

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XXII
n. 22

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

GAMBALE, FOLENA, NOVELLI, ALBANESE, ABBATE, ACCIARINI, APOLLONI, BIELLI, BIRICOTTI, BOSCO, BRUNETTI, BUGLIO, BUONTEMPO, CENNAMO, CENTO, CHIAVACCI, CHIUSOLI, COLLAVINI, FURIO COLOMBO, DALLA CHIESA, DI STASI, GALDELLI, GAMBATO, GARDIOL, GIARDIELLO, GNAGA, GRIGNAFINI, GUIDI, DOMENICO IZZO, JANNELLI, LANDI, LECCESE, LENTO, LORUSSO, LUCÀ, LUCCHESI, LUMIA, MANCA, MAMMOLA, MANGIACAVALLA, MASELLI, MASIERO, MICHELANGELO, MOLINARI, MUZIO, NARDINI, NIEDDA, PECORARO SCANIO, PENNA, PARRELLI, PETRELLA, PEZZONI, PISAPIA, PISCITELLO, RODIGHIERO, RUZZANTE, SANZA, SAONARA, SARACENI, SCANTAMBURLO, SCHMID, SCIACCA, SCRIVANI, SERRA, SETTIMI, SINISCALCHI, SIOLA, TABORELLI, TURRONI, VALPIANA, VENDOLA, VOZZA, CARLI, LORENZETTI, LUCIDI

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sui traffici internazionali di armi e di armamenti nei porti e nei mari italiani, con particolare riferimento al disastro della nave *Moby Prince*, all'uccisione dei giornalisti Ilaria Alpi e Miran Hrovatin e all'affondamento del motopeschereccio *Francesco Padre*

Presentata il 3 ottobre 1996

ONOREVOLI COLLEGHI! — Alcuni fatti di estrema gravità verificatisi negli ultimi anni impongono una vigilissima attenzione del Parlamento su quel che va accadendo nei nostri mari.

Si va radicando la giusta convinzione che traffici clandestini di armi siano consumati, a dispetto di prezzi inauditi anche

« in termini » di vite umane, addirittura nei nostri porti, per giunta con la connivenza di apparati statali.

Il « fenomeno » impone, in particolare, l'attenta rivisitazione del ruolo della NATO nei nostri mari, spese volte « utilizzata » per coprire veri e propri mercati clandestini di armamenti, fonti di corruzione

diffusa e di eversione della stessa politica estera italiana.

Il disastro del Moby Prince.

Il 10 aprile del 1991, 140 persone arsero vive a bordo del traghetto *Moby Prince* entrato in collisione con la petroliera *Agip Abruzzo*. Il disastro avvenne nel porto di Livorno.

Lo scorso 16 settembre, dinanzi al tribunale di Livorno, è ripreso il processo a carico di quattro imputati: il comandante in seconda della capitaneria di porto di Livorno, l'ufficiale di guardia al porto di Livorno, un marinaio di leva in servizio alla centrale operativa della capitaneria di porto di Livorno, il terzo ufficiale di coperta della petroliera *Agip Abruzzo*.

Le imputazioni vanno dall'omicidio colposo plurimo (ai primi tre) al disastro colposo (al quarto).

Il procedimento è stato, invece, archiviato in relazione alle « posizioni » dell'armatore del traghetto *Moby Prince* e del comandante dell'*Agip Abruzzo*.

L'esito delle investigazioni è stato giudicato da più parti, ed in particolare dalle associazioni dei familiari delle vittime del *Moby Prince*, del tutto sproporzionato, per difetto, al cospetto di un disastro di tanta gravità e, soprattutto, di un ventaglio di ragionevoli ipotesi, pur prospettate, sulle cause della tragedia.

In realtà, la tragedia del *Moby Prince*, al di là dall'immane angoscia provocata in tante famiglie, al di là anche dall'esito delle investigazioni propriamente giudiziarie (le quali — per la natura stessa dell'intervento del giudice — non possono estendere la loro attenzione a problematiche ed a profili di responsabilità non strettamente penali o civili o al massimo amministrative), è rimasta sostanzialmente inesplorata soprattutto dal punto di vista delle ragioni vere che hanno indotto le autorità competenti a tenere un comportamento a dir poco reticente dinanzi ai giudici.

In sostanza, quello che è mancato — nell'indagine giudiziaria — è l'approfondimento di un'ipotesi ragionevolmente e insistentemente prospettata: l'involontario e

malaugurato coinvolgimento del *Moby Prince* in manovre clandestine (ma non ignote alle autorità) di commercio di armi nel porto di Livorno, la notte del 10 aprile 1991.

Si tratta, dunque e a questo punto, di rivisitare gli accadimenti nella più ampia prospettiva dell'individuazione delle vere cause del disastro — nella loro ampia articolazione — e, soprattutto, delle vere ragioni di un sistematico lavoro di depistaggio da parte di soggetti ben individuati.

Naturalmente, un'inchiesta parlamentare non può non prendere le mosse dai dati acquisiti in sede propriamente giudiziaria e dai tanti « momenti » d'investigazione rimasti letteralmente inesplorati.

Quanto ai primi, esemplificando e semplificando:

1) secondo l'autorità giudiziaria (giudice per le indagini preliminari del tribunale di Livorno), la causa principale (del disastro) deve ricercarsi nella presenza di nebbia che calò con repentinità sulla nave cisterna *Agip Abruzzo*, oscurandola alla vista di coloro che conducevano il traghetto *Moby Prince*. Tale fenomeno risultò particolarmente insidioso in quanto si concretò esclusivamente, in banco, sulla petroliera, lasciando visibili le altre navi alla fonda ed ingannando, proprio per questo, il personale del traghetto »;

2) secondo l'autorità giudiziaria, « non sono emersi (...) difetti di funzionamento di parti importanti della nave (*Moby Prince*) che possono attribuirsi all'armatore »;

3) secondo l'autorità giudiziaria, è « escluso che l'incidente possa essere ricondotto ad avarie »;

4) secondo l'autorità giudiziaria « non vi furono, a bordo del *Moby Prince*, irregolare utilizzo del personale, tanto meno errori di manovra o insufficienza nel servizio di vedetta »;

5) secondo l'autorità giudiziaria « l'esatta posizione della nave *Agip Abruzzo* fu ben accertata nel corso dell'indagine »; e comunque, anche se non fosse stata esat-

tamente quella accertata, la circostanza non avrebbe avuto alcuna incidenza nella individuazione delle cause del disastro;

6) secondo l'autorità giudiziaria « non vi è dubbio che, dopo l'urto, si sia sviluppato a bordo dell'*Agip Abruzzo* un incendio di notevoli proporzioni, aggravato dal fatto che la nave era carica di 82.000 tonnellate di petrolio *light*, altamente infiammabile [...]; non si poteva esigere, in quella specifica drammatica situazione di concreto pericolo, che il comandante dell'*Agip Abruzzo* prestasse assistenza alla nave investitrice (*Moby Prince*), ovvero predisponesse per il salvataggio di eventuali naufraghi utilizzando mezzi antincendio, predisponendo scialuppe od altre provvidenze che, viceversa, nella situazione contingente, legittimamente e doverosamente (al fine anche di prevenire rischi per altre navi), dovevano essere utilizzati per fronteggiare l'incendio che coinvolgeva la petroliera »;

7) secondo l'autorità giudiziaria « il comandante [dell'*Agip Abruzzo*] mai ebbe l'occasione di venire a conoscenza che la nave investitrice fosse un traghetto »; « alle ore 22,36,25 da parte dell'*Agip Abruzzo* si parla di una bettolina ma sempre in forma dubitativa, e comunque, a quel punto, traghetto o bettolina che fosse, in ogni caso i soccorsi ineludibilmente avrebbero dovuto dirigersi alla ricerca del natante investitore che, in ogni caso, doveva avere necessariamente persone a bordo »; « diversi minuti dopo l'urto, in un inferno di fumo e fiamme, alcuni membri dell'equipaggio intravedono la sagoma in fiamme di una nave ed alcuni la individuano come un traghetto »;

8) quanto ai soccorsi, secondo l'autorità giudiziaria « non vi è dubbio che sia mancato ogni tipo di coordinamento che, se incisivo, avrebbe senz'altro portato all'individuazione della nave investitrice o alla possibilità concreta di salvare più vite umane. [...]. In realtà, fin dal primo momento, i soccorsi furono concentrati esclusivamente sull'*Agip Abruzzo* e nulla fu fatto per prestare soccorso alla seconda nave nonostante che il comandante (di quest'ul-

tima) immediatamente dopo il fatto avesse segnalato di essere entrato in collisione con una nave.

Tale omissione impedì di raggiungere il *Moby Prince* tempestivamente e il traghetto fu individuato per puro caso oltre un'ora dal fatto da un'imbarcazione di ormeggiatori. Molto poteva essere fatto per individuare subito la nave (investitrice) e cioè: chiamare per radio il *Moby*, unica nave uscita dal porto; verificare che nessuna bettolina si trovasse in navigazione (del resto, qualsiasi natante fosse, sarebbe stato doveroso disporre i soccorsi immediati); chiedere ulteriori delucidazioni all'*Agip Abruzzo*; chiedere delucidazioni alle altre navi alla fonda. Ma soprattutto, i soccorsi avrebbero immediatamente dovuto essere indirizzati, almeno in parte, alla ricerca dell'altra imbarcazione e ciò avrebbe potuto essere disposto anche durante il tragitto che i mezzi di soccorso, già salpati, stavano compiendo verso il luogo del sinistro ». « Se i soccorsi fossero stati coordinati bene e diretti senza indugio alla ricerca della seconda nave, più persone avrebbero potuto salvarsi ».

In definitiva, secondo l'autorità giudiziaria « il fenomeno della nebbia è stato la causa del disastro; il fatto che il fenomeno sia stato circoscritto all'*Agip Abruzzo* può aver tratto in inganno l'equipaggio del *Moby Prince* e altre persone a terra sulla presenza o meno della nebbia stessa ».

Questa conclusione del giudice per le indagini preliminari di Livorno viene, in verità, offerta dallo stesso giudice come la più ragionevole « allo stato delle indagini ».

Più esplicitamente, il giudice riconosce che « senza dubbio furono diverse le cause che portarono alla tragedia nel suo complesso ma la causa principale deve ricercarsi nella presenza di nebbia [...] ».

Più esplicitamente, il giudice: « Nuove investigazioni, allo stato (non dimentichiamo che una eventuale archiviazione è un provvedimento non irreversibile), non appaiono necessarie, non perché la vicenda nella sua complessità non si presti a nuove e diverse interpretazioni, ma perché [...] »

oggetto della deliberazione [del giudice per le indagini preliminari] sono gli elementi istruttori raccolti, in relazione ad ipotesi concretamente plausibili e non elementi che ipoteticamente potrebbero portare a una o più verità allo stato però non concretamente accertabili (vedi, ad esempio, identificazione di barca sconosciuta, esplosione da addebitare ad ignoti, eccetera): eventuali nuove emergenze debbono quindi concretamente essere attribuibili a soggetti ben determinati e nuove ipotesi di dinamiche del disastro [...] possono eventualmente essere prese in considerazione o per migliorare il bagaglio di conoscenze che possa consentire di evitare il ripetersi di sciagure come quella per cui è processo, ovvero come base, unitamente a nuove e concrete emergenze, per una riapertura delle indagini [...] ».

Insomma, il giudice mostra chiaramente di non poter escludere che « le cose siano andate diversamente », riconosce ed individua temi di indagine del tutto incompatibili con l'ipotesi della « nebbia sull'Agip Abruzzo », rivendica però il « limite » fisiologico dell'indagine penale che non può « procedere per ipotesi » e « sta agli atti ed ai risultati investigativi » offertigli dal pubblico ministero e su quelli decide.

Come si vedrà, esattamente dall'individuazione del « limite fisiologico » dell'intervento propriamente giudiziario nascono le ragioni della presente proposta di costituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta.

Il pubblico ministero di Livorno, per parte sua, era stato molto più esplicito: « La ricostruzione della collisione è stata operata in via ovviamente presuntiva, mancando — allo stato — un testimone oculare del sinistro, dai consulenti tecnici del pubblico ministero, alla cui descrizione si rimanda. Tale descrizione deve ritenersi allo stato la più aderente alla realtà processuale; è inutile però nascondere a codesto giudice che pende su questa vicenda l'ombra inquietante, da più parti tanto inspiegabilmente liquidata come fantasiosa, di un evento doloso che si sia inserito come concausa nell'andamento della vicenda. Elementi per sostenere questa tesi non

mancano davvero e sono ben presenti nei molteplici atti processuali raccolti ».

Appunto.

Nasce, dunque, già da queste ammissioni dei magistrati (sul cui lavoro non si intende, ovviamente, interferire) la necessità di una Commissione di inchiesta parlamentare. Più in particolare, per le seguenti ragioni che, tutte insieme, consentono di definire del tutto riduttive le conclusioni giudiziarie al cospetto di scenari a dir poco impressionanti.

La nebbia sull'Agip Abruzzo.

Si è visto che i magistrati individuano la causa « principale » del disastro in un singolarissimo fenomeno: la « nebbia da avvezione ». In sostanza, in un imprevisto, repentino « calare » di un banco di nebbia sulla petroliera *Agip Abruzzo* (e non solo su di essa), al punto da renderla invisibile. Il *Moby Prince*, dunque, sarebbe andato a finire « addosso » alla petroliera, non avendola avvistata.

Sul punto, le parti offese hanno insistentemente sottolineato la necessità di una puntuale rivisitazione degli atti dell'indagine giudiziaria, dal momento che una serie di testimonianze inducono a ritenere del tutto improbabile, se non ad escludere, l'ipotesi del banco di nebbia « calato » sulla petroliera.

In effetti, molti testimoni hanno confermato che — già sulla petroliera — si capì bene e subito, e si vide bene e subito, che un traghetto era finito addosso alla petroliera e che, anzi, un traghetto stava finendo addosso alla petroliera. La circostanza, si capisce, è decisiva: se nebbia non vi fu, si sgretola tutta la ricostruzione finora compiuta in sede giudiziaria. E si riaprono scenari a dir poco sconvolgenti sui reali accadimenti della sera del 10 aprile 1991.

Le indagini sollecitate dai familiari delle vittime.

Dalle istanze delle parti offese al giudice per le indagini preliminari del tribunale di Livorno:

« È indispensabile accertare la collocazione, almeno approssimativa, della nave

Agip Abruzzo nel momento precedente la collisione con la *Moby Prince*. Le indagini fin qui condotte hanno assunto come dato di riferimento (peraltro neppure enunciato criticamente dai periti del pubblico ministero) l'indicazione, peraltro insicura e contraddittoria, espressa sul punto proprio dal comandante [dell'*Agip Abruzzo*].

Si richiamano su questo punto le osservazioni di cui alla perizia e si sottolinea l'importanza decisiva di tale accertamento, dovendosi convenire che la collocazione della nave (il « punto nave »), l'orientamento della prora, la situazione di stallo o di movimento sono elementi indispensabili e decisivi ai fini di ogni indagine che si proponga di ricostruire con qualche attendibilità la dinamica del sinistro.

Su questo punto si indicano quali fonti e mezzi di prova, fra gli altri, i seguenti:

a) positiva fotografica eseguita da certo Banchelli di Sesto Fiorentino, allegata agli atti dell'inchiesta, dalla quale emerge l'immagine, fissata proprio nella data del 10 aprile 1991, in ora di piena luce, di tre navi alla fonda nella rada di Livorno, fra le quali può essere individuata, con opportuni confronti e verifiche della prospettiva e della distanza da terra, la posizione della *Agip Abruzzo* e delle altre due navi (che si suppone siano la *Cape Breton* e la *Gallant 2*);

b) rilievi dei satelliti meteorologici che hanno sicuramente registrato l'assetto delle navi presenti quella notte nella rada di Livorno ed anche nei giorni immediatamente precedenti al sinistro (vedansi sul punto le indicazioni della perizia allegata dove si precisa che gli Istituti che provvedono a quel servizio sono tre, dei quali due in Italia a Frascati ed a Roma ed il terzo a Darmstadt in Germania); è evidente che un'indagine su questo aspetto specifico potrà attingere alle conoscenze degli esperti in materia e ad altre fonti di rilievi satellitari (ad esempio Sistema NOAA) dei quali i sottoscritti non conoscono la precisa individuazione;

c) l'indagine sulla posizione dell'*Agip Abruzzo* deve essere altresì integrata attra-

verso un esame tecnico ed un esperimento approfondito sull'effettiva incidenza della spinta impressa dal *Moby Prince* alla nave *Agip Abruzzo* subito dopo la collisione e, in particolare, sui tempi della rotazione che si suppone abbia compiuto su se stessa la nave *Agip Abruzzo* dopo la collisione e per effetto della spinta del traghetto;

d) sempre ai fini della ricostruzione della dinamica del sinistro è indispensabile attingere nuovi elementi circa la rotta effettivamente seguita dalla nave *Moby Prince* all'uscita dal porto di Livorno. Si consideri che la rotta del *Moby* è stata presuntivamente tracciata nelle ricostruzioni postume, prive di ogni riscontro obiettivo, assumendo come punto di riferimento il « punto nave » della *Agip Abruzzo* [fissato, come si è detto, senza alcuna verifica critica, sulla base delle interessate dichiarazioni del comandante (dell'*Agip Abruzzo*)]. È stato, cioè, seguito il procedimento inverso a quello imposto dalla logica prima che dalla buona tecnica e si è operato con la seguente aberrante proposizione: dato un punto, si individui il percorso diretto e più breve partendo dall'uscita dal porto di Livorno.

L'individuazione della rotta seguita dalla *Moby Prince* può trovare fonte di verifica nei tracciati *radar* già acquisiti agli atti ed esaminati soltanto parzialmente [.....]. L'indagine in parola (da condursi con l'esame approfondito dei tracciati *radar*, comparati con le altre indicazioni di obiettiva certezza quale il rilievo operato dal pilota Alitalia del volo AZ 1102 Roma-Pisa) permetterà di riconoscere anche la nave *Theresa* (così denominatasi in una comunicazione radio successiva di circa venti minuti rispetto all'ora della collisione) sulla cui condotta di navigazione altre navi ebbero a lamentare l'imprevedibilità come risulta dalla registrazione delle comunicazioni radio intercorse nelle due ore precedenti la collisione.

L'esigenza di individuare il « punto nave » della *Agip Abruzzo* e di stabilire le dinamiche della *Moby Prince* e delle altre navi che nell'ora precedente la collisione transitavano nel tratto di mare antistante il porto di Livorno potrà essere soddisfatta

anche con il conforto di un esame analitico delle comunicazioni radio intervenute nel tempo immediatamente precedente la collisione e, soprattutto, nelle ore immediatamente successive.

In particolare [va ancora] ricercata la documentazione in nastro delle conversazioni tra i natanti in rada e tra gli stessi natanti e la centrale radio della capitaneria di porto di Livorno: registrazioni, la cui esistenza risulta positivamente documentata nella dichiarazione [agli atti dell'indagine giudiziaria] dell'ammiraglio Francese nonché nella deposizione del guardiamarina Thermes il quale riferisce che il tenente di vascello Francesco Scarascia ebbe a dichiarare negli uffici della capitaneria di Livorno, nei giorni appena successivi alla collisione, che l'avvisatore marittimo era in possesso dei nastri registrati e che era altresì a disposizione dell'autorità per consegnarli;

e) l'indagine sulle registrazioni delle comunicazioni radio è [...] indispensabile al fine di individuare i nomi delle navi che si trovavano in rada, alla fonda o in navigazione, nel periodo di tempo che qui interessa. I risultati di quell'ascolto [andrebbero] poi integrati dalle verifiche presso i Registri di classifica navale tenuti dai rispettivi istituti dei Paesi di bandiera dei natanti.

Sempre nell'ambito dei controlli fonici e sulle possibili verifiche circa la provenienza delle comunicazioni e degli appelli, va accertato ogni possibile significato della comunicazione, udibile dai nastri, che comincia con le parole: « *De passenger ship... de passenger ship* » (« da nave passeggeri, da nave passeggeri ») espressa secondo la procedura stabilita dal codice internazionale dei segnali, forse emessa dal *Moby Prince* alle ore 22.20 *local time*, ed ancora: della diversa comunicazione precedente appena otto secondi il momento della collisione che comincia con le parole: « Chi è quella nave ? » (in italiano);

f) ulteriore indagine tecnica da compiere è quella relativa al funzionamento delle eliche di propulsione per stabilire la causa e la provenienza dell'acqua rinve-

nuta nell'impianto oleodinamico denominato *Kamewa*, relativo alla propulsione delle eliche a spazio variabile;

g) occorre accertare, attraverso l'interrogatorio di tutto il personale che collaborò alle operazioni di soccorso (addetti ai rimorchiatori, ai mezzi antincendio, alle motovedette CP e organi di polizia), quale sia stata la sequenza ed il contenuto più o meno coordinato delle prescrizioni impartite (o meno) dalla capitaneria del porto di Livorno al fine specifico di portare in salvo l'equipaggio ed i passeggeri della *Moby Prince* in fiamme.

Questa indagine potrà essere utilmente integrata con la particolare analisi delle comunicazioni radio intercorse in quella occasione, e ciò al fine di approfondire e chiarire il significato del riferimento ad un ordine, addirittura diversivo, che sarebbe stato diramato all'indirizzo dei rimorchiatori, proprio nel corso delle operazioni di soccorso; si veda, a questo proposito, la copia dell'estratto del giornale di bordo del R/re *Tito Neri IX* nel quale si dichiara che la stazione di comando dal quale riceveva istruzioni il rimorchiatore aveva prescritto di non indirizzare il soccorso verso la nave passeggeri ma di dirigersi verso altro obiettivo.

[Si dovrà] stabilire la provenienza dell'ordine impartito alle unità di soccorso, in virtù del quale, durante le ore successive alla collisione e per tutta la notte, l'attività di spegnimento degli incendi si è svolta soltanto a bordo della petroliera *Agip Abruzzo* mentre è certo che nessuna squadra antincendi è salita a bordo della motonave *Moby Prince* pur dopo che fu certo che si trattava di nave passeggeri in servizio di linea ».

In definitiva, i familiari delle vittime del *Moby Prince* opportunamente avevano insistito, ed insistono, sulla necessità di indagini appropriate sui seguenti « punti »:

« 1) la presenza di una nave non identificata in prossimità del luogo della tragedia che, in una comunicazione radio, si qualifica come nave *Theresa*;

2) la rotta seguita dalla *Moby Prince* all'uscita dal porto di Livorno;

3) il ruolo svolto dal nostromo *Ciro Di Lauro*, il quale ha dichiarato di avere manomesso il timone del *Moby Prince* su incarico dell'ispettore della Navarma;

4) la presenza di nebbia [smentita da una serie di testi e, da ultimo, dal contrammiraglio *Sergio Albanese* il 6 maggio 1995 in un procedimento per diffamazione ai suoi danni pendente dinanzi al tribunale di Livorno];

5) la posizione e l'orientamento della motonave *Agip Abruzzo* al momento della collisione;

6) la presenza di un incendio a bordo dell'*Agip Abruzzo* prima della collisione;

7) il rinvenimento della cisterna centrale n. 6 dell'*Agip Abruzzo* aperta e quindi non inertizzata (condizione che, per la sua grande pericolosità, va contro i rigidi sistemi di sicurezza vigenti ed è quindi inspiegabile in una nave in quel momento non operativa);

8) la presenza di un elicottero, mai identificato, sul luogo del disastro, attestata da alcune testimonianze ».

Gli altri scenari.

Le prospettazioni, per così dire, investigative offerte dai familiari delle vittime del disastro di Livorno possono segnalare, di per sé, scenari ben più allarmanti di quanto non sia l'ipotesi strettamente giudiziaria e semplificata dell'incidente causato da un banco di nebbia.

In sostanza la tragedia del *Moby Prince* può legittimamente essere vista come l'obiettivo coinvolgimento del traghetto in un intreccio clandestino di « presenze », la sera del 10 aprile 1991, di navi a dir poco sospette nel porto di Livorno.

Che cosa stesse accadendo, quella sera, in quel porto, l'indagine giudiziaria non è riuscita a disvelare; e così, non si è giunti ad alcuna verifica delle ragioni della presenza nel porto della nave *21 Oktobar II*, di una nave bianca apparsa e scomparsa repentinamente (limpidamente vista dalla moglie di un ufficiale del porto), di una mancata collisione della motonave *Nervi* con una

nave identificatasi come *Theresa*; non si è approfondita una singolare conversazione via radio tra la *Theresa* e la nave *Uno* (« Vado via, vado via, passo e chiudo »); non si è sviluppato alcun accertamento su di una esclamazione registrata pochi secondi prima del disastro (« Chi è quella nave ? »); non si è indagato su di una annotazione nel libro di bordo della nave militarizzata *Ef-din junior*, ormeggiata nei pressi del porto di Livorno il 10 aprile 1991: lì, alle ore 23,30, è annotato quanto segue:

« Da una comunicazione telefonica tra il comandante della nave *Cape Breton* ed un suo agente, venivamo a conoscenza che due navi, una passeggeri ed una cisterna, erano entrate in collisione ed era scoppiato un incendio. Decidevo di rimanere all'ancora a causa del gran numero di navi in movimento che si allontanavano dalla nave in fiamme ed al gran numero di imbarcazioni che prendevano parte alle operazioni di ricerca e salvataggio con visibilità zero. Firmato, capitano *Kostis Petros* » [il che dimostra che, singolarmente, nessuno si era preoccupato di rintracciare la nave passeggeri benché fosse noto che di nave passeggeri si trattasse].

E così via. Non si tratta di circostanze di poco momento.

Esse, invece, depongono per un traffico intenso, nel porto di Livorno la sera del 10 aprile 1991, ragionevolmente illegale.

Il comportamento stesso delle autorità per moltissimi versi reticente, il monumentale « rifiuto di soccorso » anche dopo ore dal sinistro in contrapposizione ad una premurosa assistenza offerta all'*Agip Abruzzo* spingono con ragione a ritenere che, pena l'accreditare l'ipotesi di un atto di follia collettiva, il sinistro « dovette » essere tenuto segreto per il tempo necessario a farne disperdere le cause visibili.

E si tratterebbe, come si capisce, di ipotesi criminale e propriamente eversiva.

Dal Moby Prince a Ilaria Alpi e Miran Hrovatin.

« Cosa c'entrano i 140 morti di quel 10 aprile con i sospetti di un traffico d'armi

in cui sarebbe coinvolta la *21 Oktobar II*? Sono alcuni giornalisti del settimanale *Avvenimenti* a trovarvi un nesso, scoprendo che nel mese di aprile la *21 Oktobar II* era ancorata proprio a Livorno e che la notte fra il 10 a e l'11 aprile, secondo alcune testimonianze, la nave si sarebbe anche mossa. I registri forniti dalla «Sec» ai giornalisti «investigatori» sono datati a partire dal giugno '91, ossia dal mese successivo a quello del disastro del traghetto davanti a Livorno. Perché consegnare la documentazione proprio a partire dal mese dopo? Perché nascondere che ad aprile la nave era a Livorno? Qual è il vero motivo della presenza della *21 Oktobar II* in quel porto? Era lì per un traffico d'armi? È legittimo il sospetto. Secondo la ricostruzione del settimanale *Avvenimenti* prima del disastro più esplosioni sono avvistate dalla costa a poppa della *Agip Abruzzo*; segue un'unica, potente deflagrazione nella stiva del *Moby Prince*; poi, una terza nave misteriosa sbucata all'improvviso da dietro la petroliera provoca la collisione tra questa e il traghetto. Cosa ci facevano una grossa motocisterna e la nave misteriosa accostate in rada? Nelle registrazioni delle comunicazioni radio di quei momenti concitati sono citate una *Theresa* e una nave *Uno*: sono nomi di due imbarcazioni che quella notte si trovavano in quella zona ma che non sono mai state identificate. In rada, inoltre, sono ancorate altre nove navi, cinque delle quali sono, secondo i registri, cariche di armi. Dai registri della «Sec» e dai documenti della *Shifco* si ricavano altre due significative informazioni: la prima è che la *21 Oktobar II* è solita attraccare periodicamente a Livorno e sempre per periodi superiori alla media, da uno a due mesi di sosta; la seconda è che il mattino seguente al disastro del traghetto il governo somalo dispone che Mugnie, amministratore della *Shifco*, reperisca un acquirente per la stessa *21 Oktobar II*. Si suggerisce la preferenza alla «Sec». [...] La vicenda si sviluppa anche su un altro fronte, quello rivolto alla ex Jugoslavia. Un testimone somalo, rimasto anonimo, riferisce alla questura di Udine che la *21 Oktobar II* è

coinvolta in un traffico d'armi tra i porti di Livorno e Trieste. I personaggi coinvolti, sempre secondo il testimone, sarebbero Mugnie e Marocchino. Da un certo momento della loro storia le navi della flotta peschereccia cambiano improvvisamente gli uomini dell'equipaggio, sino ad allora composto quasi per intero da marinai somali, e ne entrano a far parte anche croati e romeni.

Ormai di fatto, le inchieste sugli omicidi di Ilaria Alpi, Miran Hrovatin, Marcello Palmisano si intrecciano con quelle sui traffici d'armi e sul disastro della *Moby Prince*.

[*Ilaria Alpi - Vita e morte di una giornalista*, I libri dell'Altritalia, Roma 1995, pp. 49-51].

Non è il caso di sottolineare quanto è ormai noto: che, cioè, oggetto di attenzione giornalistica da parte di Ilaria Alpi e di Miran Hrovatin furono proprio l'attività della *21 Oktobar II*, della *Shifco*, di Mugnie, di Marocchino, e così via.

Su questi temi, è anche noto, la Commissione parlamentare d'inchiesta sulla cooperazione italiana va sviluppando e acquisendo significativi elementi di giudizio che avrebbero, dentro all'oggetto dell'inchiesta che qui si propone, concrete e ragionevoli prospettive di sviluppo.

Dal Moby Prince a Ilaria Alpi e Miran Hrovatin ai pescherecci pugliesi.

Alle ore 5,50 del 2 giugno 1993, nelle acque internazionali antistanti la costa iugoslava, e più in particolare serbo-montegrina prospiciente il porto di Bar-Antivari, il motopesca *Antonio e Sipontina* (iscritto nel registro «navi minori» della capitaneria di porto di Manfredonia) subì un'aggressione armata ad opera di una motovedetta militare non meglio identificata.

Alle ore 9,10 del 2 giugno 1993, un elicottero militare appartenente all'incrociatore della Marina militare italiana *V. Veneto* trasportò presso il Policlinico di Bari due marinai feriti a seguito dell'aggressione militare; uno dei quali, Antonio

Gigante, nato a Molfetta il 3 marzo 1937, vi sarebbe deceduto subito dopo il ricovero. Di altri tre marinai componenti l'equipaggio del motopesca non si conobbe, sulle prime, la sorte. Il 3 giugno 1993, a seguito dell'interessamento della capitanea di porto di Manfredonia e dello stato maggiore della Marina, i tre marinai « scomparsi » vennero liberati.

Il pubblico ministero presso il tribunale di Bari, dottor Alessandro Messina, avviò tempestivamente le indagini e, innanzitutto, dispose che l'imbarcazione *Antonio e Sipontina* (in navigazione presso le coste italiane) facesse scalo al porto di Bari; nel pomeriggio dello stesso 3 giugno 1993 il pubblico ministero effettuò, assistito dal suo consulente balistico, l'ispezione del natante e procedette a raccogliere dichiarazioni dai tre marinai liberati e tornati in Italia.

Le indagini del dottor Messina consentirono di accertare che: l'aggressione militare fu opera di una motovedetta della Marina militare serbo-montenegrina; all'aggressione « assistette » la nave militare di nazionalità spagnola *Andalucia*; il comandante della nave spagnola aveva dichiarato che l'aggressione del motopesca era avvenuta « ai limiti delle acque internazionali »; le dichiarazioni delle vittime e la documentazione di bordo del motopesca, invece, deposero per un'aggressione compiuta al di fuori dalle acque territoriali montenegrine e quindi in acque internazionali.

Il 9 agosto 1993, il pubblico ministero dottor Alessandro Messina, allo scopo di accertare definitivamente se l'aggressione fosse avvenuta nei limiti delle acque territoriali montenegrine o in acque internazionali (accertamento necessario al fine di definire la « competenza giudiziaria »), chiese all'autorità giudiziaria della Federazione serbo-montenegrina l'espletamento di una commissione rogatoria internazionale per l'identificazione del comandante e del personale della motovedetta militare serbo-montenegrina tipo *Mirna 177* coinvolta nell'azione di fuoco.

Il 30 agosto 1994, non avendo sortito alcun effetto la richiesta del 9 agosto 1993,

il pubblico ministero Messina sollecitò il Ministero di grazia e giustizia, il Ministero degli affari esteri e il Ministero dell'interno a sollecitare a loro volta l'autorità giudiziaria della Federazione serbo-montenegrina a dare riscontro alla richiesta di commissione rogatoria internazionale e il 30 settembre 1994 il Ministero di grazia e giustizia (Ufficio II) sollecitò il Ministero degli affari esteri a « dare notizie circa lo stato di esecuzione della richiesta di assistenza giudiziaria internazionale formulata in data 9 agosto 1993 dalla procura della Repubblica presso il tribunale di Bari nel procedimento penale a carico di ignoti (uccisione di Gigante Antonio) e diretta alle autorità della repubblica serbo-montenegrina.

Il 13 ottobre 1994, l'avvocato Leonardo Iannone inviò al Ministro di grazia e giustizia e al Ministro degli affari esteri una sollecitazione-protesta, a nome dei figli del marinaio ucciso Antonio Gigante, con la quale denunciava « l'inerzia dei competenti uffici » nella procedura di rogatoria internazionale avviata dal pubblico ministero dottor Messina e chiedeva « formalmente al pubblico ministero presso il tribunale di Roma di accertare se vi siano estremi di reato nella persistente mancata risposta alla richiesta ed ai relativi solleciti di rogatoria e di perseguire i responsabili secondo quanto prescrivono le vigenti leggi penali ».

In realtà, risulta (per averlo formalmente segnalato lo stesso dottor Messina) che i termini per le indagini preliminari sono scaduti con l'inevitabile conseguenza dell'archiviazione delle indagini.

L'intera vicenda costituisce una gravissima violazione non solo dei diritti più elementari del cittadino ma anche delle regole fondamentali dell'ordinamento che non possono tollerare la paralisi dell'azione giudiziaria a causa di inerzie amministrative; e pone pesanti interrogativi sulle ragioni di tanta inerzia, da parte dello Stato.

Alle ore 12,55 dell'11 luglio 1993, il motopeschereccio *Francesco Padre*, comandato da Giovanni Pansini di Molfetta, era

impegnato nella pesca a circa 22 miglia da Capo Rondoni (Albania); d'un tratto, venne forzatamente rimorchiato per circa 1,5 miglia verso est-nord-est da un natante sommerso mai ufficialmente identificato. Il motopeschereccio subì una forte inclinazione, tanto da sfiorare l'affondamento. Dopo circa cinque minuti dal forzato rimorchio, il cavo d'acciaio «agganciato» dallo sconosciuto natante sommerso si spezzò, liberando il motopeschereccio; il comandante del motopeschereccio, intanto, aveva provveduto a chiamare soccorso, a mezzo VHF sul canale 16, e, dalla nave italiana *Vittorio Veneto*, aveva appreso che nella zona non era segnalato alcun sommergibile. Alle ore 13,15 il motopeschereccio riprese la navigazione verso il porto di Molfetta, non essendo più nelle condizioni di proseguire la sua attività. Alle ore 15,15, il comandante del motopeschereccio venne «contattato» dalla stazione di Bari Radio ed avvertito della richiesta da parte del comandante di un aereo militare americano di informazioni sullo stato di salute dell'equipaggio del motopeschereccio molfettese; il comandante di quest'ultimo «contattò» a sua volta l'aereo americano e, grazie alla mediazione (quanto alla lingua) di una motovedetta italiana di base a Durazzo, assicurò sul buono stato di salute dell'equipaggio. Alle ore 01,00 del 12 luglio 1993, il motopeschereccio *Francesco Padre* ormeggiò alla banchina San Domenico del porto di Molfetta. Risulta che, su iniziativa di organi NATO, allo stato non noti ufficialmente, l'armatore del motopeschereccio *Francesco Padre* è stato risarcito dei danni subiti e che il risarcimento è stato «condizionato» all'impegno da parte dell'armatore a non rivelarlo e a non rivelare nemmeno l'autorità che vi provvedeva.

Alle ore 05,25 del 4 novembre 1994 la capitaneria di porto di Molfetta venne informata dalla centrale operativa del Comando in capo militare marittimo del Basso Adriatico, del Canale d'Otranto e dello Jonio del fatto che un aereo militare, in attività di volo a 20 miglia circa SW Budva-Serbia, aveva avvistato intorno alle ore 24 un intenso bagliore; l'aereo militare

aveva già segnalato il fatto ad un'unità militare spagnola la quale, nell'area interessata all'evento, aveva constatato macchie di olio e rottami con la scritta *Francesco Padre* e ML 990 nonché mezzi individuali e collettivi di salvataggio appartenenti al motopesca *Francesco Padre*. Fino alle ore 15 del 4 novembre, l'attività di ricerca dell'equipaggio del motopesca non consentì di avvistare alcun disperso; solo intorno alle ore 6,45 del 4 novembre 1994 la capitaneria di porto di Molfetta avvertì del sinistro il presidente dell'Assopesca di Molfetta intorno alle ore 9 dello stesso giorno fu reso noto il nome del motopeschereccio intorno alle ore 10 vennero avvertiti alcuni parenti dei componenti l'equipaggio del motopesca; uno solo di questi venne rinvenuto, cadavere, in mare; degli altri, nessuna traccia. Alle ore 10,29 del 5 novembre 1994 un'agenzia di stampa diffondeva la seguente dichiarazione del capo di stato maggiore del Dipartimento militare marittimo di Taranto: «A bordo del natante si sarebbe verificata un'esplosione dovuta a cause interne. Questa è la ricostruzione dell'accaduto che è possibile fare finora sulla base di quanto hanno dichiarato i componenti degli equipaggi dell'aereo inglese e della nave spagnola che verso la mezzanotte e mezza della notte fra il 3 e il 4 scorso hanno visto un'improvvisa fiammata in mare. Sono illazioni le ipotesi secondo cui a causare l'esplosione sarebbe stata una mina o un missile».

Questa versione dei fatti venne immediatamente contestata dalla marineria di Molfetta e dalle sue rappresentanze sindacali ed imprenditoriali sulla base di dati di fatto, tecnici e logici, che inducevano univocamente ad individuare in una mina o in un missile la causa del disastro. Le indagini propriamente penali vennero iniziate, e sono condotte, dalla procura della Repubblica presso il tribunale di Trani senza che, finora, si sia disposto nulla (è da ritenere a causa degli alti costi dell'operazione) per il recupero di quanto resta dell'imbarcazione ai fini di una tempestiva e concludente perizia.

Nell'ultima settimana di novembre 1994, i comandanti di quattro motopescherecci di Molfetta (*Sirio*, *L'orizzonte*, *La Stella del mare*, *La città di Taranto*) denunciavano alla capitaneria di porto di Molfetta che, mentre si trovavano a 40 miglia circa dal porto di Bari, videro un elicottero lanciare, a distanza di circa tre miglia da loro, oggetti che lasciavano una scia fiammeggiante; tracce tipiche, queste ultime, di segnali luminosi lanciati durante esercitazioni militari.

Il 30 novembre 1994, il peschereccio *Modesto Senior* di Molfetta denunciò via radio alla capitaneria di porto di Brindisi di essere stato fatto segno da colpi di mitraglieria da parte di due elicotteri non identificati; il peschereccio si trovava a 20 miglia al largo di Brindisi e stava rientrando, non in attività di pesca, a Brindisi; i colpi di mitra caddero a circa 300-500 metri di distanza dal motopeschereccio; rientrato a Brindisi, l'equipaggio del peschereccio fu invitato dai militari a non fare dichiarazioni ai giornalisti che erano in attesa sulla banchina. Il 1° dicembre 1994, il Comando NATO delle Forze alleate del Sud Europa spiegò e precisò che un

elicottero *Puma* francese, di stanza nella base di Brindisi, aveva condotto il 30 novembre a circa 20 miglia da Brindisi un addestramento che includeva un'esercitazione a fuoco, che l'addestramento aveva avuto luogo in un'area identificata e delimitata in acque internazionali, al cui uso era stato autorizzato dal comando della base aerea di Brindisi, che il pilota dell'elicottero prima di incominciare a sparare aveva controllato che nell'area non vi fossero imbarcazioni, che il peschereccio di Molfetta era al di fuori dell'area delimitata dell'esercitazione e che, pertanto, non era esatto affermare che il peschereccio era stato mitragliato. Non risulterebbe, tuttavia, dagli « avvisi ai naviganti » alcuna segnalazione delle esercitazioni militari.

I fatti esposti chiariscono a sufficienza l'indilazionabile necessità di affrontare organicamente e con gli strumenti propri di una Commissione parlamentare di inchiesta l'intero problema del mercato illecito delle armi nei nostri porti e nei nostri mari. Per la urgenza dell'inchiesta, si ritiene opportuno proporre una Commissione monocamerale.

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

ART. 1.

*(Istituzione e competenze
della Commissione).*

1. È istituita, per la durata della XIII legislatura, una Commissione parlamentare di inchiesta con il compito di:

a) verificare l'esatta attuazione della normativa vigente in tema di commercio internazionale di armi e di armamenti di qualunque tipo, con particolare riferimento al commercio via mare;

b) accertare, preliminarmente, le cause della collisione del traghetto *Moby Prince* con la petroliera *Agip Abruzzo*, avvenuta il 10 aprile 1991 nel porto di Livorno, e verificare se tale collisione non sia stata provocata da soggetti impegnati in un traffico illecito di armi nel porto di Livorno;

c) accertare, preliminarmente, se l'uccisione dei giornalisti Ilaria Alpi e Miran Hrovatin non sia da porre come conseguenza dell'inchiesta giornalistica condotta dai due giornalisti su traffici di armi con navi frequentanti il porto di Livorno e, in particolare, coinvolte nelle operazioni clandestine del 10 aprile 1991;

d) accertare, preliminarmente, se l'affondamento del motopeschereccio *Francesco Padre* non sia stato determinato da un attacco militare da parte di natanti stranieri o NATO;

e) accertare la congruità della normativa vigente sul commercio internazionale di armi e la correttezza nei comportamenti delle autorità pubbliche, con riferimento più specifico ai fatti di cui alle lettere b), c) e d), nell'adempimento dei loro poteri e dei loro doveri di vigilanza e di controllo;

f) verificare, preliminarmente, quale sia l'effettivo contributo all'accertamento dei fatti che la base militare americana di Camp Derby, presso Livorno, è in grado di dare, attraverso tracciati, foto o registrazioni della situazione nel porto di Livorno la sera della tragedia, attesa la presenza in rada di tre navi militari statunitensi appena tornate da una missione nel Golfo Persico;

g) riferire alla Camera dei deputati sulle conclusioni dell'inchiesta, preliminarmente per la parte di essa che attiene al disastro del *Moby Prince*, all'uccisione di Ilaria Alpi e di Miriam Hrovatin, all'affondamento del *Francesco Padre* e all'assassinio del suo equipaggio, con una apposita relazione;

h) accertare:

1) quale fondamento abbiano le voci, riportate da una parte della stampa, relative a depistaggi delle indagini e infiltrazioni massoniche nello svolgimento di esse;

2) se effettivamente, a pochi mesi dalla tragedia, la società Navarma abbia offerto, ai familiari delle vittime, svariati miliardi « quale gesto umanitario »;

i) verificare la congruità della normativa vigente in ordine alla sicurezza della navigazione, con particolare riferimento all'acquisto di navi obsolete o usurate da Paesi stranieri.

2. La Commissione riferirà, comunque, annualmente alla Camera dei deputati sullo stato dell'inchiesta e ogni volta che lo riterrà opportuno. La Commissione formulerà inoltre proposte in merito agli interventi di carattere legislativo e amministrativo necessari allo scopo di rendere più coordinata e incisiva l'iniziativa dello Stato nella repressione dei traffici illeciti di armi e più adeguate le intese internazionali concernenti la prevenzione delle attività criminali, l'assistenza e la cooperazione giudiziaria.

3. La Commissione procede alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e con

le stesse limitazioni dell'autorità giudiziaria.

ART. 2.

(Composizione della Commissione).

1. La Commissione è composta da venticinque deputati, scelti dal Presidente della Camera dei deputati in proporzione al numero dei componenti i gruppi parlamentari, assicurando comunque la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo presente nella Camera dei deputati.

2. Il presidente della Commissione è scelto dal Presidente della Camera dei deputati al di fuori dei componenti della Commissione, tra i deputati.

3. La Commissione elegge al proprio interno un vice presidente e un segretario.

ART. 3.

(Audizioni 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 copie 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. De-

vono 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 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 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 della Camera dei deputati.

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