

*Al Presidente del Consiglio dei Ministri,*

*al Ministro degli Affari Esteri,*

*al Ministro della Difesa,*

per sapere – premesso che:

il 10 aprile 2009 ricorre il 18° triste anniversario della più grave tragedia che abbia mai colpito la Marina mercantile italiana dal Secondo dopoguerra e la terza tragedia della Marina Italiana in tempo di pace per le 140 vittime perite in seguito alla collisione fra il traghetto Moby Prince e la nave Agip Abruzzi al largo del porto di Livorno;

non è mai stata fatta piena luce rispetto alla dinamica dell'incidente nonostante l'attività della magistratura e le inchieste giornalistiche, tra cui la trasmissione televisiva dell'epoca "Mixer", da cui è stata tratta da Giovanni Minoli anche una puntata della serie "La storia Siamo noi" di Rai Educational, dal titolo "Moby Prince: il porto delle nebbie", e quella del quotidiano "il Tirreno" da cui è emerso che in questi diciotto anni si sono succedute incongruenze processuali, omissioni, testimonianze parziali e inascoltate;

che l'interrogante è già stato primo firmatario, il 26 aprile del 2005 di una interrogazione avente lo stesso oggetto, senza peraltro avere risposta dagli interrogati;

appare altresì poco credibile, come si apprende nell'articolo pubblicato dal Tirreno, la dichiarazione del capo ufficio Responsabile dell'avvocatura militare del Dipartimento della Difesa Usa, che rispose: «Camp Darby non è in possesso, di attrezzature in grado di intercettare le comunicazioni radio della Moby Prince. Poiché non si tratta di una base portuale, Camp Darby non ha motivo di intercettare le comunicazioni che le navi trasmettono a terra. Allo stesso modo Camp Darby non è dotata di attrezzatura radar. Il Governo Usa non aveva alcun motivo di monitorare il Porto di Livorno con un sistema di immagini satellitari e non lo stava facendo. Non sono quindi disponibili immagini o registrazioni di alcun tipo»; questa versione dei fatti risulta di dubbia veridicità poiché è stato accertato che in quei giorni si trovavano nel porto di Livorno almeno sette navi sottoposte al comando USA. Ufficialmente le navi dovevano effettuare il trasbordo di armamenti provenienti dal Golfo nella base militare di Camp Darby. Abitualmente le operazioni avvenivano con l'aiuto di imbarcazioni più piccole e attraverso una gestione coordinata terra-mare via radio. La sera del 10 aprile 1991, le operazioni di trasbordo vennero effettuate da una delle navi USA su un'altra nave, mai identificata. Risulta che le armi trasportate dalle imbarcazioni presenti nel porto di Livorno sono scomparse nel nulla e non sono mai arrivate alla base di Camp Darby;

secondo un articolo de "La Repubblica" del 19 novembre 2007, il rinvenimento di nuovi elementi di indagine ha permesso all'Avv. Carlo Palermo, legale della famiglia del comandante Chessa del traghetto Moby Prince deceduto nella collisione, la riapertura del procedimento penale ed ha il risvolto inquietante dell'aggressione del consulente del legale: picchiato, stordito e chiuso in un'auto data alle fiamme. Il tutto poche settimane dopo la riapertura dell'inchiesta, proprio in seguito ad elementi nuovi portati dall'avvocato. Dall'auto del consulente sono scomparsi anche alcuni documenti di importante rilevanza processuale;

vale la pena evidenziare come nel sito internet dell'Associazione "10 aprile 1991- Familiari delle vittime del Moby Prince" si legge un accorato appello dei familiari delle vittime in cui si coglie la legittima richiesta di << *non dimenticare le persone innocenti morte senza ragione, senza spiegazione. Morte dopo ore di attesa, morte soffocate e bruciate. Morte con i loro affetti, le loro passioni, la loro vita. Morte perché si sono trovati al momento sbagliato, nel posto sbagliato. [...]* Per questo bisogna ricordare che, il 10 aprile del 1991, 140 persone sono morte e aspettano ancora giustizia>>.

se il Presidente del Consiglio dei Ministri e i Ministri interrogati intendano attivarsi affinché sia data risposta alla richiesta di verità e al dolore delle famiglie e di tutto il Paese chiedendo al Governo degli Stati Uniti d'America di conoscere se esistano le immagini e le registrazioni dei tracciati satellitari delle navi presenti nella rada del porto di Livorno, il 10 aprile 1991 e, nel caso, chiederne l'acquisizione.

Ermete Realacci