



Legislatura 17^a - Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince-Resoconto sommario n. 5 del 26/01/2016

Roma 26 gennaio 2016 - Prime battute in questa audizione, tesa ad appurare dei motivi che causarono l'affondamento della "carcassa" della nave traghetto "Moby Prince" ormeggiata da 8 anni ad una banchina del porto livornese, dopo la collisione appena fuori dal porto avvenuta nel 1991, causando la morte di 140 persone.

5^a Seduta

Presidenza del Presidente

LAI

Interviene il responsabile della Direzione Sicurezza e Ambiente dell'Autorità portuale di Livorno, ingegner Giovanni Motta.

La seduta inizia alle ore 13

SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI

Il **PRESIDENTE** avverte che della seduta odierna verrà redatto il resoconto sommario ed il resoconto stenografico.

Ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del Regolamento interno, comunica che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e sul canale televisivo del Senato.

Chiede all'audito e ai commissari se ritengano che debbano essere secretati i loro interventi. L'audito e i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e la segretazione dell'audizione o parte di essa, qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non debbano essere divulgati.

A norma dell'art. 13 del Regolamento interno, precisa che è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

Audizione del responsabile della Direzione Sicurezza e Ambiente dell'Autorità portuale di Livorno, ingegner Giovanni Motta.

L'ingegner MOTTA premette che l'Autorità portuale non esisteva nel 1991 e che fino al 1995 la competenza sugli spazi del porto spettava interamente alla Capitaneria. Dichiara che lo stato attuale dei luoghi del porto di Livorno coincide con quello del 1991, sebbene i lavori di ristrutturazione ne abbiano ampliato la capacità ricettiva.

Il senatore FILIPPI (PD) chiede perché il relitto del Moby Prince sia stato distrutto e non conservato per ulteriori indagini.

L'ingegner MOTTA evidenzia che il relitto del traghetto è stato oggetto di indagine dei periti della magistratura e delle parti civili per molto tempo. L'Autorità portuale, dovendo iniziare i lavori di ristrutturazione della sponda est, chiese all'autorità giudiziaria il dissequestro del relitto, in modo da obbligare l'armatore a provvedere alla sua rimozione dalla banchina. A seguito dell'affondamento del relitto nell'aprile del 1998, il Tribunale ne dispose il dissequestro.

Il senatore MATTEOLI (FI-PdL XVII) domanda quali provvedimenti siano stati presi nel tempo per evitare il ripetersi di tragedie analoghe a quella del Moby Prince.

Il senatore PEGORER (PD) chiede chiarimenti sulle modalità di affondamento del relitto del traghetto.

L'ingegner MOTTA sottolinea come l'Autorità portuale sia competente per legge in tutti i servizi che si svolgono lungo le banchine, mentre per la sicurezza della navigazione è competente la Capitaneria di porto. Assicura gli importanti miglioramenti delle condizioni di navigazione in rada introdotti recentemente.

Ricorda che la situazione del Moby Prince nel 1998 non presentava possibilità di recupero. La sua stabilità era messa continuamente in crisi dalle sollecitazioni provocate dal traffico delle imbarcazioni in porto. Ciò determinò la necessità di un monitoraggio costante del relitto da parte dell'Autorità portuale e dei Vigili del fuoco per evitare sversamenti di materiali inquinanti in mare.

Il senatore FLORIS (FI-PdL XVII) domanda se la Autorità giudiziaria verificasse lo stato del relitto ormeggiato in banchina.

Il senatore FILIPPI (PD) chiede notizie sulla disciplina di regolamentazione del traffico navale in entrata ed in uscita dal porto.

Il senatore COLLINA (PD) pone attenzione sull'individuazione delle cause che determinarono l'affondamento del Moby Prince.

L'ingegner MOTTA ricorda che le condizioni di stabilità del traghetto peggiorarono rapidamente nell'aprile del 1998. Fino a quel momento il relitto era sotto custodia giudiziaria della Capitaneria di porto e non poteva essere oggetto di interventi che ne

salvaguardassero la stabilità.

La disciplina generale del traffico navale in entrata e in uscita dal porto risale agli anni '50 e la Capitaneria di porto interviene con propri atti di fronte a situazioni particolari, come il trasporto di merci pericolose.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Sulla base delle indicazioni dell'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi, tenuto il 20 gennaio scorso, il **PRESIDENTE** informa del prossimo ciclo di audizioni.

La seduta termina alle ore 14