la petroliera « Agip Abruzzo », le comunicazioni radio intercorse tra soggetti pubblici o privati nei giorni del 10 e 11 aprile 1991, i tracciati *radar* e le rilevazioni satellitari di qualsiasi provenienza riguardanti il tratto di mare prospiciente il porto di Livorno durante i suddetti giorni;

d) verificare fatti, atti e condotte commissive od omissive che abbiano costituito o costituiscano ostacolo, ritardo o difficoltà per l'accertamento giurisdizionale delle re-

sponsabilità relative al disastro della nave « Moby Prince »;

*e)* esaminare le procedure, le modalità e i mezzi con cui sono stati organizzati e attuati i soccorsi in mare, 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;

*f)* accertare eventuali correlazioni tra l'incidente ed eventuali traffici illegali di armi, combustibili o 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 *b)*;

*g)* 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 (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 in forza delle quali furono determinati gli importi erogati alle compagnie armatrici e ai familiari delle vittime.

## 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. Si applicano le disposizioni dell'articolo 20, commi 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 degli 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. Per il segreto di Stato si applica quanto previsto dalla legge 3 agosto 2007, n. 124. 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, anche in relazione a 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 Commis-

sione stessa prima dell'inizio dell'attività di inchiesta. Ciascun componente può proporre modifiche alle disposizioni regolamentari.

2. Le sedute della Commissione sono pubbliche, salvo che la Commissione deliberi 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 giudiziaria 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.

