COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
SULLE CAUSE DEL DISASTRO DELLA NAVE "MOBY PRINCE"

RESOCONTO DELL'AUDIZIONE DI ROBERTO LONGANESI CATTANI, LEGALE DI PADANA ASSICURAZIONI ALL'EPOCA DEL DISASTRO, PRESSO IL COMANDO REGIONALE DELLA GUARDIA DI FINANZA DEL VENETO

(Venezia, 29 luglio 2025)

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PIETRO PITTALIS

(L'audizione inizia alle ore 11,45)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dell'avvocato Roberto Longanesi Cattani, legale di Padana Assicurazioni e Snam, quale…

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. No, solo Padana Assicurazioni.

PRESIDENTE. Solo Padana. Quindi non Snam?

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. No.

PRESIDENTE. Quale collaboratore dello Studio Legale Boglione di Genova negli anni successivi al 1991, che saluto e ringrazio per la disponibilità.

Ricordo che l'audizione si svolge in forma libera. Avverto inoltre il nostro ospite che della presente audizione sarà redatto un resoconto stenografico che sarà pubblicato sul sito Internet della Camera dei deputati e che, se lo riterrà opportuno, consentendo la Commissione, i lavori potranno proseguire in seduta segreta.

Cedo, quindi, la parola all'avvocato Longanesi Cattani, chiedendogli di operare una prima ricostruzione delle vicende che sono in particolare legate all'accordo assicurativo tra Navarma e Snam.

Successivamente ci sarà poi lo spazio per domande e osservazioni da parte mia e dei miei colleghi, ai quali potrà poi rispondere e replicare l'avvocato Longanesi Cattani.

A lei la parola. Prego.

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Buongiorno a tutti. Grazie per essere venuti a Venezia. Spero che il viaggio sia stato di vostro gradimento. Il clima oggi quantomeno è fresco.

Premetto che il cliente ENI, in spirito di collaborazione istituzionale, mi ha autorizzato a non opporre il segreto professionale. Per cui, nei limiti dei miei ricordi, sono disponibile a rispondere alle domande che la Commissione vorrà pormi.

Altra premessa, la vicenda risale a trentaquattro anni fa. All'epoca non esistevano telefoni cellulari, i *personal computer* erano agli esordi, così come Internet. Le comunicazioni avvenivano ancora a mezzo fax, sostanzialmente, e i fascicoli, almeno quelli di studio, erano gestiti esclusivamente in forma cartacea. Io lasciai lo Studio Legale Boglione di Genova mi pare nel 1994 per aprire il mio studio legale a Venezia e non ho più visto i documenti della vicenda, che io chiamo Agip Abruzzo-Moby Prince, da allora.

Ho rinvenuto solo una copia dell'accordo transattivo del 18 giugno 1991, cui il Presidente ha fatto riferimento prima, ed un appunto dove erano annotati i numeri di RG delle cause di rivalsa assicurativa innanzi al Tribunale di Livorno. Non so se il maggiore Nacca nel frattempo sia riuscito a rintracciare i fascicoli di causa del Tribunale di Livorno. Se aveste una copia dell'atto di citazione di Padana Assicurazioni mi sarebbe utile leggerlo, così mi aiuta a rinfrescare la memoria. Questa è la premessa.

In merito al mio coinvolgimento nella vicenda, come ho scritto al maggiore Nacca, io all'epoca collaboravo con lo Studio Legale Boglione di Genova; non so se ci fossimo già trasformati in associazione professionale. Avevo un rapporto ottimo con il cliente Padana Assicurazioni. Padana Assicurazioni era la società assicurativa del gruppo ENI e quindi assicurava carichi, navi, impianti industriali del gruppo ENI. Godevo della fiducia del direttore del ramo *Marine*, capitano Angelo Cavaliere, che il mattino dell'11 aprile 1991 mi telefonò a casa alle 6-6,30 di mattina dicendomi: «Roberto, è successo un disastro a Livorno. La nave Agip Abruzzo è stata investita. C'è un incendio. Non sappiamo esattamente ancora i contorni di questo disastro». Chiamai da lì a poco l'avvocato Angelo Boglione e nel giro di forse due o tre ore partimmo per Livorno. A Livorno incontrammo il legale della Snam ed un *team* operativo della Snam. Il legale della Snam era l'avvocato Guido Zavattoni, che non ho più sentito da molti anni. C'era l'equipaggio dell'Agip Abruzzo che da poco era arrivato a terra, non si era neanche cambiato, erano ancora sotto shock per la vicenda. Da lì, seguimmo l'inchiesta, quella che si chiama "inchiesta sommaria", condotta dalla Capitaneria di porto di Livorno, quindi con l'audizione dei vari testimoni.

Annoto che, nel frattempo, il giorno 11, ci fu un altro disastro marittimo in Italia, quello della nave Haven a Genova, ad Arenzano, dove anche ricevemmo un incarico professionale. Per cui, fu un periodo particolarmente impegnativo perché passavamo mezza giornata a Livorno, mezza a Genova. Fu molto intenso.

Finita l'inchiesta sommaria, e quindi le audizioni dei testimoni, iniziarono ad arrivare a Navarma domande risarcitorie da parte dei familiari eredi delle vittime. Nel frattempo, torno un attimo indietro, emerse la dimensione di questa tragedia, che viene annoverata come la più grande tragedia navale che si sia verificata in Italia, probabilmente una delle più gravi del mondo. Più o meno forse un mese dopo iniziarono ad arrivare richieste risarcitorie, circa 200 vittime, se non ricordo male. Anzi, 140 vittime. Ogni vittima aveva diversi familiari, quindi iniziarono ad arrivare decine e decine di richieste.

La decisione di definire - perché l'accordo ha un contenuto transattivo, ma soprattutto ha una finalità di canalizzare le varie situazioni di danno e risarcitorie sui potenziali attori di questa vicenda - probabilmente fu presa direttamente a livello di vertici. Ho rivisto che l'accordo del 18 giugno fu sottoscritto, per quanto riguarda le parti italiane, dagli amministratori delegati di Snam, Padana Assicurazioni, Agip, Navarma, Unione Mediterranea di Sicurtà (che è una società al 100 per cento Generali). Deduco che, quindi, la decisione di definire la parte civilistica e quindi risarcitoria di questa tragedia fu presa a livello di vertice.

L'accordo è piuttosto semplice. Canalizza i risarcimenti su Navarma/Unione Mediterranea di Sicurtà e lo Standard Club. Non so se nel frattempo voi abbiate acquisito familiarità con le assicurazioni marittime, ma le assicurazioni marittime sono assicurazioni cosiddette "corpo e macchine", quindi quella che si chiamerebbe Kasko, e assicurazioni di responsabilità, che sono fornite da assicuratori inglesi che si chiamano *Protection and Indemnity club* o, in forma abbreviata, P&I club.

La Navarma aveva come assicuratori "corpo e macchine" Unione Mediterranea di Sicurtà/Generali e come assicuratore P&I aveva The Standard. The Standard era un assicuratore *leader* nel mercato italiano, aveva la maggioranza dell'armamento italiano assicurata con lui.

Agip Abruzzo aveva Padana Assicurazioni come "corpo e macchine", che assicurava altresì il carico di petrolio grezzo di proprietà Agip, e come assicuratore P&I aveva invece lo Skuld, che era ed è tuttora un assicuratore norvegese che all'epoca aveva una buona fetta di mercato italiano. Tradizionalmente, era stato l'assicuratore di Snam per moltissimi anni.

L'accordo, che poi fu datato o sottoscritto il 18 giugno, prevedeva la canalizzazione su Navarma/Unione Mediterranea di Sicurtà/The Standard di tutti i reclami per perdita di vite umane, perché nessuno si salvò tranne il mozzo Bertrand. L'elemento qualificante è che fu escluso che

Navarma potesse opporre o invocare la limitazione di responsabilità armatoriale prevista dal codice della navigazione all'articolo 275 e anche da una serie di convenzioni internazionali.

Sarebbe stato un risarcimento a piè di lista, senza limiti. Questo di per sé già indica che dev'essere stata un'intesa di vertice, perché rinunciare all'invocazione del limite di responsabilità, e quindi passare da alcuni miliardi di lire di quella volta a decine o centinaia di miliardi di risarcimento, è una decisione che non può essere stata presa che dai vertici.

Navarma e i suoi assicuratori rinunciavano a svolgere qualunque domanda di regresso nei confronti di Snam ed assicuratori di Snam. Qualunque danno, la perdita totale della nave Moby Prince e via dicendo, rimanevano consolidati in capo a Navarma e ai suoi assicuratori. Invece, lato Snam e suoi assicuratori, era previsto che questi avrebbero potuto agire in regresso nei confronti di Navarma e dei suoi assicuratori, riconoscendo il diritto della stessa Navarma a limitare la propria responsabilità ai sensi dell'articolo 275 del codice di navigazione, quindi mettendo un tetto all'azione di rivalsa.

L'accordo ha consentito, quindi, di canalizzare su Navarma, che aveva incaricato, con i suoi assicuratori, uno studio legale genovese molto qualificato e anche molto capace nel gestire una serie di reclami di questa dimensione. Perché non erano solo le 140 vittime, ma ognuna di queste aveva poi diversi familiari, quindi furono circa 200-300 domande risarcitorie. Furono tutte gestite dallo Studio Legale Mordiglia di Genova e risarcite a piè di lista. Ci fu anzi, addirittura, da parte degli assicuratori e dei legali di Navarma, la ricerca dei familiari per spingerli a presentare domanda di risarcimento in modo da definirla rapidamente anziché affidarsi a degli avvocati di recupero crediti che poi avrebbero fatto delle parcelle portando loro via una parte cospicua del risarcimento, senza in realtà poter nulla aggiungere. Come ho detto, fu un risarcimento a piè di lista. Oggi sarebbe molto più facile, con i *software* per il calcolo del danno da uccisione che qualunque studio legale ha. All'epoca era un po' più complicato perché si dovevano fare i calcoli persona per persona. Però, il mandato e la sua esecuzione furono di risarcire pienamente, senza opporre alcuna contestazione.

L'accordo fu onorato anche tra le parti. Noi, come avvocati di parte Padana Assicurazioni, non fummo coinvolti nelle richieste risarcitorie delle parti civili. Ricevevamo semplicemente delle informative. Non so in quanto tempo, ma tutte le parti civili furono risarcite tranne quel nucleo (di non ricordo quanti) che, invece, non hanno mai accettato il risarcimento. Non mi ricordo se fossero una decina o una quindicina di persone, forse sedici.

Invece, Padana e Skuld si fecero carico dei costi di salvataggio della nave Agip Abruzzo e del carico residuo e delle spese chiamiamole antinquinamento. Lo Skuld si fece carico di tutte le spese antinquinamento per attività svolte. Mi pare che le ditte fossero Labromare di Livorno e Fratelli Neri di Livorno, che sono i concessionari di rimorchio portuale di Livorno. Ricordo che queste spese

antinquinamento e i compensi di soccorso in mare furono definiti verso la fine dell'anno 1991, prima di Natale.

Dopodiché, ognuno per i propri interessi, quindi Padana Assicurazioni con lo Studio Legale Boglione ed il sottoscritto, Snam e Skuld con lo Studio Legale Balestra di Genova, cominciò autonomamente un'azione di rivalsa in sede civile davanti al Tribunale di Livorno. Queste azioni rimasero sostanzialmente ferme, perché pendeva ancora il procedimento penale. Domandavo prima al maggiore Nacca se avete il recuperato il fascicolo, perché il mio ricordo è che per un po' di tempo non fu dato impulso alla causa.

Vedete, lo Skuld in surroga del *The International Oil Pollution Compensation Funds*. Erano atti di citazione piuttosto sintetici, diciamo così. Gli accordi erano già stati presi, non si sarebbe potuto superare nell'azione di rivalsa il limite di responsabilità armatoriale, per cui, in definitiva, bisognava aspettare il tempo per poi ripartire questo fondo che era relativamente poca cosa, perché doveva coprire la perdita totale dell'Agip Abruzzo, che era una petroliera da 80.000 tonnellate, quindi non so quante decine di miliardi valesse, il carico, almeno quello della cisterna, che andò perduto, le spese antinquinamento, il compenso di soccorso. Erano decine e decine di miliardi a fronte di un fondo limite di cui non ricordo l'entità, ma sarà stato forse 4-5 miliardi di lire, quindi una frazione del reclamo.

Non c'era motivo di dare troppo impulso all'azione di rivalsa. Quando si chiuse il penale, ricordo che poi facemmo una rapida transazione per il riparto di questa somma limite tra i vari interessati e le varie rivalse.

Come detto, l'accordo del 18 giugno 1991 servì a canalizzare le parti civili su Navarma, l'antinquinamento sullo Skuld, il compenso di soccorso mi pare su Padana Assicurazioni, perché il soccorso in mare lo paga l'assicuratore "corpo e macchine". Ripeto, tutto questo fu definito entro l'anno 1991.

Nella mia personale esperienza professionale devo dire che più grandi sono i sinistri marittimi - e soprattutto nella prima parte della mia carriera professionale i sinistri marittimi rappresentavano una quota importante del mio lavoro -, tutto sommato prima si definiscono. Al di là, in questo caso, della componente umanitaria importante, quella di risarcire le parti civili in tempi rapidi, era anche interesse degli assicuratori definire in fretta il danno in modo da poter non portarselo a "riserva" per troppi anni. Inoltre, gli assicuratori a loro volta sono riassicurati e quindi oggi il riassicuratore c'è e tra vent'anni chissà se ci sarà ancora. Ci sono vari interessi convergenti ad una rapida definizione. Questo almeno è stato nella mia esperienza professionale. I molteplici sinistri marittimi importanti non si sono mai trascinati per anni.

PRESIDENTE. La ringrazio per questa ricostruzione, che però mi porta subito a chiederle una cosa. Nello specifico, quindi, lei ha avuto un ruolo attivo se, come lei ha riferito, un paio d'ore dopo siete partiti con il collega Boglione verso Livorno. Mi pare di aver colto che nell'immediatezza avete anche audito come testimoni i membri dell'equipaggio.

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. No, non li abbiamo auditi come testimoni. Abbiamo incontrato i membri dell'equipaggio e non abbiamo svolto alcuna indagine difensiva in quell'occasione. Era una vicenda che stava appena delineandosi nella sua tragicità. Non credo che la Moby Prince fosse stata ancora portata all'ormeggio. Non era ancora chiaro, ancorché preliminarmente, cosa fosse accaduto. Noi non svolgemmo indagini difensive.

PRESIDENTE. Non so se ho sentito male io, ma lei ha fatto riferimento a una sorta di audizione dei membri dell'equipaggio. Se così non fosse, lo precisi, se nell'immediatezza avete avuto modo di sentire e di capire quali fossero i fatti, chiedere cosa sapessero di questo incidente e se quindi hanno dato elementi per ricostruire l'accaduto e soprattutto le cause.

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Oltre all'equipaggio, come ho detto, c'era anche un *team* (mi pare di aver detto così) operativo di Snam, i capitani d'armamento, il personale di terra che comunque è tutto personale marittimo che poi è passato a terra. Sostanzialmente, erano loro i nostri interlocutori, non vi è stata interlocuzione diretta con l'equipaggio, che, come ho detto prima, era ancora con i vestiti bagnati e ancora fortemente sotto shock.

Il *team* operativo di Snam ci aveva preceduto di diverse ore e ci riferì quello che poi credo sia emerso in altre sedi: che la nave era all'ancora, che di guardia era il terzo ufficiale, che ad un certo punto è arrivato un banco di nebbia, il terzo ufficiale ha attivato i segnali da nebbia, il secondo radar (su questo vado assolutamente a memoria), e da lì ad un brevissimo tempo è stato investito nella nebbia da una nave o almeno tale riteneva che fosse, che nella nebbia è apparsa incendiata. Questa nave si allontanava e ogni tanto si riavvicinava fino a scomparire completamente. Questo è il ricordo.

Il comandante della Agip Abruzzo, capitano Superina, chiamò subito Compamare o il servizio di guardia e mise l'equipaggio dell'Agip Abruzzo, che nel frattempo si era incendiata o almeno aveva una cisterna incendiata, a fare *fire-fighting*, antincendio, per cercare di contenere l'incendio.

Arrivarono, poi, dei rimorchiatori a recuperare l'equipaggio dell'Agip Abruzzo. Questo è il mio ricordo del resoconto che ci fu fatto in quella sede.

PRESIDENTE. Lei ha riferito che l'accordo fu preso a livello di vertice. Sull'accordo qualche valutazione è stata fatta da lei e dal *pool* degli avvocati? Capiamo il senso letterale che l'accordo fu preso a livello di vertice, ma, secondo lei, poteva avere altro contenuto quell'accordo?

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. No. Mi pare di aver detto che presumo che sia stato un accordo di vertice, perché vedo che le firme erano degli amministratori delegati. Ho anche aggiunto, mi pare, che un accordo di tale importanza, con la rinuncia ad invocare la limitazione della responsabilità armatoriale nei confronti delle parti civili, è un accordo che, deduco, può esser stato preso solamente dai vertici delle compagnie assicurative, perché vuol dire non opporre un limite risarcitorio di qualche miliardo di lire e andare a piè di lista a risarcire decine o centinaia di miliardi di lire. Non rientra nella competenza del direttore del ramo *Marine* o anche del direttore generale. Presumo sia stato preso a livello di vertice.

Ho visto che le firme sull'accordo sono tutte degli amministratori delegati, e questo rafforza la mia presunzione. Non fu un accordo che trattammo noi avvocati. Non ho ricordi di una riunione. Probabilmente avremo collaborato nella stesura, questo è possibile, ma, circa le direttrici dell'accordo, non ho ricordo di aver mai trattato con altri studi legali la struttura dell'accordo. Fu preso direttamente tra clienti, assicuratore e società armatrici.

PRESIDENTE. Per capire bene...

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. La seconda domanda è: avrebbe potuto avere un contenuto diverso? La cosa più logica è che venisse opposta la limitazione del debito e costituito il fondo limite previsto dal codice della navigazione, questa è l'evoluzione più consona a quello che prevede il diritto della navigazione. La strada più logica sarebbe stata costituire un fondo limite, dopodiché i danneggiati avrebbero impugnato, eccetera. Quella è la strada prevista dalla normativa del codice della navigazione.

PRESIDENTE. Come mai, secondo lei, i legali della petroliera, che - come è noto - era ferma alla fonda, incaricati dal *management* della società armatrice, accettarono di sottoscrivere quell'accordo, che per certi versi apriva a responsabilità che sin dalla conduzione, come lei ha riferito, anche della cosiddetta inchiesta sommaria, venivano attribuite alla condotta del traghetto Moby Prince?

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Credo sia stata una decisione o una scelta di opportunità, vista l'importanza di questa tragedia. Andare a trincerarsi dietro l'articolo 275 del codice della navigazione, per delle società leader, assolutamente, in Italia, quali le Assicurazioni Generali, Snam e poi ENI, quindi in qualche modo lo Stato italiano, sarebbe stato inopportuno. Questa è una mia valutazione personale.

Sotto il profilo puramente tecnico-giuridico...

PRESIDENTE. Chiedo scusa. Perché, secondo lei, una compagnia assicuratrice si pone problemi di opportunità?

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Secondo me, sì. In un sinistro di questa portata sì. Anche la società armatrice, Navarma, era una società importante. Tutto il contesto era di operatori di alto profilo. Quindi, sì, penso ci sia stata una valutazione di questo tipo.

Dal punto di vista tecnico-giuridico, dicevo, esiste l'articolo 484 del codice della navigazione in tema di urto di navi, che stabilisce la responsabilità solidale tra le due navi collidenti, in caso di corresponsabilità, per i danni alla persona. Per cui, in definitiva, sarebbe bastato attribuire all'Agip Abruzzo anche un uno per cento di responsabilità per renderla solidalmente responsabile per il risarcimento delle parti civili.

Per cui, siccome nulla si può escludere, anche se la nave alla fonda, come giustamente lei ha detto, è innocente per definizione, fu una scelta anche questa di opportunità, assolutamente condivisibile, a mio avviso, in quanto canalizzava su Navarma il risarcimento delle parti civili.

PRESIDENTE. Quindi, per intenderci...

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. C'era un sinallagma, come si dice in termini giuridici.

PRESIDENTE. Penso sarà venuto anche dal vertice l'*input* per definire. Saranno state sicuramente valutazioni sul piano tecnico-giuridico che avranno fatto gli avvocati. Vorrei capire bene se anche quell'uno per cento di responsabilità dell'Agip Abruzzo è stato valutato in concreto e a che cosa, eventualmente, si potesse in qualche modo riferire. Perché io, guardi, non credo nella beneficenza da parte delle compagnie di assicurazione; questo è un mio limite, me lo consentirà.

Noi vorremmo capire esattamente come sono andate le cose. Quando si definisce un accordo penso lo si faccia a ragion veduta, individuando responsabilità, come è ovvio che sia. Se lei ci può, su questo, dare qualche delucidazione...

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Presidente, nella definizione codicistica di transazione si legge «le parti, facendosi reciproche concessioni». È chiaro che si fanno reciproche concessioni, perché è la legge stessa che lo prevede. Quindi, la transazione implica reciproche concessioni. Quali sono le motivazioni? Le motivazioni delle reciproche concessioni sono valutazioni, sostanzialmente, di opportunità.

PRESIDENTE. Mi consenta. Quando un diritto è controverso vuol dire che ci sono ragioni da una parte e dall'altra. Le reciproche concessioni avvengono quando si tratta di comporre un contenzioso, perché ci sono ragioni da una parte e dall'altra. Noi vorremmo capire se sono state valutate eventuali ragioni dell'una e dell'altra parte, che non siano solo questioni di opportunità.

Sarebbe davvero incredibile, su una vicenda di questa natura, affidarsi a valutazioni, a giudizi di questo tipo.

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Presidente, non so cosa dirle. Le ho riferito che è stata una decisione di vertice, perché questa è stata l'indicazione fornita. Sul tecnicismo dell'articolo 484 del codice della navigazione, lei capisce che non c'è nessuno che possa escludere lo 0,5-1 per cento di corresponsabilità. Qualunque avvocato a questo mondo direbbe al suo cliente: «Come fai a essere sicuro al mille per mille?» Fu una transazione opportuna, conveniente - come ho detto - per il lato Snam e Padana Assicurazioni.

Non riesco ad aggiungere altro, Presidente.

PRESIDENTE. Dopo questo accordo, ha avuto occasione di occuparsi della vicenda, di altri contenziosi legati alla vicenda, anche in relazione ad altri aspetti che possano comunque essere di utilità e di interesse della Commissione?

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Come ho detto al maggiore Nacca, mi occupai dell'azione di rivalsa o di regresso davanti al Tribunale di Livorno, della quale non ho nessun documento, perché nel 1994 ho lasciato lo Studio Boglione e non ho nessun fascicolo o documento cartaceo con me. Mi ricordo che predisposi l'atto di citazione di regresso nei confronti di Navarma, davanti al Tribunale di Livorno. Come ho detto prima, la causa

rimase sostanzialmente ferma per un lunghissimo periodo, in quanto pendeva il giudizio penale. Non ricordo se c'era già stata la riforma del codice penale, per cui se c'era ancora una pregiudizialità tecnica o meno.

Quando si risolse il procedimento penale, facemmo quell'accordo transattivo, di cui ho riferito prima, ripartendo quel fondo limite tra i vari assicuratori di Snam e Snam stessa. Ci furono due azioni di regresso: un'azione di regresso da parte di Snam per danni non assicurati e un'azione di regresso da parte dello Skuld per i danni che aveva pagato, sostanzialmente antinquinamento, nonché l'azione di regresso di Padana Assicurazioni, che era per la perdita totale della nave Agip Abruzzo e, non ricordo, ma presumo anche per la perdita di una parte del petrolio greggio caricato sulla nave stessa.

PRESIDENTE. Ci sono domande? Prego, onorevole Simona Bonafè.

SIMONA BONAFÈ. Grazie, Presidente.

Avvocato, la saluto e la ringrazio della sua presenza. Parto anch'io da una premessa. Noi, come lei ben sa, siamo una Commissione d'inchiesta con poteri ben determinati e, devo dire, anche con una responsabilità, quella istituzionale, di contribuire alla verità di questa tragedia, di questa vicenda, quindi ogni informazione che lei ritiene utile dare è per noi fondamentale per il compito che ci è stato assegnato.

Il Presidente ha cercato più volte di capire, ed effettivamente anch'io continuo ad essere molto perplessa. La petroliera era ferma alla fonda, eppure ha accettato di sottoscrivere un accordo che, per certi versi, apriva a una responsabilità. Lei dice che poteva anche esserci l'uno per cento di responsabilità. O meglio, lei dice che il codice prevede che ci sia la responsabilità solidale tra le navi collidenti in caso di corresponsabilità e che questa corresponsabilità può anche riferirsi all'uno per cento, mettiamo anche meno, o mettiamo, magari, anche di più. La domanda che le voglio fare è questa: lei non ha escluso che non ci fossero responsabilità, giusto? Lei dice: «A quel punto, io potevo anche pensare che ci fosse lo 0,1 di responsabilità e ho comunque sollecitato i miei clienti a risponderne».

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Credo di non aver detto esattamente così.

SIMONA BONAFÈ. Me lo può spiegare meglio?

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Ho detto che la decisione di questo accordo, il negoziato di questo accordo fu condotto a livello di clienti. Ho anche detto «presumibilmente di vertice» e non ripeto le motivazioni per cui ho detto «presumibilmente di vertice».

Dopodiché, ho detto: sotto il profilo tecnico-giuridico non c'è avvocato al mondo che possa non raccomandare al proprio cliente: «Guarda, non posso escludere che un domani un giudice non attribuisca lo "zero virgola" per cento o l'uno per cento di corresponsabilità alla nave "innocente"». La responsabilità solidale non è *pro quota*, ma è responsabilità solidale totale, quella dell'articolo 484 del codice della navigazione, per i danni alla persona. Per cui, anche se c'è l'uno per cento di corresponsabilità, solo l'uno per cento, il danneggiato per danni alla persona può rivolgersi per il 100 per cento nei confronti dell'uno per cento. Tenga presente questo. Dopodiché, l'uno per cento andrà in regresso sul 99 per cento di responsabilità.

SIMONA BONAFÈ. Lei mi perdonerà, non sono un avvocato, però per capire lo chiedo a lei: se il giudice attribuisce lo 0,1 per cento di corresponsabilità, non si paga per lo 0,1 per cento di corresponsabilità, ma si paga per il 100 per cento di corresponsabilità.

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Sì. Il danneggiato per danni alla persona o la parte civile...

SIMONA BONAFÈ. Quindi, lei dice, vale la pena rischiare lo 0,1 perché comunque sarebbe il 100 per cento.

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Questa è una valutazione tecnico-giuridica, che credo qualunque avvocato al mondo farebbe al suo cliente. Vuoi escludere che ci sia un giudice che ti dia lo 0,1? No, non lo puoi fare. Nessun avvocato al mondo le dirà: «Stai tranquillo, vincerai al 100 per cento, te lo garantisco e te lo sottoscrivo». Nessuno lo fa. È una scelta, a questo punto, di opportunità giuridica.

Ritorno alla domanda che mi aveva fatto poc'anzi il Presidente: qual era il vantaggio per Snam di questo accordo? Questo è un vantaggio indubbio. Tra l'altro, le richieste risarcitorie arrivarono a Navarma in maniera copiosa, ma qualcheduna arrivò anche alla Snam. In virtù di questo accordo, dell'accordo del 18 giugno 1991, furono prese in carico da Navarma e dai suoi assicuratori.

Spero di aver chiarito il punto, onorevole.

SIMONA BONAFÈ. Se devo essere sincera, non del tutto.

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Però lei non è avvocato. Se c'è qualche avvocato nella Commissione, probabilmente...

SIMONA BONAFÈ. Il Presidente.

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Il Presidente è avvocato. Sono sicuro che il Presidente non avrà mai escluso a un suo cliente uno "zero virgola" di possibile soccombenza.

PRESIDENTE. Lei sa bene che c'è il principio della graduazione della colpa, eventualmente. Non siamo nel campo di responsabilità di altra natura, quindi riesce difficile, anche nell'ipotetica... Penso che lei abbia fatto solo un'ipotesi. Noi vorremmo capire.

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Io le ho fatto l'ipotesi…

PRESIDENTE. Anche solo lo 0,1 per cento di una ipotetica responsabilità addebitabile all'Agip Abruzzo, avremmo voluto capire in che cosa o quali potessero essere gli elementi allora anche da far soltanto in astratto ipotizzare, neanche un concorso di responsabilità, perché se c'è anche uno 0,1 siamo nel campo del concorso, ma qual è in concreto il dubbio che allora si aveva su una ipotetica responsabilità dell'Agip Abruzzo.

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Presidente, io le ho risposto che in concreto non c'è nulla. È semplicemente una scelta di opportunità, non di concretezza. Credo che questo sia quanto ho detto ed è quanto ribadisco.

SIMONA BONAFÈ. Posso chiederle, avvocato, se ricorda l'importo del danno alle persone e del danno alle cose?

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. No, ma il danno alle persone fu ampiamente superiore al danno alle cose. Probabilmente, l'avvocato dello

Studio Mordiglia che seguiva la questione, se non oppone il segreto professionale, ricorderà gli importi erogati complessivamente.

SIMONA BONAFÈ. Quindi, lei dice che il danno alle persone era nettamente maggiore del danno alle cose.

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Secondo me sì. Il mio ricordo è sì.

SIMONA BONAFÉ. E se fosse stato, invece, inverso? Se ci fosse stato un danno alle cose decisamente più grande, di un ordine di grandezza più grande rispetto al danno alle persone, questo suo ragionamento starebbe in piedi lo stesso oppure no?

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Secondo me, la decisione presa dai vertici assicurativi e delle società - come ho detto - fu una decisione di opportunità, che non seguì un criterio economico stretto. La scelta fu di definire la più grande tragedia che si fosse verificata in tempi rapidi, che consentissero ai familiari delle vittime un ristoro rapido. Questa era, sostanzialmente, la motivazione di questo accordo. Ho aggiunto anche, siccome come dice giustamente il Presidente, le assicurazioni - aggiungo, come anche le banche - non sono opere di bene, avranno fatto i loro conti, il loro ragionamento. L'ho detto prima: gli assicuratori si devono portare i danni a riserva, eccetera; gli assicuratori a loro volta sono riassicurati; i riassicuratori non è detto che tra vent'anni ci siano tutti ancora e che non abbiano subìto le vicende che in vent'anni possono accadere. Probabilmente, c'è stato anche un ragionamento di questo tipo.

Ho detto che, per la mia esperienza professionale e personale, i sinistri più importanti sono sempre… «Sempre», forse esagero, ma il mio ricordo è che siano stati definiti tutti in tempi abbastanza rapidi.

SIMONA BONAFÈ. Sempre sull'accordo, poi ho altre cose da chiederle. Lei, per caso, ricorda quale delle due parti prese l'iniziativa di arrivare all'accordo?

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. No, non ho questo ricordo, onorevole.

SIMONA BONAFÈ. Un'altra cosa. Lei ha riferito prima che il carico del greggio assicurato era di proprietà di Agip, immagino intendesse Agip Spa.

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Sì, Agip Spa.

SIMONA BONAFÈ. Bene. Lei ha mai avuto a che fare con una società del gruppo Agip Overseas Limited, di diritto inglese?

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. No, non ho mai avuto a che fare, pur essendo stato per molti anni avvocato di ENI. Non l'ho mai sentita. Di che anno è questa società? A quali anni si riferisce?

SIMONA BONAFÈ. Sicuramente operativa nel 1991.

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. No, non l'ho mai sentita. Aggiungo che nel 1991 non avrei neanche avuto ragione di sentirla, perché non avevo un coinvolgimento nel settore *trading* del gruppo ENI. Noi eravamo avvocati di Padana Assicurazioni.

SIMONA BONAFÈ. Un'altra cosa. Il carico della petroliera prima ci ha detto essere stato risarcito...

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Indennizzato, forse.

SIMONA BONAFÈ. Mi faccia capire. Il carico era da considerarsi andato perduto. È corretto?

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Non ho ricordi esatti se l'intero carico o quale quota del carico fu ritenuta perduta. Se avessi l'atto di citazione nella rivalsa del Tribunale di Livorno probabilmente troveremmo il dato. Presumo che Padana Assicurazioni agisse in regresso per danni alla nave e danni al carico.

Quello che ricordo è che andò perduto sicuramente il carico della cisterna 1 di dritta, dove andò a collidere la Moby Prince, che poi fu fatale, perché la compressione e la rottura della cisterna

fecero sì che quel greggio partì in modalità lanciafiamme, si incendiò per via delle scintille e quant'altro nell'impatto, e irrorò la Moby Prince. Quella fu la ragione di questa tragedia immane.

La cisterna 1 di destra sicuramente. Per le altre non ho veramente ricordo di cosa fece poi l'Agip Abruzzo, se andò a scaricare, a completare lo sbarco alla raffineria di Livorno dove il carico era destinato o che cosa fu fatto della rimanente parte, se andò in qualche altra raffineria, se fu rivenduto. Non ho ricordo. Può darsi che la nave sia andata in raffineria a Livorno.

SIMONA BONAFÈ. Avrei un'altra domanda da farle, se permette.

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Aggiungo una cosa. Quando avremo l'atto di citazione, se lo troverete, e casomai se il maggiore Nacca me ne fa avere una copia, potrò aggiungere qualche commento. Lì probabilmente si chiarirà questo aspetto, cioè quante tonnellate, migliaia di tonnellate di greggio furono perdute.

SIMONA BONAFÈ. Un'altra domanda, avvocato. In seguito ai ristori, la Padana Assicurazioni ha poi avuto problemi di riserve, che lei sappia?

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Non ne ho idea, ma non credo. La Padana Assicurazioni era un assicuratore di prim'ordine, assicurava tutto il gruppo ENI, e ogni tanto forse assicurava anche qualcosa sul mercato. Pensi che assicurava tutti gli impianti del gruppo ENI, tutte le navi del gruppo ENI, tutti i carichi del gruppo ENI, e a sua volta aveva i suoi trattati riassicurativi.

Il tecnicismo della riserva fa sì che se oggi lei ha, come assicuratore, una domanda da un milione di euro, l'anno prossimo lo deve portare a un milione più gli interessi, e via così. Quindi, si porta questo danno avanti, avanti, avanti, avanti, e si gonfia sempre di più. No, la Padana era una compagnia assolutamente di prim'ordine, con i suoi trattati riassicurativi. Tutti i riassicuratori sono stranieri, sostanzialmente. Assolutamente, solidissima e ben gestita.

PRESIDENTE. Prendo spunto da un concetto che lei ha ripetuto più volte, ossia che fu una decisione del vertice. Avendo avuto un ruolo di consulenti, siete stati interpellati in questo processo decisionale oppure no, avete dovuto solo confezionare l'accordo transattivo una volta che addivennero a questa decisione? C'è stato un livello di interlocuzione nell'assumere questa decisione da parte dei vertici con voi come studio legale?

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Il mio ricordo è no, non ho ricordo di aver mai partecipato a una riunione con vertici; semmai ricordo di aver mantenuto la nostra interlocuzione con il direttore del ramo, quello che chiamiamo *Marine*, della Padana Assicurazioni. Il mio ricordo è di aver confezionato l'accordo, che - se lo ha letto - è piuttosto semplice. Tra l'altro, all'epoca non c'era la posta elettronica, quindi l'elaborazione di un testo era molto più rudimentale di oggi, che probabilmente lo avremmo scambiato in non so quante versioni, il *markup*, revisione uno, due, tre, quattro, etc. Forse c'erano già la videoscrittura e il fax. Non ho ricordi di alcuna riunione decisoria, ma solo della successiva esecuzione dell'accordo. Tra l'altro, il testo è in lingua inglese, perché c'erano sia lo *Standard Club* che lo Skuld che erano stranieri, quindi probabilmente fu fatta la scelta di redigerlo in inglese.

PRESIDENTE. La sua personale convinzione, visto che lei è lì nell'immediatezza, partecipa alla parte dell'indagine amministrativa, ancora siamo in un periodo in cui le indagini difensive non esistevano neanche dal punto di vista procedurale.

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. No, non esistevano.

PRESIDENTE. Lei, però, ha modo di partecipare all'indagine amministrativa, presenzia agli esami di tutto l'equipaggio.

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. No, non di tutto l'equipaggio. Mi pare di aver presenziato all'esame di Rolla, che era il terzo ufficiale, e mi ricordo l'esame del pilota Sgherri, che era il pilota di porto. Di questi due ho un ricordo, nonostante siano passati trentaquattro anni. Questi due li ricordo, gli altri sinceramente non li ricordo.

PRESIDENTE. La sua valutazione quale fu? Al di là del fatto che non vi fu un'interlocuzione né formale né informale con i vertici, come studio su quella possibile minima percentuale di responsabilità *ex* articolo 484 del codice della navigazione, visto che ormai è stato sciolto il segreto professionale, qual era la sua valutazione? Qual era l'appiglio perché ci potesse essere un profilo di responsabilità?

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Secondo me non…

PRESIDENTE. Gliela faccio anche più secca. Era il profilo della nebbia per cui non erano state accese le luci, o era il punto di fonda, o era altro?

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Come ho detto prima, non c'è nessun avvocato che possa escludere…

PRESIDENTE. E questo…

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. E questo è il motivo di fondo. La sua domanda nello specifico? Erano state sollevate varie contestazioni, il punto di fonda, la nebbia che c'era o non c'era, il radar acceso subito o non acceso, i suoni, ma…

PRESIDENTE. Io parlo proprio della posizione Agip. Qual era il punto che poteva contribuire a incidere in misura percentuale, seppur minima, in un profilo incidente ai fini dell'articolo 484 del codice della navigazione. Per l'idea che lei ha avuto…

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. In sede penale poi ci sono state delle sentenze, con condanne e assoluzioni, quindi evidentemente…

PRESIDENTE. Anche se ci fu la contestazione che un ufficiale dell'Agip non accese tutte le luci, quindi era già un profilo di…

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Ha visto che, essendo stata mossa questa contestazione, la contestazione c'era. In sede civile, lei sa che questa vicenda avrebbe visto la nomina di un consulente tecnico d'ufficio obbligatoria, trattandosi di un sinistro marittimo. Ma lei sa che cosa deciderà il consulente tecnico? Le variabili sono tante. Per cui, la scelta di opportunità prevalse. Non c'era nessun motivo specifico. C'erano varie contestazioni, a mio avviso non particolarmente fondate, perché il punto di fonda, di ancoraggio non era rilevante, la nebbia, secondo le testimonianze di chi c'era, era arrivata, eccetera. Però, detto questo, vi erano delle contestazioni. Allora, motivi di opportunità hanno sicuramente consigliato quel percorso; opportunità tecnico-giuridica che si aggiunge probabilmente ai motivi di carattere più ampio a cui abbiamo fatto riferimento prima.

PRESIDENTE. Ci sono altre domande?

Se non ci sono altre domande, direi che possiamo chiudere qui l'audizione dell'avvocato Longanesi Cattani, che ringrazio e che invito, se avesse qualunque altro elemento a sua disposizione, a farlo pervenire alla Commissione; anche in relazione alle domande che ha posto la collega Bonafè, se può avere contezza esattamente e in che misura è stata formulata la domanda per quanto riguarda l'indennizzo del carico dell'Agip Abruzzo. Relativamente a quegli aspetti, se avete rinvenuto l'atto di citazione a cui faceva riferimento, le chiedo se ci può far pervenire anche due righe per iscritto.

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Presidente, senz'altro. Se troviamo quell'atto di citazione, probabilmente ci aiuterà a capire.

PRESIDENTE. Lei e l'avvocato Boglione quindi per la Padana. Ricorda chi erano i legali delle altre parti? Se ha questo ricordo.

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Lato Snam o complessivamente?

PRESIDENTE. Lato Snam, se è possibile, e poi anche per quanto riguarda i colleghi delle altre compagnie assicuratrici che intervennero.

ROBERTO LONGANESI CATTANI, *legale di Padana Assicurazioni all'epoca del disastro*. Lato Snam-Padana Assicurazioni, lo Studio Legale Boglione. L'avvocato Angelo Boglione è mancato 7-8 anni fa. Il figlio Giandomenico forse non era ancora laureato, quindi non partecipò a questa vicenda. Peraltro, eravamo uno studio piccolo, molto affermato ma piccolo. Quindi, questa vicenda la seguimmo l'avvocato Angelo Boglione ed io.

Il legale interno di Snam, come ho detto, si chiamava - spero si chiami e goda di ottima salute - Guido Zavattoni.

I legali dello Skuld erano dello Studio Legale Balestra di Genova, l'avvocato Nicola Balestra, che non c'è più, e mi pare l'avvocato Kristian Kielland che, anche lui, non c'è più. D'altronde, sono passati trentaquattro anni, Presidente.

Noi ci appoggiammo - all'epoca c'erano ancora i domiciliatari, perché non c'era il processo civile telematico, oggi invece faremmo tutto in PCT - all'avvocato Roberto Cartei, il quale era domiciliatario su Livorno, per l'azione di rivalsa in sede civile. Il penale, invece, lo seguì l'avvocato

Uccelli. All'avvocato Guido Zavattoni, in sede Snam, quando andò in pensione, subentrò l'avvocato Spiller, che deve poi aver lasciato il gruppo ENI.

Lato Navarma, per parte assicuratori e soprattutto P&I c'era lo Studio Legale Mordiglia. L'avvocato Maurizio Mazzocchi fu colui che seguì con grande capacità ed efficienza la gestione di tutti i reclami delle parti civili. Non so se ci fosse anche lo Studio Legale Cimmino Carnevale di Napoli. Questo non lo ricordo. Non so se lei… C'era, va bene. Beniamino Carnevale, che è rimasto storicamente l'avvocato di Navarma e poi di Moby, insomma del gruppo Onorato. Però, la parte più attiva la svolse lo Studio Legale Mordiglia nella gestione di quelle decine e centinaia di reclami.

Altri nominativi io non me li ricordo, Presidente.

(Il seguito del resoconto è disponibile in modalità riservata presso l'archivio della Commissione, in base alla delibera istitutiva della Camera dei deputati del 17 ottobre 2023).

PRESIDENTE. Se non ci sono altre domande, ringraziamo l'avvocato Roberto Longanesi Cattani e dichiaro conclusa l'audizione.

(L'audizione termina alle ore 13)