

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA
SUL CICLO DEI RIFIUTI E SULLE ATTIVITÀ
ILLECITE AD ESSO CONNESSE

RESOCONTO STENOGRAFICO

12.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 2 OTTOBRE 2002

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **PAOLO RUSSO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni del presidente:		C. Spa, sulla vicenda della nave <i>Jolly Rubino</i>:	
Russo Paolo, <i>Presidente</i>	2	Russo Paolo, <i>Presidente</i>	2, 10, 12, 13, 14, 15, 16
Sulla pubblicità dei lavori:		De Petris Loredana (Verdi-U)	11, 13, 14, 15, 16
Russo Paolo, <i>Presidente</i>	2	Messina Ignazio, <i>Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. Spa</i> ...	3, 10 11, 12, 13, 14, 15, 16
Audizione del dottor Ignazio Messina, amministratore delegato, e dell'avvocato Alberto Tamburini, consigliere di amministrazione, della società Ignazio Messina &		Nocco Giuseppe Onorato Benito (FI)	16
		Tamburini Alberto, <i>Consigliere di amministrazione della società Ignazio Messina & C. Spa</i>	13

La seduta comincia alle 14.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Comunicazioni del presidente.

PRESIDENTE. Comunico che l'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, nella riunione tenutasi in data 25 settembre 2002, ha convenuto che la Commissione possa avvalersi, quali consulenti con incarico a tempo parziale non retribuito, del maggiore Antonio Menga, comandante della sezione operativa centrale del comando Carabinieri per la tutela dell'ambiente, del dottor Fernando Fuschetti, coordinatore regionale del Corpo forestale dello stato per la Campania, del tenente colonnello Luca Pierantonio Lencioni, della Guardia di finanza, del dottor Marco Marchetti, dell'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia, e del direttore generale dell'ANPA, professor Renato Angelo Ricci. Ricordo che la designazione dei suddetti collaboratori era stata preventivamente richiesta con apposite lettere autorizzatorie agli organi di vertice delle istituzioni medesime.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Comunico altresì che l'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, nella riunione tenutasi in data odierna, ha convenuto che il vice brigadiere Nicola Anguilano cessi la propria collaborazione con la Commissione dalla medesima data. Desidero a tal fine manifestare l'apprezzamento mio personale e della Commissione per l'elevato impegno e

la professionalità dimostrati dal vice brigadiere Nicola Anguilano nell'adempimento dei compiti a lui assegnati.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna verrà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Audizione del dottor Ignazio Messina, amministratore delegato, e dell'avvocato Alberto Tamburini, consigliere di amministrazione, della società Ignazio Messina & C. Spa, sulla vicenda della nave Jolly Rubino.

PRESIDENTE. Ricordo che, secondo quanto concordato in sede di programmazione dei lavori dall'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, la Commissione intende procedere ad una serie di audizioni mirate ad approfondire la vicenda della nave *Jolly Rubino*, andata in fiamme ed arenatasi al largo di Capo Santa Lucia in Sudafrica il 10 settembre. Da notizie di stampa sembrerebbe che la nave trasportasse anche *container* pieni di sostanze e rifiuti pericolosi.

L'audizione odierna del dottor Ignazio Messina, amministratore delegato, e dell'avvocato Alberto Tamburini, consigliere di amministrazione, della società Ignazio

Messina & C. Spa, potrà costituire l'occasione per acquisire dati ed elementi informativi sugli aspetti legati alle cause dell'incidente, alla tipologia di sostanze che la nave trasportava nei *container* a bordo e in merito all'entità delle sostanze che sarebbero in parte fuoriuscite dalla nave a seguito dell'incidente.

Nel rivolgere un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata, do la parola al dottor Ignazio Messina e quindi all'avvocato Alberto Tamburini, riservando eventuali domande dei colleghi della Commissione al termine dei loro interventi.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. Spa*. Signor presidente, ringrazio lei e la Commissione per l'opportunità che ci è stata fornita di chiarire la situazione a seguito dell'incidente alla *Jolly Rubino*; devo confessare però di essere un po' sorpreso dalla convocazione della Commissione d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti dato che il codice della navigazione obbliga il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ad aprire un'inchiesta per gli eventi che accadono in mare.

Poiché non so quale sia il vostro livello di conoscenza della società, né conosco personalmente i singoli componenti la Commissione, procederò ad una brevissima presentazione. La compagnia di navigazione Messina è italiana ed è stata fondata nel 1921; abbiamo avuto sempre navi di bandiera italiana con equipaggi italiani anche quando i costi delle bandiere estere erano sicuramente più bassi, e svolgiamo servizi internazionali marittimi di linea; all'inizio, nel 1921, utilizzavamo navi tradizionali, poi siamo passati alle navi specializzate RO-RO, abbiamo sempre svolto servizi marittimi per l'Africa e il Medio Oriente (intendendo per Medio Oriente il Mar Rosso ed il Golfo Persico fino all'India e al Pakistan, nelle rotte Nord-Sud). Siamo una società familiare, possediamo 17 navi di proprietà e, a parte una che è *full container*, le rimanenti sono navi specializzate portacontenitori RO-RO e possono essere caricate sia dall'alto,

utilizzando le gru di terra, sia via rampa in coperta e nelle stive; si tratta di navi che non vengono più realizzate perché molto onerose, la cui costruzione risale per alcune alla fine degli anni settanta, per altre agli anni ottanta. La stragrande maggioranza delle compagnie di navigazione si sono orientate verso le navi *full container* che risultano meno onerose sia in termini di acquisto, sia di gestione perché sono più veloci da scaricare e perché non hanno mezzi di bordo.

L'utilizzo del contenitore si è sviluppato enormemente perché con la concorrenza presente su tutte le linee di tutte le compagnie internazionali i noli sono scesi.

La *Jolly Rubino* — realizzata da un cantiere giapponese — è stata definita dai giornali « carretta del mare » solo perché è stata costruita nel 1978, ma pur avendo più di vent'anni ha un doppio scafo (mentre alcune petroliere che ancora circolano non lo hanno), due motori e quindi nel caso uno andasse in avaria ne rimane sempre un altro per la manovrabilità e la conduzione della nave; due eliche trasversali, una di prua ed una di poppa, ed è stata iscritta in due registri, il RINA — come compagnia di navigazione italiana siamo obbligati ad iscriverla sotto questo registro — e l'ABS, ciò a maggiore garanzia.

La nave è stata sottoposta a lavori di straordinaria manutenzione nel 2000 per circa 6 miliardi ed ha subito un processo di ringiovanimento a seguito del quale il RINA ha riconosciuto che si tratta di una nave « anziana di dodici anni » pur essendo stata varata nel 1978.

Sin dal 1921 ci siamo specializzati sulle rotte dell'Africa tant'è che questa nave veniva impiegata sulla linea che partendo dal Mediterraneo serve i porti dell'East Africa, dell'Arabia Saudita, e del sud Africa; tutte le nostre navi si chiamano Jolly (perché possono trasportare qualsiasi tipo di merce, veicoli, merce varia, merce a secco e *container*) più il nome di un colore.

Come prevede la normativa internazionale il 10 agosto la nave è stata sottoposta nel porto di Marsiglia al controllo del Port

State Control — che ha superato indenne — volto a verificare le condizioni di navigabilità comprese le dotazioni di sicurezza, i sistemi antincendio, la professionalità e la qualificazione del personale: se qualcuno vorrà prendere visione della documentazione potrò mostrarla. Tutto ciò un mese prima dell'incidente, quindi non c'era nulla che non funzionasse o che non fosse a norma secondo le più recenti discipline.

Il fatto che non sia una carretta del mare è dimostrato da una circostanza specifica: nonostante l'incidente si sia verificato tra le ore 19 e 20 del 10 settembre (il comandante ha abbandonato la nave intorno alla mezzanotte) la nave è rimasta in balia del mare forza 9, con onde tra gli otto e i dieci metri ed un vento di circa novanta nodi finché le correnti l'hanno spinta a spiaggiarsi a nord del faro di Santa Lucia. Ovviamente una nave in balia del mare si mette di traverso e questo natante, pur essendo divorato da un incendio, è rimasto a galla nonostante le sbandate di oltre 50 gradi e non si è danneggiato in alcun modo finché, come ho già detto, si è spiaggiato. Era completamente sbattuta e coperta dal mare pur avendo una fiancata alta 40 metri, ma non è andata a fondo, non ha avuto alcun danno, non ha avuto niente: scusate, ma noi consideriamo le nostre navi come delle persone per cui diciamo che non voleva affondare, che ha voluto resistere. Poi, una volta giunta sulla spiaggia, non aderendo perfettamente al fondo e continuando l'incendio che non si è riusciti a domare, ha subito la frattura della prua. In quelle condizioni nessuna nave avrebbe resistito, neppure se avesse avuto un anno di vita! Ho portato con me le foto della nave che, se il presidente riterrà opportuno, potrò mostrare agli onorevoli commissari.

Per quanto riguarda i traffici, ci consideriamo una sorta di tram del mare e spiego il perché. I servizi marittimi internazionali di linea hanno un itinerario prestabilito e partenze a giorni fissi; noi prevediamo una partenza ogni quindici giorni, nel senso che il sabato partiamo dal porto di Genova e successivamente da

Napoli, Aqaba, Jeddah, Djibouti, Mombasa, che è in Kenia e non in Etiopia, e dal porto sudafricano di Durban per poi rientrare a Mombasa, a Jeddah, Marsiglia, e poi di nuovo Genova, Napoli ecc. Essendo un servizio di trasporto di linea le nostre navi partono indipendentemente dal numero dei contenitori di merce a bordo: siamo obbligati a partire per rispettare il programma prestabilito. Le convenzioni internazionali prevedono per questo tipo di trasporto che i caricatori riempiano i contenitori e li sigillino con un loro sigillo, a tutela della merce; sulle polizze di carico vi è una dicitura specifica *said to contain* che significa « dicesi contenere » e i vettori (cioè noi) in nessun modo possono aprire i contenitori che vengono verificati in Italia e all'estero dalle autorità doganali oltre che dai soggetti titolati a svolgere i controlli, con i quali collaboriamo. Ripeto, noi ci limitiamo al trasporto dei contenitori di nostra proprietà (nel nolo è compreso l'utilizzo del contenitore) limitandoci a prendere atto di quello che il caricatore dichiara di aver stivato nel contenitore.

Per quanto riguarda i controlli per le merci cosiddette pericolose — passatemi il termine — le convenzioni internazionali, gli IMDG *code* dell'IMO, prevedono particolari procedure di certificazione da parte del caricatore il quale deve dichiarare il contenuto alle autorità competenti di ogni Stato (l'autorità marittima, doganale, portuale e via dicendo). Ho portato con me le dichiarazioni redatte dai caricatori nel porto di Durban, perché nel momento dell'incidente la nave, oltre ai contenitori vuoti, aveva a bordo solo merce imbarcata nel porto di Durban. Alcuni giornali hanno avanzato il sospetto che la nave trasportasse rifiuti o sostanze nocive sin dall'Italia, ma nel nostro paese la nave è passata sotto i controlli di tutti, come tutte le navi. Ricordo nuovamente che svolgiamo questi servizi dal 1921 e che nel 1977 ci siamo spostati dal porto di Genova in quello di La Spezia per poi ritornare nel 1996 a Genova per mancanza di spazio e da sempre, come qualsiasi operatore marittimo, siamo soggetti a tutti i tipi di

controllo. Tutte le osservazioni sono in funzione del caricatore che ha stivato la merce: se a seguito di ispezioni vengono trovate merci rubate, ci si rivolge al caricatore o al ricevitore (nel caso delle importazioni) dato che il vettore non è responsabile del carico nel contenitore. È ovvio che se al posto di un'autovettura Fiat (caricata a secco, cioè non in un contenitore e quindi ben visibile) il caricatore pretende di caricare un camion lo scambio non viene accettato perché la merce non corrisponde alla descrizione. Ripeto, sui *container* è posto il sigillo da parte del caricatore che solo la dogana può aprire.

Ripeto, al momento dell'incidente sulla *Jolly Rubino* non vi era alcun tipo di merce imbarcata nei porti all'inizio del viaggio, ma solo quella caricata nel porto di Durban. Abbiamo il manifesto di carico e i caricatori sono facilmente identificabili trattandosi di multinazionali note; non ci sono nomi strani o condizioni particolari che ne impediscano l'identificazione e ciò vale tanto più per le merci pericolose, specie in ordine alle dichiarazioni presentate all'autorità per ottenere l'imbarco sulle nostre navi. Questa è la stessa, identica procedura seguita da tutte le navi, compresa la *Jolly Rubino*, che fanno servizio dall'Italia per l'Africa e viceversa. Il Lloyd Triestino, la Maersk, la Evergreen ed altre compagnie che svolgono il nostro stesso servizio, magari seguendo altre rotte, cioè passando dal canale di Suez o da Gibilterra, possono scegliere chiunque per trasportare questo tipo di merce, ma i servizi sono gli stessi.

La merce cosiddetta pericolosa era stivata in contenitori e quindi poteva essere imbarcata su qualsiasi tipo di nave; il fatto che si trattasse di una nave RO-RO anziché *full container* non cambia nulla. I contenitori della merce cosiddetta pericolosa erano tutti caricati in coperta, secondo quello che prevede l'allegato III della MARPOL 73/78 (ossia i principi di segregazione tra i diversi tipi di merce cosiddetta pericolosa secondo gli standard internazionali) e non c'era alcun tipo di

merce sospetta o radioattiva che non fosse stata dichiarata: niente di niente, non c'era nulla!

Scusate la parentesi, ma se davvero avessimo voluto affondare la nave, non l'avremmo fatto certo vicino alla costa e in quelle condizioni! Lungo le coste italiane si sono avuti incidenti di questo genere ma, come è già stato detto di fronte a questa Commissione, si è trattato di affondamenti strani tant'è che non si è più trovato l'equipaggio, né è stata avvisata l'autorità marittima. Noi invece abbiamo avvisato tutti immediatamente e la stessa notte dell'incidente, dopo poche ore, tramite i nostri assicuratori abbiamo stipulato un contratto di salvataggio con la Smit Marine, che è la più grande compagnia di rimorchio e salvataggio, per poter salvare la nave e il carico. Fortunatamente non ci sono state vittime e tutto si è svolto in maniera regolare.

Da parte di alcuni organi di stampa si è sostenuto che la nave fosse una cisterna e che trasportasse carburante; l'informazione va rettificata dal momento che la nave aveva carburante a bordo ma solo ed esclusivamente per il funzionamento dei motori: è come se ognuno di noi venisse accusato di trasportare benzina solo perché le nostre autovetture hanno il carburante nel serbatoio. La nave è lunga 190 metri e larga 28 e può portare 1.550 teu, ma a bordo ne aveva purtroppo soltanto 377 (dico purtroppo perché il carico era esiguo); vi erano due veicoli industriali, un'auto e merce varia, ossia *coils* e lastre di acciaio; sulla coperta, quindi sul ponte principale e a vista, vi erano 99 contenitori da 20 piedi, e non pollici, e 75 contenitori da 40 piedi per un totale di 9 mila tonnellate su una possibilità di trasporto circa di 30 mila; la merce pericolosa era contenuta in 47 contenitori stivati secondo le norme internazionali (abbiamo portato anche la tabella della MARPOL se si intende controllare la classe merceologica che non ha avuto bisogno di essere segregata).

Per quanto riguarda il *bunker*, la nave è dotata di casse per trasportarne 4.500 tonnellate e a bordo ve ne erano 1.100: il

porto di partenza è Marsiglia a cui seguono Genova, Napoli e Gedda dove si fa rifornimento, tant'è che il 21 agosto sono state imbarcate 1.200 tonnellate, pur essendovene ancora a bordo; dopo Mombasa la nave ha toccato Durban e poi avrebbe dovuto ritornare a Jeddah dove avrebbe dovuto imbarcare altre 800 tonnellate per poter finire il viaggio di ritorno: per avere un'idea dei consumi, pensate che questo tipo di nave brucia circa 55 tonnellate al giorno per 24 ore di navigazione. Per maggior chiarezza ribadisco che su 4.500 tonnellate di trasporto complessivo, la *Jolly Rubino* ne aveva a bordo 1.100, in assoluta sicurezza. Su 500 tonnellate totali di gasolio per il funzionamento dei gruppi elettrogeni, ne aveva a bordo meno della metà, cioè 225 tonnellate: non trasportava idrocarburi, benzina, gasolio né petrolio, ma aveva solamente nei serbatoi il necessario per poter navigare; poiché in mare si possono incontrare correnti avverse o cattive condizioni meteorologiche, si imbarca sempre una maggiore quantità di carburante, come prescrivono le norme per sicurezza.

Dopo che tutti i caricatori hanno certificato la merce presente a bordo, l'equipaggio è tenuto a certificare il piano di carico secondo le regole internazionali e, di conseguenza, è stato firmato il certificato del piano di carico delle merci pericolose. In passato siamo stati accusati da parte di Legambiente e del WWF di trasportare rifiuti pericolosi radioattivi, nocivi e tossici: non abbiamo mai trasportato questo genere di rifiuti o di merce; non è mai stato accertato, né siamo stati mai incriminati di aver trasportato materiali di questa natura, si è sempre trattato solo di illazioni; la stessa Legambiente, all'atto della denuncia del 1997, ha sostenuto che lancia il cosiddetto sasso nello stagno per vedere che cosa succede, ma non è mai accaduto nulla.

Ricordo un caso. Poiché l'Italia è stata obbligata ad andare a riprendere i rifiuti tossici trasportati in Libano, non dalle nostre navi — perché mai è stato accertato e mai li abbiamo trasportati —, è stata indetta una gara pubblica alla quale la

Messina non ha partecipato, a differenza di altre società tra cui la Monteco, che ha vinto l'appalto per la gestione del trasporto e dello smaltimento dei rifiuti. Questa società ha fatto una selezione per noleggiare una nave e noi abbiamo proposto la *Jolly Rosso*; insomma noi abbiamo noleggiato una nave ad un terzo soggetto per effettuare un trasporto per conto dello Stato italiano (ho il contratto per chiunque lo volesse consultare), tutto alla luce del sole. Premesso che siamo assolutamente favorevoli alle indagini ed alle verifiche che permettano una maggiore tutela dell'ambiente, aggiungo che una volta giunta nel porto di La Spezia la nave è stata fermata dalle autorità perché i contenitori non potevano essere sbarcati, forse anche a seguito dello scandalo della discarica di Pittelli. Un aneddoto: gli addetti saliti a bordo per verificare la merce imbarcata erano dotati di attrezzature specifiche, mentre il nostro equipaggio viveva su quella imbarcazione ormai da qualche mese senza alcun problema tant'è che, a quel punto, ci siamo preoccupati per il nostro personale ed abbiamo chiesto assicurazioni.

Per quanto riguarda il porto fluviale di Koko, in Guinea, nessuna delle nostre navi poteva approdarvi a causa del suo limitato pescaggio, circa 5 metri. Il bando è stato vinto da una società che ha preso a noleggio una nave da un'altra compagnia italiana, la Grimaldi; credo che i rifiuti fossero dello stesso tipo.

Un altro caso: su alcuni contenitori da noi sbarcati a La Spezia è stato riscontrato un certo livello di radioattività: su 60 contenitori quattro sono risultati positivi al cesio. All'esterno non vi era alcuna traccia di radioattività, ma una volta aperti ed analizzati gli scarti di fonderia, ufficialmente dichiarati in polizza di carico, si è scoperto che parte del contenuto dei quattro contenitori superava i limiti. Vorrei leggervi quello che il Ministero della sanità ha dichiarato il 16 marzo 1994 a proposito di tali limiti: «Alla luce di quanto emerso si conferma che la situazione non rappresenta fonte di particolare rischio per lavoratori, popolazioni e am-

biente. Pertanto, acquisiti tali valori definitivi delle misure effettuate, determina quanto segue: i contenitori possono proseguire verso la destinazione prevista - Austria - L'indicazione di considerare il trasporto degli stessi come trasporto di materiale radioattivo secondo le vigenti normative, ferma restando la dichiarazione dell'accettazione del carico da parte dell'importatore così classificato». Questo traffico era già svolto dal Lloyd Triestino, allora compagnia di Stato, e dalla Mediterranean Shipping Company e sbarcato nei porti di La Spezia e di Livorno; grazie alla denuncia (risultata, ripeto, infondata) che è stata presentata contro di noi, abbiamo perso la possibilità di effettuare il trasporto di questa merce, ma il traffico continua e il materiale viene sbarcato ancora a La Spezia e a Livorno per poi essere trasferito a Trieste. Ripeto, noi non possiamo più effettuarlo perché la società sudafricana ci ha cancellato dall'elenco procurandoci un danno commerciale evidentissimo oltre che un danno d'immagine ingente, il tutto per una mera speculazione. Di conseguenza, domandiamo: visto che il traffico continua, perché non vengono ispezionate anche le navi nei terminal vicini al nostro a La Spezia, dove effettivamente il traffico si svolge?

Questi sono gli unici due casi in cui effettivamente è stato riscontrato qualcosa nei confronti di merce caricata nei contenitori e comunque dichiarata ufficialmente nelle polizze di carico.

Se non ricordo male, ad un certo punto è stato ascoltato il procuratore della Repubblica presso la pretura circondariale di Reggio Calabria, Franco Scuderi, che riportava quanto Legambiente aveva denunciato circa il coinvolgimento delle nostre navi in questi traffici. In alcuni documenti ufficiali, che anche voi potrete leggere, si continua a ripetere che non è stato accertato niente, si dice «Abbiamo tanti *flash*, ma non abbiamo messo le mani su nulla di concreto. Parliamo chiaro, non abbiamo individuato depositi radioattivi e non abbiamo prove di flussi di scorie radioattive, ma conosciamo una serie di

episodi». Non hanno mai accertato nulla nonostante le indagini svolte negli anni scorsi a seguito della denuncia di Legambiente, fondata sul nulla di fatto e non sostenuta da prove.

La *Jolly Rosso* stava tornando da Malta e nella relazione si fa riferimento alla circostanza che durante le indagini furono scoperti dei documenti posseduti da un certo Comerio, il quale si occupava di smaltimento di traffici radioattivi; per vostra informazione specifico che quei documenti non sono altro che carte nautiche acquistabili da chiunque all'Istituto idrografico della marina militare, in cui era segnata solamente la posizione della nave lungo la tratta, cioè i punti nave che il comandante della nave e l'equipaggio devono segnare per capire se la rotta è giusta oppure se vi sono degli scostamenti o dei problemi; carte nautiche che per legge devono essere a bordo. È successo che a causa del forte mare si è rotta la rizza di un rimorchio, che ha bucato la fiancata della nave facendo imbarcare acqua; non potendola più controllare, l'equipaggio ha abbandonato la nave che ha continuato a navigare per un giorno intero e poi si è spiaggiata. Sulla spiaggia si è provveduto alla sua demolizione ed alla bonifica in presenza delle autorità preposte; qualcuno ha affermato che dopo parecchi mesi non si sapeva che cosa fosse successo: era sufficiente verificare il livello della demolizione per saperlo, dal momento che la nave non poteva essere spostata avendo subito pesanti danni, tutto è avvenuto alla luce del sole.

Per quanto riguarda la *Jolly Rubino*, ricordo che mentre in Italia venivano sollevate perplessità, in Sudafrica il vice ministro per gli affari ambientali ed il turismo Rejoice Mabudafhas affermava di essere soddisfatto perché, cito testualmente «Gli armatori» cioè la Messina «si stanno assumendo la responsabilità e stanno sostenendo i costi» - del recupero e della pulizia -. «Apprezzo molto quello che la compagnia» sempre la Messina «sta facendo dato che non abbiamo dovuto chiedere loro nulla; il principio applicabile è che l'inquinatore paghi, ma è lodevole il

fatto che in questo caso sia stato fatto in modo così proattivo. La linea Messina è stata un esempio eccellente per gli altri». Questo è stato pubblicato su Internet per cui è facilmente riscontrabile.

Appena successo l'incidente, come ho già anticipato, abbiamo stipulato immediatamente un contratto di salvataggio con una primaria società in Sudafrica ed è stata costituita una unità di crisi presso la nostra società a Genova ed in Sudafrica. A quest'ultima partecipano, oltre ad un nostro responsabile nella persona del comandante Del Vecchio, la Smit Marine, il P&I Associates, che è la compagnia di assicurazione, il Kwazulu-Natal (KZN) Wildlife, la South African Police Service, il Fire Department, la South African Marine Safety Authority, la Richards Bay Port Authority, Uthungulu District Municipality's (Director of community services in charge of disaster management). È stato istituito anche un *task team* per prevenire il possibile inquinamento formato dal Kwazulu-Natal (KZN) Wildlife, dal Marine Conservation Manager a Santa Lucia, dal Greater St Lucia Wetland Park Authority e dal National Department of Environmental Affairs, che da quella notte stanno adottando tutte le misure precauzionali ed attive per limitare danni all'ambiente.

Il P&I ha incaricato Michael ÓBrein dell'International Tanker Owners Pollution Federation di verificare la presenza di inquinamento — ed abbiamo i suoi rapporti — ed è stato chiamato il signor Sutcliffe della Burgoyne's — consulting scientist and engineers — che hanno partecipato all'individuazione delle cause dell'incendio nella metropolitana di Londra, sulla *Haven* e sulla *Moby Lines* che fuori dal porto di Livorno si era scontrata con una petroliera. Vorrei leggervi un passaggio del rapporto in cui si dice che « Non potendo andare a bordo, appare prematuro speculare sulla possibile causa dell'incendio. Solo quando si potrà accedere a bordo si potrà capire quale è stata la causa ». Se la Commissione lo ritenesse opportuno, potrei dar lettura del giornale nautico che spiega come è avvenuto l'incidente, nonostante siano state adottate

tutte le precauzioni e le procedure per segregare la sala macchine. È stato tirato CO₂ tant'è che nella sala macchine è stato spento l'incendio che, però, si è propagato a parte del carico. L'equipaggio ha seguito tutte le procedure previste dalle regole internazionali; la nave è andata in *black out* ma poco dopo si è acceso il sistema di emergenza che ha permesso di mantenere i contatti anche con l'elicottero che ha salvato gli uomini. La nave sta bruciando dal 10 settembre sera, cioè da più di venti giorni, e non è possibile accedere alla sala macchine perché è invasa da quasi dieci metri di acqua e dalla sabbia essendosi danneggiata quando si è arenata; alcune parti della stiva sono ancora invase da fumi e sicuramente saranno allagati la stivetta e il corridoio, che è il ponte intermedio. In talune parti della nave non si può accedere per l'elevato calore tanto che l'elicottero che l'ha sorvolata quando ancora non si era arenata ha rilevato una temperatura di circa 450 gradi centigradi tramite sonde.

La nave, pur avendo resistito perfettamente al mare e alle intemperie, ha perso il carico sistemato in coperta, ma l'esperto di inquinamento sostiene che non vi è alcun problema per quel tipo di contenitori perché il natante era al largo (*Mostra le foto della Jolly Rubino*). Come può vedere, signor presidente, alcuni contenitori sono completamente bruciati, altri sono stati deformati dal calore, altri ancora risultano aperti con fuoriuscita dei fusti il cui contenuto potrà essere accertato una volta recuperati ed analizzati. Due contenitori non sono di merce pericolosa, altri contenevano del vinyl acetate, del thinsol, dell'acetone, dell'ethyl acetate, del methanol, dell'ethanol, del coronate e del fungicida; non è stato ancora possibile accertare quanto *bunker* sia rimasto nei serbatoi perché si trovano sott'acqua, ma pare si siano versate soltanto circa 300 tonnellate che sono state trasportate al largo e disciolte. Per fare un esempio, si pensi che il 17 settembre sono state trovate circa 5 tonnellate di ostriche e di *shell fishes*, cioè crostacei in generale, per i quali è stato imposto precauzionalmente il

divieto di ingestione da parte del KNZ prima dell'effettuazione delle analisi (ho i rapporti nel caso qualcuno li volesse esaminare). Si è poi capito che il ritrovamento era il risultato della mareggiata che aveva interessato la zona, perché due giorni dopo, ossia il 19 settembre, sono state rese pubbliche le analisi a mezzo stampa e i pesci sono stati definiti *clean*, ossia puliti e commestibili, tant'è che è stato consentito alla popolazione locale di mangiarli. Tra l'altro, questa varietà di pesce non è commercializzata essendo ad uso della popolazione indigena.

La situazione è in continua evoluzione; personalmente sono aggiornato a ieri sera e l'unica novità è che a Londra si sta svolgendo una riunione per attuare un piano teso a trasferire il resto della merce cosiddetta pericolosa — per come l'ho rappresentata in precedenza — con l'aiuto di un elicottero che può trasportare fino a 5 tonnellate di peso. I prodotti verranno posizionati in contenitori speciali e sistemati in un'area individuata lì vicino, già destinata allo stoccaggio provvisorio di materiale chimico o potenzialmente pericoloso di una miniera presente in quella zona; verranno contattate le società produttrici dei materiali per sapere come questi devono essere trattati in base alle possibili, eventuali modifiche strutturali provocate dal fuoco, dalla temperatura, dal contatto con l'acqua marina e via dicendo. Questo lo stanno definendo tutte le autorità che — è un dato di fatto verificabile in qualsiasi momento — sono assolutamente soddisfatte di quanto fatto tempestivamente dalla compagnia Messina.

In proposito potrei leggervi un articolo pubblicato sul sito Internet del WWF, che sicuramente conoscerete, in cui si dice che la società non ha dichiarato il contenuto del trasporto, che ci saremmo sottratti alla consegna di documenti ed altro: noi abbiamo consegnato tutto e collaborato dando non solo le informazioni che erano in nostro possesso, ma aggiungendo anche le caratteristiche tecniche della merce secondo gli IMDG *code*, con le specifiche e le indicazioni degli eventuali interventi da

porre in essere qualora si venga in contatto con queste sostanze. Ovviamente, solo a titolo precauzionale, le autorità hanno sentito il dovere di definire la situazione «disastro naturale» per impedire ai curiosi l'accesso alla spiaggia. È stato detto che sulla spiaggia vicino alla nave vi erano dei contenitori pieni di fusti, ma non è assolutamente vero, si tratta di frigoriferi! Per completezza di informazione dico che sono stati trovati alcuni contenitori galleggianti, uno pieno di frigoriferi, l'altro vuoto, quindi nessun problema di inquinamento.

È stato detto che si trattava di 1.300 tonnellate di sostanze tossiche, mentre erano 700 tonnellate di merce varia, cosiddetta pericolosa, da sbarcare a Genova; per precisione cinque contenitori dovevano essere trasferiti ad Alessandria, uno a Gedda e gli altri a Mombasa. Tra le sostanze vi era l'acetone, il methyl ethyl ketone, il propylol, l'isopropylol, il phenol, il methanol, l'acetone, l'ethyl acetate, il vinyl acetate monomer, il thinsol, il voranate e dei fungicidi, che sono degli anti-parassitari. Ho tutta la documentazione, ossia il manifesto di carico, il piano di carico con l'indicazione del contenuto e del posizionamento sulla nave; le foto dei contenitori e dei fusti e le foto che dimostrano come la nave non abbia subito alcun danno strutturale perché solo a seguito dello spiaggiamento, non essendo posizionata su di un banco uniforme, ha avuto una flessione sulla prua. Si vede che la nave è coperta completamente dalle onde, ma non è stato accertato inquinamento o versamento in mare di alcuna sostanza, neanche quelle dichiarate dal WWF che sarebbero capaci di distruggere interi ecosistemi: non ne è stata trovata traccia perché a bordo non ve n'era!

Tutte le illazioni o le grida di allarme riportate dai media o manifestate dai movimenti di opinione per tutelare l'ambiente marino sono state lanciate senza contattare minimamente la società Messina, che avrebbe potuto fornire tutte le informazioni così come le abbiamo date alle autorità, agli esperti ed alle persone coinvolte. Abbiamo informato subito i mi-

nisteri e sono state scritte lettere ai sottosegretari — che posso fornirvi — : abbiamo informato tutti! È ovvio che se qualcuno ci avesse chiesto qualcosa della nave alle ore 21 del giorno dell'incidente, avremmo potuto riferire solo quanto dichiarato dal comandante o dalle persone presenti. Ripeto, c'era il piano di carico, l'elenco delle sostanze chimiche cosiddette pericolose regolarmente imbarcate e tutto il resto della documentazione e chiunque avrebbe potuto verificare direttamente da noi oppure chiedere in Sudafrica alle autorità, ai rappresentanti degli organismi presenti nelle *task force* o agli esperti che stanno lavorando. Se noi dicessimo qualcosa, saremmo di parte, per questo vogliamo che un organismo terzo certifichi cosa effettivamente è successo alla nave.

È solo una nota ma voglio citarla. Quando si stipula un contratto di salvataggio e non vi è più alcun membro dell'equipaggio a bordo, per salire sulla nave si deve chiedere il permesso. Una volta firmato il contratto, secondo la legge internazionale, non si può salire, né disporre della nave che è nelle mani delle autorità competenti e incaricate di seguire il salvataggio; se così non fosse saremmo saliti sull'elicottero o sulla nave a rischio della nostra stessa incolumità per salvare la nave, ma ci è stato vietato perché la regia non era più formalmente nostra.

Alcuni esperti, visto che non potevano salire sulla nave, ci hanno chiesto di fare un'ispezione su un bastimento gemello, la *Jolly Turchese*, che stava arrivando a Durban. Sono rimasti a bordo due giorni, hanno scattato fotografie, hanno provato vari sistemi tra cui la chiusura delle serrande e quello antincendio (senza tirare il CO₂): gli abbiamo messo a disposizione la nave e se ne sono andati facendoci i complimenti per il livello di manutenzione. Sottolineo che non c'era niente di organizzato da parte nostra!

Ripeto ancora una volta che la merce che trasportiamo è dei caricatori, che utilizzano la società Messina o le altre compagnie di navigazione che fanno servizio da e per l'Italia. In questo caso si trattava di contenitori che trasportavano

PELLI, cera, frigoriferi, la cosiddetta linea bianca, ossia gli elettrodomestici; consentitemi di ribadire nuovamente che il vettore non può aprire i contenitori che sono sigillati dal caricatore, se lo facessimo saremmo denunciati dall'autorità, dal caricatore o dal ricevitore. Solo le autorità competenti presenti nei singoli porti sono incaricate di eseguire il controllo, che devono essere svolti. Collaboriamo con i servizi di sicurezza per svolgere indagini sui contenitori che imbarchiamo: non abbiamo mai opposto un rifiuto a nessuno, siamo contenti che controllino, perché in tal modo si sa che sulle nostre navi non vengono imbarcate cose strane. Certo, può accadere di trovare nel contenitore merce rubata, ma esiste l'autorità incaricata di eseguire il controllo. Quando ci accorgiamo che un contenitore non è sigillato avvisiamo innanzitutto l'autorità, poi chiamiamo il caricatore che ha imbarcato il contenitore affinché verifichi lo stato della merce e la sua corrispondenza alla dichiarazione di imbarco. È lo stesso caricatore a richiudere il contenitore con il sigillo, non ci permettiamo di mettere un sigillo nostro e di farlo proseguire per eliminare il controllo.

Signor presidente, ho terminato e sono a disposizione per fornire tutta la documentazione necessaria.

PRESIDENTE. Ritengo utile acquisire il supporto cartaceo per le indicazioni che il dottor Messina ha dato. Mi limito a due quesiti: qual è lo stato dell'arte del pompaggio del carburante e quali tempi si possono ipotizzare per avere ulteriori elementi e maggiori certezze circa la causa del disastro? Fra quanti giorni sarà possibile accedere alla nave, a suo giudizio?

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C Spa.* Una premessa: oggi abbiamo portato parecchio materiale, tuttavia per non consegnare una documentazione parziale tra qualche giorno forniremo un *dossier* esaudivo.

PRESIDENTE. Sì, sta bene.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C Spa*. Quanto allo stato dell'arte del *bunker* la società Smit, incaricata del salvataggio, si occuperà anche del recupero del carburante e del gasolio. Come ho già detto, a bordo vi erano 1.100 tonnellate di carburante e ne sono state pompate circa 300: non sono cifre precise perché la nave è adagiata su un fondale basso e il rimorchiatore non può avvicinarsi se il mare è forte. Le pompe trasportate con l'elicottero avrebbero dovuto pompare 50 tonnellate l'ora, ma in realtà, a causa della lunghezza dei tubi e della posizione assunta del rimorchiatore, il pompaggio varia dalle 10 alle 15 tonnellate l'ora.

Lo sversamento in mare è terminato da giorni; le circa 300 tonnellate fuoriuscite da una cassa, in prossimità della quale si era verificata la rottura, si sono disciolte e non sono state trovate tracce sulla spiaggia. Dove si è creata la rottura probabilmente il carburante si è mischiato con l'acqua, in più vi sono due casse sott'acqua, sulla parte laterale dello scafo, e, quando il tempo lo permetterà, verrà organizzata una squadra di subacquei specializzati per collocare un tubo e aspirare il carburante. Non dimenticate che la nave è in parte bruciata, per cui non è semplice calcolare le tonnellate precise, che comunque non sono superiori a 1.100.

Stiamo facendo pressioni affinché il carburante sia eliminato prima possibile sotto il coordinamento delle autorità competenti. Posso dire che è tutto sotto controllo.

Non ci permettiamo di ipotizzare alcunché sull'incidente, preferiamo siano gli esperti a parlare. Poiché l'incendio è stato percepito dagli allarmi in sala macchine, che oggi risulta allagata, gli esperti saliranno a bordo non appena la Smit avrà messo in condizioni di sicurezza la nave, cioè quando sarà scesa la temperatura e si saranno diradati i fumi all'interno della stiva. È difficile fare previsioni, ma auspichiamo che nel giro di una decina di giorni qualcuno possa avanzare qualche ipotesi scritta non verbale.

LOREDANA DE PRETIS. Gradirei avere notizie sulle cause e sulla dinamica dell'incidente e soprattutto sulla natura e quantità delle sostanze pericolose e nocive trasportate dalla nave, nonché sapere in quali porti erano state caricate.

Essendo impegnata in un'altra Commissione sono giunta quando lei stava elencando le merci, perciò vorrei capire se si tratti di materie prime, di rifiuti, di residui di lavorazione ed a quali impianti erano destinate.

La società Smit, da voi incaricata del salvataggio e del recupero, ha dato conto dello sversamento in mare di altre sostanze? Lo chiedo perché sarete certamente consapevoli della tossicità del fenolo e del metanolo oltreché di altri solventi organici, specie a contatto con l'acqua di mare.

Inoltre, le chiederei di inserire nel *dossier* anche una documentazione sul rispetto delle regole di stivaggio delle merci e delle sostanze ai sensi della normativa di navigazione internazionale.

La sua società nel passato ha effettuato trasporti di sostanze e rifiuti pericolosi? Avete subito incidenti o incontrato problemi?

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C Spa*. Visto che le cause non sono state accertate ufficialmente, relativamente alla dinamica le leggerei l'estratto del giornale nautico, del libro II della *Jolly Rubino*. È il comandante della nave che scrive partendo dal porto di Durban: « Le condizioni meteomarine sono di vento da sud-ovest 8 e mare sud-ovest 8, si naviga con il mare in poppa e ampi movimenti di rollio. Alle 19,40 circa dalla mia cabina ho sentito suonare gli allarmi della centralina incendio e dal ponte di comando, attraverso l'interfono, effettuare la chiamata per l'incendio in sala macchine. Mi sono recato immediatamente sul ponte e ho rilevato il primo ufficiale D'Urso facendolo scendere con un VHS portatile nella zona interessata dall'emergenza segnalata per poter avere il maggior numero possibile di informazioni sull'evento e per organizzare le squadre antincendio. Mentre il primo uf-

ficiale inizia a scendere, il direttore di macchina Rivano mi informa telefonicamente che l'incendio è localizzato in sala macchine, zona motori principali, e si è rapidamente esteso raggiungendo proporzioni di indomabilità. Contemporaneamente mi accorgo che un fumo acre e denso sta invadendo rapidamente locali interni. Avendo avuto conferma dal direttore di macchina.... »

PRESIDENTE. Dottor Messina, può allegare il documento al *dossier* che trasmetterà alla Commissione ?

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C SPA*. Certo, anche perché è descritto tutto quello che è stato fatto e che ha funzionato a regola d'arte.

Per quanto riguarda le sostanze pericolose ed i porti di imbarco, come ho già detto in precedenza la nave era partita da Durban ed aveva imbarcato alcuni contenitori vuoti, altri pieni di merce varia, oltre a qualche veicolo; non vi era a bordo merce proveniente da altri porti, solo — lo ripeto — contenitori vuoti da riportare in vari porti per gli ulteriori viaggi. La nave, partita da Marsiglia il 5 agosto alle 19,18, è arrivata a Genova il 6 agosto alle 10 ed è ripartita il 10 agosto alle 21,18. È giunta a Napoli l'11 agosto da dove è ripartita il 12 e, dopo aver passato Port Said e il Canale di Suez, è arrivata ad Aqaba il 18 agosto da dove è ripartita il 19 per giungere a Gedda il 21 agosto; a Gibuti è giunta il 24 agosto ed è ripartita il 26 per giungere a Mombasa il 1° settembre; il 2 ha lasciato il Kenia con destinazione Durban, in Sudafrica, dove è arrivata il 7 per ripartire il 10. In partenza dal porto di Durban il piano di carico indica merce imbarcata in quest'ultima fermata, mentre il carico imbarcato nei porti precedenti era stato scaricato, tant'è che la nave aveva dei contenitori vuoti da rimpatriare nei porti dove c'era necessità di averli a disposizione.

Le destinazioni erano diverse e potranno essere verificate dai documenti consegnati.

Vorrei ricapitolare i dati riguardanti il carico della merce: 285 contenitori da 20 piedi, e non pollici, e 92 contenitori da 40 piedi, e non pollici, per un totale di 377 contenitori o 469 teu, se li rapportiamo ai contenitori da 20 piedi.; 2 veicoli industriali, un'auto e merce varia, ossia *coils* e lastre di acciaio per un totale di 9.115 tonnellate su un potenziale di carico di quasi 30 mila. In coperta erano stati collocati 99 contenitori da 20 piedi e 75 da 40 piedi per un totale di 174 contenitori pari a 3.221 tonnellate, di questi 47 erano di merce pericolosa. Sotto coperta vi erano gli altri contenitori; la merce varia era stata sistemata nel corridoio e altri contenitori erano in stivetta. Cinque contenitori destinati a Genova per essere successivamente trasferiti ad Alessandria d'Egitto contenevano acetone, ognuno dei quali pesava 14.800 chili; 2 erano caricati con dimetil-etil-chetone (non sono un esperto e quindi non so se queste sostanze possono essere considerate dei rifiuti, mi limito a leggere l'elenco delle sostanze imbarcate a regola d'arte secondo la normativa internazionale e la codifica degli *IMDG code*).

Se servisse potrei mostrare diverso materiale, ossia l'elenco della classificazione degli *IMDG code*, la tabella di segregazione dello stivaggio a bordo nonché i certificati di classe; la dichiarazione del RINA che attesta i dodici anni di vita della nave; la certificazione dei due registri ABS e RINA; l'attestazione dell'idoneità al trasporto di merci pericolose e merce varia su rotabili o in contenitori; i locali in cui possono essere collocate; l'attestazione di idoneità al trasporto di contenitori cisterna, contenenti merci pericolose, e un rapporto di ispezione del Port State Control, in funzione del memorandum di Parigi, svoltosi a Marsiglia il 5 agosto 2002 in concomitanza con la partenza, che non riscontra alcuna — sottolineo alcuna — deficienza da parte dell'equipaggio e della nave in materia di sicurezza e di inquinamento. Era perfetta.

LOREDANA DE PETRIS. Quindi, lei non sa se si trattasse di materie prime o di rifiuti?

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C Spa*. Ribadisco di non essere un tecnico, ma non credo, ad esempio, che l'acetone o il methyl ethyl ketone siano rifiuti; nel passato abbiamo trasportato residui di fonderia, ma si trattava di un traffico svolto anche dalla compagnia di Stato Lloyd triestino e dalla Mediterranean Shipping Company: se vuole, posso leggerle la dichiarazione dell'allora ministro dell'ambiente, secondo cui queste merci potevano proseguire non essendo materiale pericoloso per l'ambiente, per il territorio e per la popolazione. Questo traffico continua a svolgersi tranquillamente, ma noi non possiamo prendervi parte dato che il nostro nome è stato cancellato dall'elenco grazie al WWF e a Legambiente. Non solo, per una decina di giorni 60 contenitori sono stati bloccati perché su 4 era stata riscontrata la presenza di cesio a seguito di analisi del materiale.

Ripeto, questo traffico continua a svolgersi tranquillamente dal Sudafrica all'Italia con destinazione Austria; il materiale viene sbarcato a La Spezia e Livorno — presumibilmente dalle linee che percorrono i nostri concorrenti — ed attualmente ci risulta che il vettore sia il Lloyd triestino, che imbarca i contenitori sulle navi della Mediterranean Shipping Company, che poi proseguono via treno o via navi Feeder. La Triebacher tuttora acquista in Sudafrica e continua a ricevere il materiale: sinceramente non troviamo alcuna connessione con l'incidente. Ripeto che siamo una compagnia di navigazione italiana, le nostre navi battono bandiera italiana e l'equipaggio è italiano. Operiamo a Genova ed a La Spezia dal 1921: se qualcuno sospetta qualcosa sui nostri trasporti, può chiedere informazioni e svolgere tutte le indagini che ritiene opportune.

LOREDANA DE PRETIS. La querela a Legambiente quale esito ha dato?

ALBERTO TAMBURINI, *Consigliere di amministrazione della società Ignazio Messina & C. Spa*. Il tribunale e la Corte d'appello di Roma hanno sentenziato che le dichiarazioni di Legambiente potevano essere diffuse in quanto risultanti da atti parlamentari.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C Spa*. Gli atti parlamentari riportano quello che Legambiente ha denunciato nel 1996. Prima che lei arrivasse, senatore De Pretis, ho letto alcuni passaggi delle dichiarazioni del procuratore della Repubblica presso la pretura circondariale di Reggio Calabria, Franco Scuderi, secondo cui non è stato accertato nulla.

PRESIDENTE. Infatti, risulta tutto agli atti.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C Spa*. Se non sbaglio, stavo elencando le sostanze pericolose: si trattava di propypol, di isopropylol, di phenol, di methyl etyl ketone, di methanol, di acetone, di ethanol, di ethyl acetate, di vinyl acetate monomer, di thinsol, di voranate e di fungicidi. Non essendo chimici e non volendo essere di parte, abbiamo incaricato un esperto londinese di inquinamento — di cui ho parlato in precedenza — Michael Ò Brein, dell'International Tanker Owners Pollution Federation di svolgere analisi e di redigere un rapporto. Non so se lei era presente quando ho detto che il carburante fuoriuscito non ha prodotto alcun tipo di inquinamento, essendosi dissolto. Ho anche aggiunto che sulla spiaggia sono state trovate circa 5 tonnellate di ostriche e di *shell fishes* di cui in un primo tempo è stata vietata la raccolta, ma che successivamente sono stati dichiarati *clean* da parte dell'ente preposto al controllo, tanto che la popolazione può nuovamente cibarsi di quel pesce. Comunque nel *dossier* ci sarà tutto.

Vorrei anche leggerle l'elenco delle società multinazionali operanti in Sudafrica che hanno spedito i contenitori di merce

pericolosa. Ho le certificazioni dei caricatori al fine dell'imbarco delle merci, che sono passate al vaglio delle autorità competenti. Ripeto che trasportare le merci pericolose non è vietato, ma deve rispondere alle regole internazionali e così è stato fatto.

I caricatori rispondono ai nomi di Sasol, NCP Alcohols, Old Mill Site Canelands, Dow Agrosciences SA, Dow Southern Africa, Celanese Limited, Sasol Solvents la celanese e la *task force*, da me citata in precedenza, è al corrente della merce caricata. DSR Senator, la Evergreen e tanti altri sono vettori che, come noi, trasportano regolarmente questo tipo di merce che, lo ribadisco, non era costituito da rifiuti, tanto meno tossici. Non so se rientrano nelle materie prime, senatore...Lei sa che sono rifiuti?

PRESIDENTE. Mi perdoni, dottor Messina, alla domanda se siano o meno materie prime o prodotti di lavorazione, che cosa risponde?

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C Spa.* Non so rispondere se sono materie prime o prodotti di lavorazione; nella documentazione ci sono le codifiche degli IMDG code che definiscono tali sostanze le quali possono essere trasportate via mare.

Vi è anche l'elenco dei ricevitori o di chi deve ritirare la merce al terminal ed il rapporto dell'esperto secondo cui i contenitori caduti in mare non hanno provocato inquinamento. Aggiungo anche che sono stati trovati due contenitori, di cui uno vuoto che galleggiava ed uno pieno di frigoriferi. È stato detto che sulla spiaggia vicino alla nave sono stati ritrovati fusti tossici, ma non è vero: erano frigoriferi.

LOREDANA DE PRETIS. Su Internet ho trovato un'intervista a Liz Andersen, direttore dell'Associazione sudafricana per la gestione responsabile dei *container*, la RCMASA, la quale segnala che alcuni bidoni rinvenuti non hanno il numero di serie, né recano informazioni esterne da cui poter trarre notizie circa il contenuto.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C Spa.* Il responsabile dei fusti è il caricatore; però, dopo essere stati esposti per più giorni al calore prodotto dall'incendio è facile che risultino deteriorati al punto da impedire la lettura delle etichette.

Come ho già detto, il piano di azione allo studio, peraltro non ancora approvato, prevede di prelevare tutta la merce pericolosa ancora a bordo e collocarla in un'area già adibita a deposito di sostanze nocive. Saranno chiamati gli stessi caricatori ad analizzare, verificare e dare istruzioni per il trattamento della merce stessa.

Dal *dossier* che invierò potrà dedurre quanti *container* sono rimasti a bordo e quanti sono caduti in mare dalla prua quando la nave si trovava ancora a circa venti miglia dalla riva. Quando si potrà salire a bordo si avrà l'esatta configurazione della situazione; guardando le foto potrà rendersi conto di quello che è successo.

Per quanto riguarda l'inquinamento notevole da solventi organici, rimando all'elenco delle merci pericolose, alle definizioni ed alle informazioni che daranno i caricatori: le ribadisco che non è merce nostra, perché noi trasportiamo i contenitori carichi e sigillati dai caricatori, che passano tutti i controlli delle autorità competenti. La tossicità o meno è stata denunciata; la nave poteva trasportare queste materie perché aveva tutte le autorizzazioni del caso ed il piano di carico era fatto a regola d'arte; non è stata riscontrata alcuna irregolarità rispetto alle normative internazionali.

Per lo stivaggio della merce, nella documentazione troverà la tabella che potrà essere incrociata con le tipologie previste dall'allegato III alla convenzione MARPOL, per la quale non vi era necessità di segregazione; ad ogni modo il piano di stivaggio prevede alcune procedure nel caso in cui si rendesse necessaria la segregazione. Ripeto che tutto è stato fatto a regola d'arte.

Per quanto riguarda il passato, è vero che Legambiente ci ha denunciato, ma in tutti questi anni la Messina non è mai

stata condannata, né è stato mai certificato il trasporto illegale di sostanze tossiche, nocive o radioattive da parte nostra. Ripeto, la Messina non è stata mai accusata, né è stato mai provato il trasporto di questo genere di sostanze. Secondo alcuni la *Jolly Rubino* o la *Jolly Nero* avrebbero trasportato contenitori con rifiuti tossici in Libano piuttosto che in Guinea: non è vero, non è mai, mai, mai avvenuto né è stato accertato! Lo stesso procuratore Scuderi ha affermato che avevano tanti *flash*, ma non è mai stato accertato nulla, perché non abbiamo mai trasportato quel tipo di merce!

Vi è un unico caso di trasporto legale dal momento che lo Stato italiano ha ricevuto la formale richiesta di riprendersi un certo numero di fusti da parte dei paesi in cui quei contenitori erano stati depositati.

PRESIDENTE. Li avevate trasferiti voi?

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C Spa*. No, nella maniera più assoluta! Non c'è mai stata una prova che le nostre navi abbiano trasportato quei rifiuti tossici, sono solo illazioni! Mai una prova! Possiamo mostrare tutti i manifesti di carico, anche perché siamo stati sottoposti a tutti i tipi di controllo come avviene nei confronti di tutte le altre compagnie di navigazione. Tra l'altro, non siamo gli unici ad effettuare quelle rotte, magari lo fossimo perché potremmo imporre i noli a noi più convenienti. Su tutte le rotte naviga tutto il mondo, è sufficiente prendere un giornale specialistico per rendersi conto dei collegamenti tra l'Italia e i paesi del nord, east, sud e west Africa o del Medio Oriente coperti da decine di compagnie di navigazione. Dato che questa merce viaggia nei contenitori, tutti possono effettuare il trasporto.

LOREDANA DE PETRIS. Lei ha detto che dal Libano avete riportato in Italia dei rifiuti e, se non sbaglio, vi siete anche incagliati.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C Spa*. No, ricorda male, associa due eventi diversi.

Lo Stato italiano ha indetto una gara per incaricare una società del recupero e dello smaltimento di questi rifiuti; la gara fu vinta dalla Monteco che doveva noleggiare una nave per recuperare i rifiuti. Come armatori abbiamo partecipato alla selezione ed è stata noleggiata la *Jolly Rosso* che per incarico dello Stato ha prelevato i fusti. Arrivata regolarmente nel porto di La Spezia, a seguito delle denunce riguardanti la vicenda della discarica di Pittelli — non vi è alcuna prova che qualcosa dei nostri trasporti sia finito in questa discarica — si sono mobilitati parecchi operatori per il trattamento dei rifiuti tanto che gli esperti salivano a bordo attrezzati con le dotazioni del caso, a differenza del nostro equipaggio che aveva vissuto decine di giorni a contatto di questi rifiuti nocivi di cui nessuno aveva spiegato la natura. Di conseguenza, ci siamo preoccupati delle loro condizioni ed abbiamo chiesto assicurazioni.

Questo è l'unico caso in cui abbiamo trasportato legalmente i rifiuti su incarico dello Stato italiano con la mediazione della società Monteco. Illegalmemente mai.

LOREDANA DE PETRIS. Non avete mai avuto incarico da parte di chicchessia di trasportare rifiuti?

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C Spa*. Non abbiamo mai trasportato niente di illegale, nella maniera più assoluta, sempre che per rifiuti si intenda il traffico della Triebacher — cioè i residui di fonderia — che, ripeto, viene regolarmente effettuato ancora oggi da alcune compagnie di navigazione. Se va in Sudafrica e chiede alle autorità italiane, le risponderanno che il traffico viene svolto regolarmente da parecchie compagnie di navigazione. Dopo lo scandalo che si è risolto in un nulla di fatto, noi siamo stati cancellati dall'elenco con un ingente danno economico e commerciale. La *Jolly Rosso* non

trasportava rifiuti tossici, non era lo stesso viaggio e tutto si è svolto regolarmente come potrà dedurre dalla documentazione.

LOREDANA DE PETRIS. Ci può trasmettere anche la documentazione dei trasporti degli ultimi anni?

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C Spa*. Facciamo 350 viaggi l'anno, se vuole le possiamo trasmettere i manifesti degli ultimi tre anni in cui tutto è scritto.

GIUSEPPE ONORATO BENITO NOCCO. Credo che il dottor Messina ci trasmetterà un *dossier* completo ai fini della nostra conoscenza, fermo restando che potremo sempre richiamarlo per ulteriori delucidazioni.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C*

Spa. Vorrei ringraziare la Commissione per l'attenzione prestata.

PRESIDENTE. Prima di concludere, vorrei sottolineare che la nostra è una Commissione d'inchiesta che intende comprendere e verificare talune vicende al fine di ipotizzare norme legislative idonee ad evitare disastri ambientali; dunque il nostro compito non ha alcun intento inquisitorio, anzi lavoriamo con spirito collaborativo.

Ringrazio nuovamente il dottor Messina e l'avvocato Tamburini e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.50.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 22 ottobre 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

