

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

d'iniziativa dei senatori DE LUCA Athos, PIERONI, MANCONI, DONISE, COSTA, LORETO, PIATTI, BEVILACQUA, MARRI, NAVA, PERUZZOTTI, TURINI, MASULLO, ZANOLETTI, SCIVOLETTO, PREDA, TERRACINI, MAGNALBÒ, SARTO, CORTIANA, MELONI, CIONI, DIANA Lorenzo, PINGGERA, NIEDDU, MEDURI, MARTELLI, MILIO, GUBERT, BESOSTRI, RIPAMONTI, SEMENZATO, PETTINATO, LUBRANO DI RICCO, BORTOLOTTO, CARELLA, BOCO e CONTESTABILE

COMUNICATA ALLA PRESIDENZA IL 21 NOVEMBRE 1997

Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta
sul disastro della nave «Moby Prince»

ONOREVOLI SENATORI. – Il 10 aprile 1991 nelle acque antistanti il porto di Livorno si consumava la più dolorosa tragedia della marineria italiana: ben 140 persone – tra passeggeri e personale di bordo della nave traghetto *Moby Prince* – perdevano la vita nel rogo seguito alla collisione con la petroliera AGIP *Abruzzo*.

A distanza di oltre sei anni dal disastro navale, l'attività di indagine dispiegata dall'Autorità giudiziaria di Livorno non è

riuscita ad approdare ad alcun convincente risultato, sia con riferimento all'accertamento delle cause del gravissimo incidente, sia con riguardo alla individuazione dei responsabili dello stesso.

A questa, e per più versi, preoccupante conclusione è stato giocoforza pervenire visto l'esito recente dei giudizi definiti in primo grado sia dal tribunale di Livorno, che ha mandato assolti con la formula «perchè il fatto non sussiste» coloro i quali erano

stati indicati come responsabili della inefficacia ed inadeguatezza dei soccorsi prestati, sia dal Pretore di quella medesima città, che ha assolto, perchè il fatto non costituisce reato, gli autori di interventi di manomissione e di immutazione dello stato degli apparati di bordo della *Moby Prince*, interventi chiaramente diretti a sviare le indagini e a incidere sull'esito degli accertamenti tecnici disposti dagli inquirenti.

Entrambe le sentenze emesse in primo grado, che peraltro potrebbero divenire definitive ove non si producesse l'auspicato esercizio del potere di impugnazione, hanno lasciato irrisolte questioni di fondo, mantenendo aperti tutti gli interrogativi formulati fino dall'inizio delle indagini.

Del tutto oscure rimangono le cause della collisione ed il prodursi del successivo rogo, nè è dato di sapere se ed in quale misura possano aver inciso il sospettato anomalo impiego di sostanze esplosive o deflagranti, se le attrezzature di bordo, destinate a garantire la sicurezza della nave, fossero risultate adeguate e correttamente impiegate, quale incidenza causale sul prodursi del tragico evento possa aver avuto l'opera di soccorso apparsa, oltrechè intempestiva, inidonea a fronteggiare efficacemente gli effetti dell'incendio sviluppatosi sul traghetto.

Nè è dato al momento sapere quale ruolo abbia giocato, nel prodursi della collisione e del rogo, l'applicazione della disciplina vigente in materia di procedure di manovra nell'area portuale ed in quella ad essa antistante e se i sistemi di prevenzione presenti nel porto fossero adeguati e fossero stati impiegati secondo le regole.

Aggiungasi che l'accertato ricorso a manovre di manomissione ed immutazione degli apparati di bordo, al di là dell'indigenza che possano aver avuto sullo svolgimento delle indagini, appaiono sintomatici della rilevanza nella tragica vicenda di interessi consistenti e non solo dal punto di vista economico.

Non è dato sapere se l'esito dell'inchiesta avrebbe potuto essere diverso ove, nel corso delle indagini, si fossero potuti utilizzare tutti gli strumenti che avevano registrato il prodursi dell'evento e fra questi, ad esempio, la documentazione in possesso alla NATO relativa ai tracciati ed ai rilievi satellitari che, invece, l'Autorità giudiziaria livornese non ha avuto a disposizione.

Imprescindibili esigenze di verità, che sono proprie non dei soli familiari delle vittime, nè della sola comunità livornese, ma dell'intera collettività nazionale, impongono che si faccia assoluta chiarezza su quell'ormai lontano, immane disastro, obiettivo questo il cui perseguimento non può non essere proprio anche del Parlamento, attivando lo strumento della inchiesta parlamentare.

Ma, è del tutto ovvio che, l'obiettivo di ricercare la verità, pur se altamente significativo, non può essere inteso come fine ultimo dell'inchiesta. Individuare le cause che produssero la tragedia della *Moby Prince*, appare dunque come una ineludibile esigenza, in quanto è proprio da quella individuazione, che sarà dato al Parlamento di ricercare – forte della specifica esperienza acquisita – quelle soluzioni normative che introducano discipline e strumenti adeguati e destinati ad impedire che nel futuro analoghi accadimenti possano riprodursi.

**PROPOSTA
DI INCHIESTA PARLAMENTARE**

Art. 1.

*(Istituzione e competenze
della Commissione)*

1. È istituita, per la durata di un anno, una Commissione parlamentare d'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, nonché le responsabilità dell'inefficacia dei soccorsi e della morte dei passeggeri e dell'equipaggio della nave e quelle eventuali relative a depistaggi o occultamenti di elementi utili allo svolgimento degli accertamenti giudiziari;

b) riferire al Senato della Repubblica sulle conclusioni dell'inchiesta con una apposita relazione.

2. La Commissione procede alle indagini con gli stessi poteri e con le stesse limitazioni dell'Autorità giudiziaria.

Art. 2.

(Composizione della Commissione)

1. La Commissione è composta da venticinque senatori, nominati dal Presidente del Senato della Repubblica in proporzione al numero dei componenti i Gruppi parlamentari, assicurando comunque la presenza di un rappresentante per ciascun Gruppo.

2. L'Ufficio di presidenza è eletto dalla Commissione nel suo seno.

Art. 3.

(Audizione e testimonianze)

1. Ferme le competenze dell'Autorità giudiziaria, per le audizioni a testimonianza davanti alla Commissione si applicano le disposizioni degli articoli 366 e 372 del codice penale.

2. Per i segreti di ufficio, professionale e bancario, si applicano le norme in vigore.

3. È sempre opponibile il segreto tra difensore e parte processuale nell'ambito del mandato.

Art. 4.

(Richiesta di atti e documenti)

1. La Commissione può richiedere copia di atti e documenti relativi a procedimenti e inchieste in corso presso l'Autorità giudiziaria o altri organi inquirenti, nonché copie di atti e documenti relativi a indagini e inchieste parlamentari.

2. La Commissione stabilisce quali atti e documenti non dovranno essere divulgati anche in relazione ad esigenze attinenti ad altre istruttorie o inchieste in corso. Devono in ogni caso essere coperti dal segreto gli atti e i documenti attinenti a procedimenti giudiziari nella fase delle indagini preliminari.

Art. 5.

(Segreto)

1. I componenti la Commissione, i funzionari ed 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 di cui all'articolo 4, comma 2.

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.

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

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

