

CAMERA DEI DEPUTATI Doc. XXII n. 39

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

SUSINI, BIRICOTTI, MUSSI, GAMBALE, BALOCCHI, CORDONI, TARDITI, LUCÀ, RAVA, COSTA, LUCCHESI, BONO, FRAGALÀ, MICHIELON, MARINACCI, MELONI, VIGNI, BUFFO, DOMENICI, STANISCI, MANZATO, TRABATTONI, FEI, BOLOGNESI, PORCU, SOLAROLI, VELTRI, INNOCENTI, MARRAS, CANGEMI, BENVENUTO, PISCITELLO, COLLAVINI, GALLETTI, MARTINI, GAMBATO, OLIVO, ALTEA, LECCESE, BERSELLI, DE LUCA, CAMOIRANO, NOVELLI, FABRIS, LANDI, LENTO, PANATTONI, GUARINO, DI ROSA, LABATE, CENNAMO, MIGLIAVACCA, RUZZANTE, ROSSIELLO, DAMERI, VIGNALI, RIZZA, BOGHETTA, CAMPATELLI, BASSO, BIELLI, NARDINI, TATTARINI, CHIAMPARINO, CARBONI, MATTEOLI, SABATTINI, PERUZZA, SIGNORENO, SAIA, LOSURDO, CHIUSOLI, RUBINO, GIULIETTI, ALVETI, ZACCHERA, CHIAVACCI, CAPITELLI, ROTUNDO, DI BISCEGLIE, GIACCO, MICHELANGELI, DEDONI, DETOMAS, MASELLI, FAGGIANO, ATTILI, SCIACCA, CARLI, PARRELLI, CENTO, PISTELLI, NIEDDA, SEDIOLI, VANNONI, MASTROLUCA, RAFFAELLI, SICA, GATTO, DUCA, FREDDA, CEREMIGNA, MASSA, CREMA, ABATERUSSO, SINISCALCHI, BRUNALE, MORONI, MASSIDDA, ALEMANNO, PECORARO SCANIO

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle circostanze che portarono al disastro della nave *Moby Prince*, nonché sui sistemi di sicurezza e prevenzione nei trasporti marittimi

Presentata il 20 novembre 1997

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Il 10 aprile 1991 nelle acque antistanti il porto di Livorno si consumava la più dolorosa tragedia della marineria italiana: ben centoquaranta 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 « perché il fatto non sussiste » coloro i quali erano stati indicati come responsabili della inefficacia ed inadeguatezza dei soccorsi prestati, sia dal pretore di quella città, che ha assolto perché il fatto non costituisce reato i presunti autori di interventi di manomissione e di immutazione dello stato degli apparati di bordo della *Moby Prince*, interventi potenzialmente idonei 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 fin dall'inizio delle indagini.

Del tutto oscure rimangono le cause della collisione ed il prodursi del successivo rogo, né 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 corret-

tamente impiegate, quale incidenza causale sul prodursi del tragico evento possa aver avuto l'opera di soccorso apparsa, oltretutto intempestiva, inidonea a fronteggiare efficacemente gli effetti dell'incendio sviluppatosi sul traghetto.

Né è dato al momento sapere quale ruolo abbiano 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.

Non è poi 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 della 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, né 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 di inchiesta con il compito di:

a) ricostruire le circostanze che portarono al disastro della nave *Moby Prince*, avvenuto il 10 aprile 1991 nel porto di Livorno, con particolare riguardo:

1) alle condizioni di armamento, di adeguatezza delle dotazioni di sicurezza, di carico e di conduzione delle navi coinvolte nell'incidente;

2) alla disciplina delle procedure di manovra in ambito portuale e nelle acque antistanti le strutture portuali, in particolare con riferimento alle navi passeggeri e alle navi utilizzate per il trasporto di sostanze pericolose;

3) alla adeguatezza delle strutture portuali di prevenzione dei rischi della navigazione e di soccorso, nonché del grado di coordinamento ed adeguatezza dei corpi di vigilanza e prevenzione dei rischi;

b) verificare, sia con riferimento alla vicenda del disastro della *Moby Prince* che alla normativa vigente, il grado di coordinamento degli organismi preposti alla vigilanza sulla navigazione marittima e sulle operazioni portuali;

c) verificare l'adeguatezza degli organismi tecnici e delle procedure seguite nell'accertamento e nella vigilanza dell'idoneità alla navigazione, nonché delle strutture preposte allo studio e all'accertamento delle cause tecniche degli incidenti durante la navigazione marittima e nelle operazioni portuali, con particolare riguardo alle fun-

zioni di elaborazione di proposte di aggiornamento della disciplina tecnica in materia di prevenzione di futuri incidenti;

d) formulare proposte in materia di aggiornamento della disciplina in materia di sicurezza della navigazione ed eventuale rigorganizzazione delle strutture pubbliche preposte alla vigilanza e prevenzione dei rischi della navigazione e delle operazioni portuali;

e) riferire alla Camera dei deputati sulle conclusioni dell'inchiesta.

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

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 i gruppi parlamentari.

2. La Commissione, nella prima seduta, elegge il presidente, un vicepresidente e due segretari.

ART. 3.

(Testimonianze).

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

2. Per i segreti di Stato, d'ufficio, professionale e bancario si applicano le norme vigenti.

3. Gli agenti e ufficiali di polizia giudiziaria non sono tenuti a rivelare alla Commissione i nomi di chi ha loro fornito informazioni.

4. 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 organismi 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 od inchieste in corso. Devono in ogni caso essere coperti dal segreto gli atti ed 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 ed 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 per tutto quanto riguarda gli atti e i documenti di cui all'articolo 4, comma 2.

2. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, la violazione del segreto è punita ai sensi dell'articolo 326 del codice penale.

3. La diffusione, in tutto o in parte, anche per riassunto od informazione, di atti o documenti dei quali sia vietata la divulgazione è punita ai sensi delle leggi vigenti.

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'operato di agenti e ufficiali di polizia giudiziaria e di tutte le collaborazioni di consulenti ed esperti che ritenga necessarie.

4. Per l'espletamento delle sue funzioni la Commissione fruisce del 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.