



DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori MANCONI, FILIPPI, LAI, CALEO e BORIOLI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 14 MAGGIO 2014^(*)

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

^(*) Testo ritirato dai presentatori

ONOREVOLI SENATORI. – Il 10 aprile 1991, centoquaranta persone hanno perso la vita a bordo del traghetto Moby Prince (tratta Livorno-Olbia), della compagnia di navigazione Moby Lines, entrato in collisione con la petroliera Agip Abruzzo. Il disastro è avvenuto nel porto di Livorno.

A distanza di 23 anni i familiari delle vittime non hanno avuto giustizia poiché la dinamica dei fatti realmente accaduti non è stata ancora ricostruita.

In un documento, consegnato il 31 gennaio 2014 all'allora Ministro della giustizia, Annamaria Cancellieri, dalle associazioni dei familiari delle vittime «10 aprile» e «140», è stata ricostruita la vicenda giudiziaria mettendo in evidenza gli elementi non congrui.

Va ricordato che a conclusione della prima inchiesta, nel 1997, il Pubblico ministero Cardi ha chiesto l'assoluzione degli imputati attribuendo la causa principale della tragedia alla presenza di un banco di nebbia che avrebbe impedito lo svolgersi delle normali operazioni.

Secondo i familiari delle vittime, restano tuttavia una serie di elementi, emersi nel corso dell'indagine, privi ancora di spiegazione. Ad esempio i motivi che indussero il personale della Agip Abruzzo a sostenere che lo speronamento fosse avvenuto da parte di una imbarcazione assai più piccola della Moby Prince; o per quale ragione nessuno della Capitaneria di porto di Livorno o delle altre imbarcazioni presenti in porto rilanciarono il *mayday* della Moby Prince. O ancora il salvataggio dell'unico superstite, Alessio Bertrand, tuffatosi in mare un'ora e venticinque minuti dopo la collisione, quando era stato detto che tutti i passeggeri erano morti in un tempo massimo di mezz'ora. E infine,

per quale motivo nessun soccorritore era stato autorizzato a salire sul traghetto per prestare assistenza a chi era rimasto a bordo fino al giorno successivo.

L'inchiesta *bis* si è chiusa nel 2010 con l'archiviazione del caso da parte della Procura della Repubblica di Livorno. Successivamente i familiari delle vittime si sono rivolti allo studio ingegneristico Bardazza di Milano per una nuova indagine basata su registrazioni audio e video, documenti e testimonianze, carte processuali, analizzati con modalità e tecnologie avanzate. Nell'indagine vengono confutati tutti e sette i motivi alla base della richiesta di archiviazione del 2010 da parte della Procura della Repubblica di Livorno, ragioni che peraltro attribuivano l'accaduto alla responsabilità quasi esclusiva del traghetto Moby Prince, ovvero al Comandante Ugo Chessa.

I familiari delle vittime hanno sottolineato più volte l'importanza di approfondire un'ipotesi emersa in questi anni, secondo cui la Moby Prince sarebbe involontariamente stata coinvolta in manovre clandestine (ma non ignote alle autorità) di commercio di armi nel porto di Livorno, la notte della tragedia.

Inoltre gli eventi che hanno portato alla collisione fra le due imbarcazioni farebbero emergere un quadro diverso da quello definito in sede giudiziaria, e ciò in ragione di alcuni elementi:

la posizione della Moby Prince e quella della petroliera Agip Abruzzo dimostrano che lo speronamento della petroliera avvenne nella rotta verso il porto di Livorno, invece che verso Olbia dove la nave passeggeri era diretta;

la voce proveniente da una misteriosa nave «Theresa II», allontanatasi a tutta velocità dal luogo di collisione (registrata dagli strumenti radio) che comunicò con la «Nave uno» la sera dell'incidente - in base alle comparazioni compiute dall'esperto di ingegneria forense Gabriele Bardazza - risulterebbe essere quella del comandante greco della nave militarizzata statunitense «Gallant 2», Theodossiou;

non risulta chiara la ragione per cui il comandante Theodossiou abbia ritenuto di non utilizzare via radio il proprio nominativo; non risultano altresì chiare le ragioni per le quali la Moby Prince avrebbe cambiato la rotta prevista facendo ritorno al porto di Livorno;

la nave militare statunitense «Gallant 2» - insieme ad altre della medesima Marina militare - sarebbe stata impegnata nel trasporto di armi verso la base Usa di Camp Darby, in una fase storica che coincide con l'ultimo giorno della missione «Desert Storm»;

in seguito alle vicende ricordate la «Gallant 2» scomparve e le armi di cui sopra non sarebbero mai giunte alla base Usa, come dimostrerebbe il tracciato dell'attività del ponte mobile di Calabrone, che fornisce accesso al canale di Navicello, rimasto chiuso dal pomeriggio del 10 aprile al mattino del giorno successivo.

Si tratta, dunque, di ricostruire quanto avvenuto alla luce di nuovi elementi emersi in questi anni e di individuare le vere cause della più grande tragedia della Marina civile italiana dal dopoguerra, attraverso l'istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta, come già auspicato dal presidente del Senato Pietro Grasso. Tale Commissione dovrà innanzitutto essere messa nelle condizioni di acquisire la documentazione video-fotografica-satellitare che riguarda la rada di Livorno nella notte dell'incidente.

L'articolo 1 del presente disegno di legge specifica la necessità di istituire una Commissione parlamentare di inchiesta. L'articolo 2 prevede che la Commissione parlamentare d'inchiesta sia composta da venti senatori, scelti dal Presidente del Senato in proporzione al numero dei componenti i gruppi parlamentari in modo che sia assicurata la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo. L'articolo 3 reca la disciplina relativa alle informazioni coperte da segreto. L'articolo 4 definisce i poteri della Commissione in ordine alla richiesta di atti e documenti. L'articolo 5 impone ai componenti della commissione l'obbligo del segreto. L'articolo 6 indica le modalità di funzionamento interno.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Istituzione e competenze della Commissione)

1. Ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione è istituita una Commissione parlamentare di inchiesta con il compito di:

a) accertare le cause della collisione del traghetto Moby Prince con la petroliera Agip Abruzzo, avvenuta il 10 aprile 1991 nel porto di Livorno;

b) accertare, in particolare:

1) l'esatta posizione in cui la petroliera aveva dato ancoraggio e l'effettivo orientamento della prua;

2) il ruolo del personale Agip Abruzzo nell'immediatezza della collisione e successivamente;

3) le reali motivazioni sottese alle indagini e al successivo proscioglimento dell'armatore Onorato, anche alla luce degli episodi di manomissione avvenuti a poche ore dall'evento, ad opera di personale della Compagnia Nav.Ar.Ma., e, successivamente, di ignoti;

4) se a bordo della petroliera Agip Abruzzo si siano verificati degli eventi antecedenti alla collisione, ad essa riconducibili;

5) il ruolo attivo o passivo svolto dalle navi militari che riportavano le armi dalla guerra del Golfo.

2. La Commissione conclude i propri lavori entro due anni dalla sua costituzione e presenta al Senato una relazione sull'attività svolta e sui risultati dell'inchiesta. Sono ammesse relazioni di minoranza. Il presidente della Commissione presenta al Senato, ogni sei mesi, una relazione sullo stato dei lavori.

Art. 2.

(Composizione della Commissione)

1. La Commissione è composta da venti senatori, scelti dal Presidente del Senato in proporzione al numero dei componenti i gruppi parlamentari, assicurando comunque la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo.

2. Il Presidente del Senato nomina il presidente scegliendolo al di fuori dei predetti componenti e convoca la Commissione affinché proceda all'elezione di due vice presidenti e di due segretari.

Art. 3.

(Attività di indagine)

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

2. Alla Commissione, limitatamente all'oggetto delle indagini di sua competenza, non può essere opposto il segreto di Stato per il quale si applica quanto previsto dalla legge 3 agosto 2007, n. 124, né il segreto d'ufficio. In nessun caso, per i fatti rientranti nei compiti della Commissione, può essere opposto il segreto professionale o quello bancario. Non possono essere oggetto di segreto fatti eversivi dell'ordine costituzionale di cui si è venuti a conoscenza per ragioni della propria professione, salvo per quanto riguarda il rapporto tra difensore e parte processuale nell'ambito del mandato. Quando gli atti o i documenti siano stati assoggettati al vincolo del segreto funzionale da parte delle competenti Commissioni parlamentari di inchiesta, detto segreto non può essere

opposto alla Commissione di cui alla presente legge.

Art. 4.

(Richiesta di atti e documenti)

1. La Commissione può ottenere, anche in deroga a quanto stabilito dall'articolo 329 del codice di procedura penale, copie di atti o documenti relativi a procedimenti o inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria o altri organi inquirenti. L'autorità giudiziaria provvede tempestivamente e può ritardare, con decreto motivato solo per ragioni di natura istruttoria, la trasmissione di copie degli atti e documenti richiesti. Il decreto ha efficacia per trenta giorni e può essere rinnovato. Quando tali ragioni vengono meno, l'autorità giudiziaria provvede senza ritardo a trasmettere quanto richiesto. L'autorità giudiziaria può trasmettere copie di atti e documenti anche di propria iniziativa.

2. Tutte le volte che lo ritenga opportuno la Commissione può riunirsi in seduta segreta.

3. La Commissione stabilisce quali atti e documenti non devono essere divulgati anche 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.

4. La Commissione tramite il Governo può richiedere alle competenti autorità degli Stati Uniti la documentazione video, fotografica o satellitare riguardante la rada di Livorno la notte dell'incidente.

Art. 5.

(Obbligo del segreto)

1. I componenti la Commissione, i funzionari e il personale di qualsiasi ordine e

grado addetti alla Commissione ed ogni altra persona che collabora con essa o compie o concorre a compiere atti d'inchiesta oppure ne viene a conoscenza per ragioni d'ufficio o di servizio sono obbligati al segreto per tutto quanto riguarda gli atti e i documenti, acquisiti al procedimento d'inchiesta, di cui all'articolo 4, comma 3.

2. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, la violazione dell'obbligo di cui al comma 1 è punita a norma dell'articolo 326 del codice penale.

3. La stessa pena di cui al comma 2 si applica, salvo che il fatto costituisca più grave reato, a chiunque diffonde, in tutto o in parte, notizie, deposizioni, atti o documenti del procedimento d'inchiesta dei quali sia stata vietata la divulgazione

Art. 6.

(Organizzazione interna)

1. L'attività e il funzionamento della Commissione sono disciplinati da un regolamento interno approvato dalla Commissione stessa prima dell'inizio dei lavori. Ciascun componente può proporre la modifica delle norme regolamentari.

2. Tutte le volte che lo ritenga opportuno la Commissione può riunirsi in seduta segreta.

3. La Commissione può avvalersi dell'opera di agenti e ufficiali di polizia giudiziaria, nonché di consulenti e di esperti di sua scelta. Può altresì richiedere informazioni e documenti all'Agenzia informazioni e sicurezza esterna (AISE), all'Agenzia informazioni e sicurezza interna (AISI), al Dipartimento delle informazioni per la sicurezza (DIS) e al Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica (COPASIR).

4. Per l'espletamento delle sue funzioni la Commissione fruisce di personale, locali e strumenti operativi messi a disposizione dal Presidente del Senato.

5. Le spese per il funzionamento della Commissione sono poste a carico del bilancio interno del Senato.