

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

119.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 16 DICEMBRE 2004

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **PAOLO RUSSO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Messina Ignazio, <i>Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.</i> ..	3, 6
Russo Paolo, <i>Presidente</i>	3	8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	
		17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24	
Audizione di Ignazio Messina e Andrea Gais, amministratori delegati della società Ignazio Messina & C. SpA, e di Alberto Tamburini, consigliere di amministrazione della società.		Pigionica Donato (DS-U)	6, 7, 8, 10 11, 15, 16, 18
Russo Paolo, <i>Presidente</i>	3, 4, 5, 7, 9, 10, 12 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25	Tamburini Alberto, <i>Consigliere di amministrazione della società Ignazio Messina & C. SpA.</i>	7, 12, 15, 19, 20, 22, 23, 25, 26
Banti Egidio (MARGH-U)	7, 9, 10, 11, 24	Audizione di Maurizio Fiore, consulente della procura della Repubblica presso il tribunale di Cagliari.	
Gais Andrea, <i>Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.</i>	5, 6, 7, 8 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24	Russo Paolo, <i>Presidente</i>	25, 26
		Fiore Maurizio, <i>Consulente della procura della Repubblica presso il tribunale di Cagliari</i>	26

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PAOLO RUSSO

La seduta comincia alle 14,20.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, non essendovi obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione dell'amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA, Ignazio Messina.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione degli amministratori delegati della società Ignazio Messina & C. SpA, Ignazio Messina e Andrea Gais, in ordine alla vicenda della motonave *Rosso*, appartenente alla medesima compagnia, arenatasi nel 1990 sulla costa calabrese presso il comune di Amantea e sulla quale sono ancora in corso indagini della magistratura.

La Commissione sta svolgendo specifici approfondimenti su tale vicenda, da ultimo con la missione svoltasi a Cosenza nello scorso mese di novembre, nel corso della quale si sono svolte audizioni di rappresentanti delle procure della Repubblica presso i tribunali di Reggio Calabria e di Paola, nonché di esponenti delle forze investigative e di altri soggetti interessati alla vicenda.

L'audizione del dottor Messina, del dottor Gais e dell'avvocato Alberto Tamburini, consigliere di amministrazione della società, potrà costituire l'occasione per acquisire dati ed elementi informativi ulteriori sugli aspetti legati alle cause dell'incidente, alla tipologia di sostanze che la nave trasportava a bordo, nei *container*, e in merito alle modalità di smaltimento delle sostanze medesime.

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

Ove fosse necessario, le relazioni dei nostri ospiti possono essere in qualunque momento segretate.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. Spa*. Signor presidente, non abbiamo alcuna esigenze che siano segretate parti della nostra audizione, può essere registrato tutto.

Io e l'avvocato Tamburini siamo stati qui un paio di anni fa per intervenire in occasione di un altro evento che riguardava la *Jolly Rubino*. L'evento dello spiaggiamento di quella nave a seguito di un incendio scoppiato a bordo lungo le coste del Sud Africa era appena avvenuto e la Commissione aveva appena cominciato ad occuparsi di quella vicenda. Noi venimmo qui per rappresentare quanto era accaduto e per spiegare alla Commissione come si erano svolti i fatti. Oggi ci troviamo in una posizione un po' differente, in quanto abbiamo chiesto di essere ascoltati su un avvenimento verificatosi quattordici anni fa su cui tutte le autorità competenti, per quanto è di nostra cono-

scenza, ci sembra abbiano esaurito le loro attività. La capitaneria di porto ha svolto l'indagine sommaria, il Ministero, la commissione centrale, ha avvalorato quanto è stato accertato a livello locale e quindi ha chiuso la pratica e successivamente si sono avute attività della magistratura anch'esse conclusesi; ma a giugno abbiamo visto riapparire la vicenda grazie ad articoli pubblicati su riviste che ci hanno alquanto sorpreso. Dico questo perché la questione riguardante la *Jolly Rosso* veniva calata in un clima assai più ampio che riteniamo essere assolutamente estraneo allo spiaggiamento della nave stessa.

Visto che, dopo la pausa estiva, le attività giornalistiche sono continuate, con effetti deleteri per la nostra immagine, avendo infangato la nostra onorabilità (ci sono state trasmissioni che hanno ripreso la questione), a fine settembre abbiamo chiesto di essere sentiti dalla procura di Paola, che ci risultava stesse svolgendo indagini, ma questa ci ha risposto che non riteneva assolutamente necessario, per il momento e per quella che era la situazione, sentirci. Poiché finora non siamo stati chiamati, riteniamo che per ora non abbia necessità di ascoltarci. Abbiamo poi saputo che anche questa Commissione parlamentare stava cominciando ad indagare e abbiamo chiesto di essere sentiti.

Comunque, è dalla metà di giugno che sono cominciati ad apparire questi *scoop*, o questi tentati *scoop* giornalistici, quindi sono passati sei mesi ed è la prima volta in cui possiamo dire la nostra opinione su quanto è avvenuto, sperando anche di poter sapere quali sono le problematiche riguardanti l'avvenimento, perché ripeto che la nostra società non ha alcuna pendenza nei confronti di terzi. Veniamo a conoscenza di circostanze anche abbastanza inquietanti sull'avvenimento che ci sorprendono (mi limito a dire questo).

Abbiamo ritenuto di predisporre un memoriale, visto che nel frattempo nessuno ci aveva dato l'opportunità di parlare, non volendo scegliere la via dello *scoop* giornalistico. In questa situazione, non sappiamo cosa dobbiamo dire, quali eventuali riserve dobbiamo sciogliere,

quali problematiche dobbiamo affrontare. Abbiamo appena saputo, come ha ricordato anche lei, presidente, che siete stati in Calabria. Trattandosi di un evento risalente a quattordici anni fa, e visto che potremmo parlare per ore senza magari esaudire le vostre preoccupazioni e senza rispondere alle vostre richieste, se ci dite ciò che volete sapere dell'avvenimento avremo modo di rispondere alle vostre domande. Ripeto che per la nostra società la situazione risulta conclusa: non c'è nulla di pendente nei nostri confronti e quindi non sappiamo bene cosa dire rispetto a quanto accaduto. Oltretutto, abbiamo appreso da fonti giornalistiche informazioni che non sappiamo quanto siano veritiere, perché fanno riferimento a documenti che abbiamo richiesto e che risultano segreti. Quindi, noi, che siamo stati messi di fronte a tutta Italia, se non anche a qualcuno in Europa, a queste gravissime accuse, non sappiamo e non abbiamo potuto vedere nulla di tali documenti, che sono segreti, ma che le fonti giornalistiche avevano a loro disposizione. Se non abbiamo neanche gli elementi, sinceramente non sappiamo cosa dire. Abbiamo le informazioni in nostro possesso, ma vorremmo sapere di cosa dobbiamo parlare da questo punto di vista. Ci sembra anche che, rispetto ad alcune affermazioni giornalistiche, la cosa stia montando sempre più e si stia allargando sempre più, diciamo, l'area di interesse di qualcuno (ma lasciamo ad altri il compito di verificare chi è), affermazioni che sono completamente estranee alla vicenda della *Jolly Rosso*; quindi, forse non siamo neanche noi a poter rispondere a queste domande.

Pertanto, se potessimo sapere quali sono i temi di interesse della Commissione, questo aiuterebbe mio cugino Andrea Gais nello svolgimento del suo intervento, anche per l'economia dei lavori della Commissione stessa.

PRESIDENTE. La Commissione vi sta ascoltando — ma lo avremmo fatto comunque — anche sulla base di una vostra richiesta. L'audizione parte, ovviamente,

dalla storia di quei giorni, dei fatti di quei giorni. Da questo partirei, con i particolari riferimenti che ho fatto alle cause dell'incidente e ai contenuti della nave.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Vorrei aggiungere all'introduzione di mio cugino Ignazio Messina che il memoriale che abbiamo predisposto...

PRESIDENTE. Si tratta di quello che ci è stato spedito?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Esatto. Abbiamo cercato di impostare il memoriale seguendo gli articoli dell'*Espresso* per tentare di dare delle risposte, risposte che abbiamo inviato a chi ritenevamo opportuno, e in particolare alle istituzioni e alle autorità calabresi, cioè i sindaci di tutti i paesi che poi hanno aderito al comitato per la verità della *Jolly Rosso*, alla regione Calabria, agli assessori competenti.

Mi rendo conto che in alcuni allegati possa anche risultare paradossale, laddove ad esempio abbiamo ritenuto di inserire anche la documentazione relativa al signore che aveva messo a disposizione la famosa ruspa per far salire il nostro uomo a bordo, ma lo abbiamo fatto perché lì veniva evidenziato che era stato accompagnato dai carabinieri, e quindi era un'iniziativa che non aveva chissà quale fine, contrariamente a quanto poteva sembrare leggendo l'articolo dell'*Espresso*.

È evidente che abbiamo utilizzato il memoriale anche per ragioni prettamente commerciali nei confronti di fornitori e clienti, persone con le quali abbiamo rapporti da tempo e che, pur conoscendo perfettamente la serietà professionale della Ignazio Messina, non possiamo escludere possano aver iniziato a pensare che, essendo in corso una campagna di stampa di questo tipo, magari potrebbe esserci sotto qualcosa di vero. Vi faccio un esempio. Noi lavoriamo molto per il gruppo Del Monte. L'altro giorno da Miami hanno inviato all'ufficio di Londra tutta la rac-

colta degli articoli dell'*Espresso* chiedendo dei chiarimenti. Dico questo solo per rendere l'idea.

Passiamo a rivedere cosa è successo quella mattina di dicembre. La *Jolly Rosso* stava rientrando da Malta, porto di arrivo di un viaggio di linea, ma passato lo stretto di Messina le condizioni meteo marine peggioravano considerevolmente. Ad un certo punto il comandante, che stava ancora riposando della sua cabina, ha sentito un colpo molto forte. Corso sul ponte di comando, mandava subito a verificare in stiva che tutto fosse in regola. Ma il marinaio e l'ufficiale scesi a controllare si rendevano conto che stava entrando dell'acqua. La *Jolly Rosso* (la chiamiamo così anche se all'epoca era già *Rosso*) era una delle prime RoRo, cioè una nave che ha una struttura tutta particolare, nel senso che vi è una bassa stiva, vi è il piano garage, e quindi un'eventuale infiltrazione di acqua inizia a spostarsi da una parte all'altra, specialmente quando il mare è in tempesta.

Quindi la nave ha iniziato a sbandare. Le pompe di bordo, subito messe in funzione per buttare fuori l'acqua che entrava, non erano sufficienti. Il comandante, ovviamente, aveva provveduto subito a mettersi in contatto con le varie capitanerie, lanciando l'SOS; la nave è stata tempestivamente raggiunta da un rimorchiatore e, successivamente, da altre navi che navigavano in zone abbastanza limitrofe e che sono state dirottate per prestare soccorso dall'autorità marittima. La nave è stata sorvolata da aerei della marina e da elicotteri e quando il livello di sbandamento è divenuto tale che il comandante ha ritenuto veramente che la vita dell'equipaggio fosse in pericolo, egli ha deciso l'abbandono. La nave poi, in realtà, sospinta dal vento e dalle correnti, ha mantenuto comunque una sua stabilità fino al momento in cui si è spiaggiata.

La *Rosso* si è letteralmente appoggiata, inclinata sulla sabbia. In una prima perlustrazione un sommozzatore, che era stato incaricato dall'autorità marittima di Vibo Valentia, non è riuscito a capire da dove l'acqua fosse entrata. L'acqua era

entrata per una falla, anzi per più falle create dal timone di un carrello. Per timone si intende quella parte triangolare dove si aggancia il carrello al mezzo che lo deve trainare. Il carrello aveva rotto le rizze per un'onda anomala più forte ed era andato a sbattere ripetutamente provocando dei buchi nello scafo. Questi sono stati recuperati, perché quando la nave, dopo i primi tentativi di recupero, è stata demolita, i pezzi di scafo con i buchi creati dal carrello sono stati ritagliati e spediti a Genova, dove noi abbiamo provveduto a consegnarli alla Guardia di finanza a dimostrazione di quanto accaduto.

La nave spiaggiata è rimasta sotto il costante controllo di un rimorchiatore che doveva verificare e prevenire eventuali fuoriuscite dal *bunker* di oli combustibili o gasolio che, evidentemente, erano a bordo della nave. Questa è stata immediatamente « presa in consegna » da tutte le autorità, Guardia di finanza, Vigili del fuoco e così via. A differenza degli altri casi cui il sinistro della *Jolly Rosso* è stato assimilato, riguardanti le cosiddette carrette o navi a perdere, questo è l'unico in cui la nave è rimasta oggetto di controlli e di verifiche. Essa è stata demolita sul posto, poiché purtroppo non eravamo riusciti a renderla nuovamente galleggiante, e questo esclusivamente a seguito di una forte mareggiata verificatasi il 17 febbraio 1991, che ha provocato dei danni a quel punto irreparabili.

DONATO PIGLIONICA. Il carico ?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Giusto, la ringrazio della domanda, il carico. La nave è salpata da Malta destinata a La Spezia e aveva a bordo 9 contenitori pieni e 20 contenitori vuoti, più due *trailer* con sopra due contenitori frigoriferi e un *trailer* vuoto di terzi. Questo era il carico che la nave aveva al momento del sinistro e dello spiaggiamento. Abbiamo allegato nel nostro memoriale sia le polizze di carico sia i manifesti, che si possono ritrovare anche nella documentazione dei periti della London Offshore

Consultance, una ditta di consulenza inglese che seguiva le operazioni della Smit Tak per conto del P & I Club.

Nove contenitori pieni contenevano tabacco e prodotti per bevande e uno conteneva nylon. Essi sono stati tutti recuperati e poi portati a smaltimento. Possiamo ritrovarne la sorte in tempi successivi, in quanto sono rimasti a bordo per parecchio tempo, perché bisognava innanzitutto cercare di rendere galleggiante la nave. Quando abbiamo visto che questo non era possibile, iniziando lo smantellamento della nave in loco, ad un certo punto siamo riusciti a togliere i contenitori e a mandarli allo smaltimento. Alcuni, che poi sono stati recuperati, erano finiti in mare, ma si trattava di contenitori vuoti. Siamo a conoscenza di tutte le fasi che riguardano lo smaltimento di questi rifiuti, avvenuto sotto scorta della Guardia di finanza nell'inceneritore della discarica di Amantea. Nel nostro memoriale abbiamo allegato una documentazione che potesse comprovare questo tipo di operazione.

DONATO PIGLIONICA. L'inceneritore di Amantea ?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Sì.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Soltanto questa mattina abbiamo consultato il vostro sito internet e abbiamo visto i resoconti stenografici di altre audizioni. In esse si lamentava che, mentre abbiamo dichiarato ciò che si trovava sulla nave in partenza da Malta, non si sa ancora cosa c'era a bordo della nave in partenza da La Spezia e da Napoli. A parte il fatto che la dogana ha tutta la documentazione, se fosse necessario saperlo abbiamo i documenti di carico e le polizze di manifesto che sicuramente vi possiamo far avere. Lo abbiamo appreso solo questa mattina, avendo consultato il sito. Ripeto che, se fosse necessario sapere cosa c'era a bordo a La Spezia e a Napoli, non vi è alcun problema a verificarlo, sia

con la nostra documentazione sia con quella che, ovviamente, deve essere presente in dogana, come avviene per tutte le navi.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Non abbiamo parlato di ciò che la nave ha trasportato da La Spezia per Malta perché, secondo noi, non vi era alcun motivo, anzi si potevano soltanto confondere le idee (potevano esserci dei mobili piuttosto che della pasta alimentare o delle automobili). Se ritenete che questo possa essere di interesse, provvederemo a farvi pervenire tutta la documentazione relativa al carico destinato a Malta.

DONATO PIGLIONICA. La Commissione a Cosenza ha ascoltato il custode della discarica di Amantea dove sarebbe avvenuto lo smaltimento, ma non mi sembra che vi fosse un inceneritore. Avevo capito che erano stati smaltiti in discarica, e non inceneriti.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Ho capito. Cercherò la documentazione precisa.

DONATO PIGLIONICA. No, stia tranquillo, le posso assicurare che nel 1990 non c'erano inceneritori in Calabria.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Sarà sicuramente così.

ALBERTO TAMBURINI, *Consigliere di amministrazione della società Ignazio Messina & C. SpA*. Credo di poter precisare che c'è stata un po' una sovrapposizione, nel senso che i prodotti del carico sono andati in discarica, mentre quanto è stato recuperato come combustibili di natura oleosa e idrocarburi vari è stato portato a Messina, in un impianto di smaltimento, che non è un inceneritore: era uno di quegli impianti che si trovano nei porti per ritirare gli *slop* delle navi.

PRESIDENTE. Potete parlarci della nave prima di La Spezia?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Sì. Prima vorrei precisare che c'è una richiesta fatta dall'agenzia marittima Gottellini per conto della Messina e della società Mosmode, in cui chiedeva di poter trasportare, sotto scorta della Guardia di finanza, presso la discarica di Amantea, « all'inceneritore di codesta USL ».

EGIDIO BANTI. In quale data?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Il 23 gennaio 1991. È una richiesta che è stata fatta, evidentemente erronea.

Prima di questo viaggio, la nave era stata ferma in disarmo a La Spezia e precedentemente aveva fatto per conto del nostro Governo il famoso viaggio che l'ha fatta diventare la « nave dei veleni ». La *Jolly Rosso* era ormai diventata una piccola nave rispetto alle altre della società, perché col passare del tempo, per fortuna, la società è cresciuta, e quindi aveva delle dimensioni che potevano andar bene per viaggi nel Mediterraneo, per rotte brevi, avendo una capacità piuttosto limitata. Era dunque impiegata in servizi quasi di cabotaggio, ancorché internazionale.

Finito quel viaggio, la nave è rimasta ferma nel porto di La Spezia.

EGIDIO BANTI. C'era una stigmata che si portava appresso la nave...

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Purtroppo ancora oggi, a distanza di tanto tempo, pur essendo la nave ormai demolita, se ne parla sempre al presente e sempre con questo appellativo di nave dei veleni, di nave radioattiva. Se siamo qui oggi è anche in funzione di questo viaggio che ha compiuto alla luce del sole per conto del Governo, quando andò a prendere dei materiali: ancorché si trattasse di rifiuti, li ha portati per conto del Governo italiano, li ha riportati al mittente.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. In diretto riferimento a questo, specifico che non eravamo noi in diretto contatto con il Governo, ma è stata la società che ha vinto la gara per andare a ritirare questi rifiuti che si è messa sul mercato e ha cercato una nave a noleggio. Fra le altre, c'era anche la nostra nave, che è stata prescelta. Era stato anche scritto che le nostre *Jolly* (così si chiamano le navi, seguite da un colore, in base al fatto che sono gemelle) erano state coinvolte nel trasporto di andata di questi rifiuti. Avevamo già detto a questa Commissione che le nostre navi non erano mai state coinvolte nel trasporto di rifiuti in Libia o in Guinea, dove addirittura il porto ha un pescaggio di 5 metri e mezzo, per cui nessuna delle nostre navi si sarebbe potuta recare in quel porto fluviale. Lo dico giusto per completare le informazioni relative a quell'evento. Prima, ovviamente, la nave era stata sempre utilizzata, da quando l'avevamo acquistata, per i nostri servizi di linea.

DONATO PIGLIONICA. Quando la *Rosso* si è trovata in difficoltà, c'era un'altra vostra nave da quelle parti. Era una presenza occasionale? Sembra sorprendente che due navi della stessa compagnia si trovino una vicina all'altra nel momento in cui una è in difficoltà.

Quali trattative vi erano state con quell'imprenditore per un'eventuale vendita della nave? La nave aveva una stigmata, l'imprenditore ne aveva un'altra, quando molte stimate si mettono insieme, si fa presto a mettere insieme un crocifisso...

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Rispondo prima sulla questione della *Jolly Giallo*. In effetti le navi non erano così vicine come poteva sembrare. Come dicevo prima, quando il comandante della *Rosso* ha lanciato l'allarme per radio tenendosi in contatto con le varie autorità marittime del sud Italia, l'autorità marittima Orca 5 ha dato ordine a tutte le navi che si trovavano in zona di dirigere verso le

coordinate della *Jolly Rosso*. Fra esse c'era anche la *Jolly Giallo*, una nave della nostra società che era impiegata su un altro servizio di linea, che da La Spezia andava verso l'Egitto e il Libano e ritorno. La *Jolly Giallo* non è arrivata per prima nella zona limitrofa alla *Rosso*: per fortuna vi era la presenza anche di altre navi, che può essere facilmente dimostrata ad esempio dalla richiesta di rimborso che abbiamo avuto per i costi sostenuti e il tempo perso da parte della compagnia della SNAM, che addirittura aveva due navi che si sono dirette a prestare soccorso alla *Rosso*.

Nel momento in cui, alle 10,20, tutto l'equipaggio della nave era stato portato in salvo dagli elicotteri, l'autorità marittima ha dato il « cessate le operazioni di soccorso », liberando tutte le navi che si stavano dirigendo o che avevano già raggiunto il luogo della *Rosso*, facendo riprendere loro le rotte originarie. La *Jolly Giallo* è rimasta per ordine nostro in zona: lo scopo era di cercare di agganciare la *Jolly Rosso* per tentare di trainarla e salvarla. Per fare questo, stavamo aspettando che tornassero gli elicotteri per prelevare un marinaio dalla *Jolly Giallo*, portarlo sulla *Rosso* e agganciare un cavo. Purtroppo questa operazione non è riuscita, perché nel frattempo la nave era andata sulla spiaggia. A questo punto, suo malgrado, la *Jolly Giallo* ha ripreso la sua rotta e se n'è andata.

Vorremmo chiarire che quanto è stato rappresentato dalla stampa in merito alla presenza della *Jolly Giallo* è nello stile di tutto il « colore » che è stato dato a questa vicenda, sempre per inquietare, diciamo così, il lettore e creare un alone di mistero.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Nel memoriale che abbiamo fornito, a parte le posizioni *float* delle due navi *Jolly Rosso* e *Jolly Giallo* insieme a tutte le altre, cito le navi chiamate dall'autorità marittima militare Orca 5 per soccorrere la *Jolly Rosso*: la *Agip Gela*, la *Agip Palermo*, il traghetto *Villa*, il rimorchiatore *Corona* e la motonave *Panarea*. Se fra

cinque navi ce n'era anche una della compagnia, visto che i porti di La Spezia e di Napoli sono i porti capo scalo di tutti i nostri servizi e che frequentemente le navi si incrociano... Capita sia nei porti, dove sono ormeggiate alle banchine contemporaneamente, sia in navigazione, nelle rotte nord-sud, visto che tutti i nostri servizi tranne uno vanno in direzione del canale di Suez, quindi le navi si possono incrociare facilmente nella stessa zona di mare. Nulla di strano, quindi, da questo punto di vista.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Quando la *Jolly Giallo* ha ricevuto l'ordine dall'autorità marittima erano circa le 9 del mattino. È arrivata nella zona della *Rosso* intorno alle 12, tre ore dopo: quindi non è che le navi stavano lì attaccate per fare quello che abbiamo letto. Aggiungo che la presenza della *Jolly Giallo* è stata cosa sempre assolutamente nota e francamente ci ha un po' sconcertato leggere sui giornali che sarebbe emerso come un colpo di scena soltanto questa estate, a luglio, in occasione dell'audizione di un membro della capitaneria di Vibo Valentia di cui mi sfugge il nome.

PRESIDENTE. Ci ragguagliate sulla trattativa?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Di trattative per la cessione di questa nave non ce n'è stata solo una. Nel tempo ve ne sono state alcune; innanzitutto, erano antecedenti al famoso viaggio per conto del Governo, e quindi all'epoca la nave non era ancora definita « dei veleni » e mai avremmo pensato che lo diventasse. Nel 1988, in effetti, era stato manifestato un interesse per l'acquisto della *Jolly Rosso* da parte di una società: c'era stato un contatto con un certo comandante Bertone della Navemar Srl. In seguito agli articoli della scorsa estate, abbiamo ricostruito che questa società faceva riferimento a tale signor Comerio. Parliamo del 1988 e siamo alla fine del 2004. Mio zio, parlando

di questa trattativa, ricordava soltanto il nominativo di Bertone e non quello di Comerio. Nel momento in cui, dopo aver incontrato un giornalista con il quale avevamo scambiato alcune opinioni in merito alla vicenda, ci siamo resi conto che nel corpo di un telex che abbiamo allegato al memoriale si faceva riferimento anche al signor Comerio, abbiamo subito voluto precisarlo, per evitare che sembrasse che nascondevamo chissà cosa.

Tutto ciò che è emerso intorno a questo signor Comerio lo abbiamo appreso questa estate; francamente un anno fa, di questi tempi, non ne avevamo idea, forse perché non seguivamo queste situazioni.

EGIDIO BANTI. Una domanda sull'equipaggio. Anche in base agli articoli, è emerso che l'equipaggio sarebbe stato composto in modo non tradizionale, o per lo meno con persone non abitualmente presenti. Per le notizie che avete, si trattava di un equipaggio normale, formato come di consueto? Non c'erano persone non facenti tradizionalmente parte del corpo dell'equipaggio della *Rosso* nel viaggio in questione?

Si è poi parlato — lo abbiamo sentito anche a Cosenza durante le audizioni — di una persona qualificatasi come appartenente ai servizi segreti (ma non si capisce bene chi possa essere stato) che avrebbe chiesto o sarebbe salito a bordo della nave a spiaggiamento avvenuto. Ne siete al corrente? Vi date una spiegazione di questo fatto? Ritenete che si tratti di una voce, fra le tante, priva di fondamento?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* L'equipaggio era assolutamente regolare, composto da marittimi con tutte le qualifiche del caso. Era presente a bordo un tecnico della compagnia Messina, tale De Gioia, che avevamo imbarcato in qualità di passeggero perché non era certo il caso di inserirlo a ruolino, proprio perché la nave, essendo stata ferma e in disarmo, doveva essere seguita. Avevamo messo il tecnico a bordo con questo scopo. Ricordo che negli articoli questa presenza era sempre stata

citata, ma la ragione era solo questa. Il tecnico viaggia con il biglietto passeggeri, non deve essere inserito a ruolo.

EGIDIO BANTI. Un tecnico marittimo ?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA. Motorista.*

Il riferimento ai servizi segreti a noi non risulta affatto. Se non altro, abbiamo verificato che non risulta neanche ai servizi segreti stessi, in quanto abbiamo avuto modo di leggere la risposta fornita all'interpellanza dell'onorevole Vianello dal sottosegretario Ventucci, che ha negato che i servizi siano stati implicati in indagini su questa nave. A maggior ragione, dovremmo sentirci sereni nel dire che non risulta affatto.

DONATO PIGLIONICA. Vi è un'altra procedura ritenuta inusuale e riguarda le difficoltà ad autorizzare la partenza della nave da La Spezia, che poi sembrano dissolversi abbastanza all'improvviso: oggi la nave non può partire, domani le difficoltà spariscono. Che ci potete dire su queste difficoltà ad autorizzare la partenza della nave poi risolte ?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Non è che vi siano state particolari difficoltà. Come abbiamo detto, la nave è stata in disarmo per alcuni mesi. Quando la nave è in disarmo l'equipaggio non è completo, c'è soltanto una minima parte comandata che la controlla per motivi di sicurezza. Sappiamo perché l'abbiamo letto, e abbiamo cercato di ricostruirlo anche al nostro interno, che ci sarebbe stata una lettera particolarmente pesante scritta dall'autorità marittima di La Spezia al comandante della nave dipingendola in una maniera assolutamente... Se avessimo avuto copia di questa lettera l'avremmo inserita nel nostro memoriale, ma non siamo riusciti a rintracciarla, come non siamo riusciti a rintracciare la nostra risposta. La lettera, infatti, ha avuto una risposta in cui abbiamo chiesto una veri-

fica effettiva e attenta della nostra nave: sono state effettuate le ispezioni tecnico-sanitarie e le verifiche per le dotazioni di sicurezza e sono stati rilasciati i certificati. Quindi, la famosa lettera di cui non riusciamo a trovare traccia non mettiamo in dubbio che sia stata scritta — abbiamo lavorato a La Spezia tanti anni, avendo anche avuto dei problemi con alcuni funzionari dell'autorità marittima, visto che poi la cosa si sarebbe ripetuta anni dopo con il famoso espresso *Maryland* — ma ha avuto come seguito una attenta verifica della nave. Infatti, togliamoci dalla testa che, se una nave non è in condizioni di partire, possa farlo, perché la capitaneria non dà le spedizioni e la nave non si muove. Questo è assolutamente pacifico.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Non è che la nave prima non poteva partire e poi era perfetta per partire, non si è trattato di un passaggio così netto. Abbiamo allegato al nostro memoriale le prescrizioni fatte dopo un'accurata visita della nave, con cui sono stati dati 20 giorni di tempo per mettere a posto una serie di cose che non andavano bene, ma che non impedivano la navigabilità in sicurezza della nave stessa. Nel memoriale si possono leggere quali erano queste prescrizioni. Si trattava di una questione interpretativa, se la nave poteva viaggiare in condizioni di sicurezza. Sicuramente, dal punto di vista igienico-sanitario, alcuni locali non erano completamente a posto, per cui in 20 giorni dovevamo mettere a posto la nave.

PRESIDENTE. E De Gioia serviva a questo ?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* De Gioia sarebbe andato comunque a bordo in questo primo viaggio per verificare l'effettivo funzionamento della nave dopo il periodo di disarmo.

PRESIDENTE. Quindi, è prassi consolidata mettere un tecnico fuori ruolo a bordo come passeggero ?

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Dopo quasi due anni che la nave è ferma, è come quando si compra una nave nuova, che non si conosce: noi, oltre all'equipaggio, mettiamo i nostri ispettori, che sono coloro che controllano le condizioni della nave anche dal punto di vista dell'efficienza dei motori, del consumo e di altro. Questo in aiuto all'equipaggio, in maniera che riferiscano all'ufficio tecnico se ci sono dei problemi, perché il tecnico a bordo ha la capacità di individuare eventuali anomalie. Per sicurezza, visto che la nave non viaggiava da quasi due anni, abbiamo preferito mandare un nostro ispettore che potesse assistere l'equipaggio nel caso in cui si dovesse verificare... Era una prudenza che forse adesso capisco che possa essere anche, non so... però da una parte si pecca perché si parte con una nave con cui non si può navigare, dall'altra si pecca perché si mette a bordo per sicurezza...

DONATO PIGLIONICA. Noi non siamo un tribunale.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. No, assolutamente. È che in questi mesi siamo passati... la nave era considerata una carretta, poi si dice « perché si demolisce una nave che era ancora in ottime condizioni? ». Passiamo da una versione all'altra e siamo qui per fare chiarezza. Siamo a vostra disposizione.

EGIDIO BANTI. Un altro episodio cui si fa riferimento spesso negli articoli e altrove riguarda il membro dell'equipaggio, mi pare il cuoco, che sbarca a Napoli dichiarando — o per lo meno gli viene attribuita tale dichiarazione — che la nave era destinata a non rientrare mai a La Spezia, quindi a perdersi in qualche modo. Come spiegate questo episodio, se ritenete che abbia un fondamento?

La magistratura che in Calabria ha aperto un'indagine su questo argomento ha disposto accertamenti su alcuni terreni in un'ansa del fiume Oliva nell'entroterra,

non lontano da Amantea, con l'ipotesi che possano essere stati interrati o comunque smaltiti illecitamente dei rifiuti tossicologici. Mi pare di capire, e ve ne chiedo conferma, che alla luce di quanto ci avete detto qualunque cosa si trovi — perché può anche darsi che sia così — voi escludete che possa provenire dalla *Rosso*.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Rispondo subito « assolutamente sì » alla sua domanda, che riprenderò tra poco.

Parliamo del cuoco. Abbiamo anche noi letto quanto è stato riportato dal giornale. Il cuoco *Ciro Cinque* avrebbe dichiarato che il marinaio *Scardina* avrebbe fatto determinate affermazioni e che quel marinaio, *Borrelli* se ricordo bene, è sbarcato a Napoli perché la nave non avrebbe fatto ritorno. Il cuoco diceva che, essendo il *Borrelli* il cameriere dedicato al comandante, evidentemente aveva notizie di prima mano e questa è la ragione per la quale ha chiesto di essere sbarcato. Intanto, osservo che non era il cameriere del comandante: vi possiamo confermare che a bordo di una nave da carico come la *Jolly Rosso* c'è un solo cameriere che evidentemente serve tutto l'equipaggio. Detto questo, è vero che un marinaio ha chiesto di essere sbarcato, e si tratta di questo *Borrelli*, che era definito « nu chiacchierone ». Francamente, non possiamo dire nulla di tutto questo. Possiamo sicuramente pensare che, se fosse stato vero che la nave sarebbe partita ma non sarebbe tornata, probabilmente a Napoli sarebbe sbarcato qualcuno di più e non soltanto un cameriere, un marinaio. Con tutto il rispetto, nel ruolino d'imbarco aveva firmato con una X, quindi, che potesse essere così esperto di certe cose abbiamo dei dubbi.

Comunque, questa vicenda è sempre stata riferita dal cuoco *Ciro Cinque*, che era al primo imbarco con la compagnia *Messina*, e che è stato anche l'ultimo, perché evidentemente, dopo che è sbarcato salvato da un elicottero, credo abbia preferito cambiare società.

Ripeto che noi facciamo riferimento esclusivamente a quanto abbiamo letto sui giornali, non avendo alcun altro tipo di documentazione. L'inchiesta della magistratura è ancora in corso. Veniva riferito che questo cuoco avrebbe detto tutte queste cose. Sarà sicuramente così? Non credo. Il marinaio Scardina, che a distanza di tanti anni è ancora imbarcato con noi, aveva prontamente scritto dicendo che dopo il sinistro non aveva più avuto modo di incontrare il cuoco, tanto meno a casa del cuoco stesso, visto che Scardina è di Bari ed il cuoco della zona di Torre del Greco.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Presidente, in riferimento al fatto che la nave fosse « a perdere », visto che è stata assimilata alle altre 43 o 47 (il numero varia) navi che sono riuscite a fare affondare mentre noi non saremmo riusciti a far affondare la nostra, nel caso in cui avessimo voluto farlo, osservo che della scomparsa di queste navi si è saputo dopo che erano affondate. Molte sono affondate in condizioni meteorologiche assolutamente calme, con il mare piatto, e l'equipaggio non si sa che fine abbia fatto. Anche volendo per un attimo ipotizzare che avessimo voluto farlo, l'abbiamo fatto con mare forza 9, dando l'SOS, dicendo a tutti « per favore veniteci a soccorrere » perché stiamo facendo affondare una nave carica di chissà cosa? Tutte le altre navi sono scomparse senza aver lanciato l'SOS, ma una nave non va a picco in un battibaleno.

ALBERTO TAMBURINI, *Consigliere di amministrazione della società Ignazio Messina & C. SpA*. Tutti i membri dell'equipaggio sono stati salvati con gli elicotteri, sono stati portati all'aeroporto di Lamezia Terme, sono stati caricati su autoambulanze, sono stati tutti portati all'ospedale per una visita medica e sono stati trattenuti 24 ore. È possibile che, se vi fosse stato qualche infiltrato, questo si dileguava? Mi sembra davvero improbabile.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Sempre per parlare di cose italiane, siamo venuti a conoscenza del fatto che in Toscana una nave, la *Venus*, a seguito di una mareggiata è andata a spiaggiarsi. Per le poche informazioni che abbiamo avuto, ci risulta che l'equipaggio non si è più trovato, che non si sapeva qual era la compagnia di navigazione e che lo Stato, attraverso il Ministero dell'ambiente, ha dovuto demolirla sul posto per farla portare via dopo due anni e più che stava su questa spiaggia toscana. Ma di questo non si dice nulla. Noi siamo una società italiana dal 1921, operiamo in Italia, tutte le navi toccano porti italiani come porti capiscalo, ci possono essere fatte tutte le visite necessarie e ci siamo subito messi a disposizione di tutti per salvare la *Rosso* e fare meno danni possibile. Essere assimilati a questi tipi di affondamenti, onestamente...

PRESIDENTE. Bene. Riguardo alla trattativa in corso con il Comerio, qual era l'importo sul quale si stava ragionando?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Mi sembra un miliardo e cento o duecento milioni di vecchie lire.

Onorevole Banti, non so se possiamo considerare esaurito il discorso delle discariche. Abbiamo saputo anche noi, leggendo i giornali, che sarebbero state fatte eseguire delle perizie in quella discarica. Abbiamo letto un'anticipazione di quello che potrebbe essere l'esito, ma non è che sia molto chiaro. Da quello che abbiamo saputo, il discorso può assolutamente tranquillizzare gli abitanti della zona; comunque non si tratta assolutamente di qualcosa riferibile alla *Rosso*. Lo diciamo non solo perché ne siamo certi, sicuri, ma anche perché, pur ipotizzando che ci potesse essere a bordo qualcosa di strano, intanto dovremmo iniziare a inquadrare se sono i famosi rifiuti radioattivi, se sono rifiuti nocivi, se sono idrocarburi, perché abbiamo letto di tutto e di più; poi vorremmo anche sapere, se in effetti fossero

stati a bordo, quando sarebbero stati scaricati, perché abbiamo letto la sera stessa dello spiaggiamento, abbiamo letto un mese dopo, abbiamo letto due mesi dopo. Noi abbiamo cercato di spiegare nel nostro memoriale perché sarebbe stato impossibile, se la nave avesse avuto qualcosa di illegale, portarlo via, visto che essa era costantemente sotto controllo di autorità: Vigili del fuoco, Capitaneria di porto.

PRESIDENTE. Era assicurata?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Sì.

PRESIDENTE. Per che valore?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Due miliardi e mezzo.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Posso integrare sul discorso delle discariche?

PRESIDENTE. Prego.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Adesso seguiamo un po' più spesso le trasmissioni sull'argomento, perché purtroppo diventiamo oggetto di molte trasmissioni e non in senso positivo. La cosa ci preoccupa, in riferimento alla discarica, perché adesso qualsiasi discarica si possa trovare in quella zona della Calabria sembra possa contenere qualcosa di illecito trasportato dalla *Jolly Rosso*. In una trasmissione di sabato pomeriggio abbiamo sentito un generale della Guardia di finanza dire che con delle perlustrazioni aeree in 20 giorni hanno trovato in Puglia qualcosa come 1.172 siti possibilmente inquinati. Abbiamo letto in molti giornali che purtroppo le regioni del sud sono state oggetto di queste forme di inquinamento. Ora, che ogni discarica possa contenere qualcosa della *Jolly Rosso*, onestamente...

PRESIDENTE. Dottore, risponda alle domande.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Mi scusi, signor presidente, posso precisare una cosa?

PRESIDENTE. Sì.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Con riferimento alla trattativa, o meglio al contatto avuto con il comandante Bertone della Navermar per la cessione della *Jolly Rosso* per un miliardo e 50 milioni e alla polizza assicurativa di due miliardi e mezzo, specifico che tra l'una e l'altra sono passati due anni e in due anni il mercato delle navi può subire delle oscillazioni incredibili. Oggi una nave costa più del doppio rispetto ad un anno fa.

PRESIDENTE. È come il vino? Invecchiando aumenta il valore?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Non è proprio così, dipende dalle situazioni di mercato. Oggi le navi vanno tutte in Cina.

PRESIDENTE. Rispetto alla capacità di carico qual era la merce a bordo?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Quando è partita da La Spezia o da Malta?

PRESIDENTE. Da La Spezia.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Potremo essere più precisi, ma mi sembra avesse una settantina di contenitori, quindi sotto la metà rispetto alla capacità di carico.

PRESIDENTE. Intorno al 40 per cento; quindi, dal punto di vista economico, non straordinariamente vantaggioso.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Possiamo andare a rivedere i conti. Potrebbe anche essere non estremamente vantaggioso, ma è un rischio del servizio di linea, che è come l'autobus.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Abbiamo navi piene che viaggiano in perdita per il livello dei noli, che è in base alla concorrenza; si alternano fasi di alti noli e di bassi noli, per cui abbiamo navi che viaggiano piene ma sono in perdita.

PRESIDENTE. Questo aspetto, rispetto alle altre navi, riguarda poco questa Commissione. Io mi riferisco a quella nave che, se ho ben compreso, viaggiava intorno al 40 per cento di carico e quindi in perdita.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. No, non è assolutamente detto che fosse in perdita.

PRESIDENTE. Non in perdita con il 40 per cento di carico?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Potrebbe essere così. Ma anche se fosse stata in perdita la compagnia di navigazione che esercisce servizi di linea...

PRESIDENTE. Ma su questo dobbiamo essere chiari: era in perdita o no?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Non ho i conti, ma...

PRESIDENTE. Ce li fate avere.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Senz'altro.

PRESIDENTE. Era il primo viaggio di una linea che già esisteva?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Era il primo viaggio che la motonave *Jolly Rosso* effettuava su un servizio di linea che la compagnia Messina svolge da decenni verso Malta e che fino a quel momento era servito da altre navi che poi proseguivano per l'Egitto, il Libano e la Turchia.

PRESIDENTE. I contenitori vuoti sono stati imbarcati a Malta? Per conto di chi?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. I contenitori vuoti sono stati imbarcati a Malta per conto prevalentemente nostro, più due *termocar* di un caricatore specializzato nel trasporto di merce refrigerata, più un *trailer* di una compagnia nostra concorrente che ci aveva chiesto se potevamo riportarlo a La Spezia.

PRESIDENTE. È prassi normale allertare i vigili del fuoco alla luce del carico che avevate a bordo in caso di spiaggiamento?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Non so se sia prassi normale, ma so perché è stato fatto: si legge chiaramente nella documentazione che vi abbiamo allegato. Il comandante della capitaneria di Vibo Valentia ha ritenuto di chiamare i Vigili del fuoco a misurare la radioattività nella zona dello spiaggiamento della nave in quanto si ricordava il discorso della *Jolly Rosso* « nave dei veleni ».

PRESIDENTE. Quindi era riferita alle « stimate »?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Assolutamente sì, è anche scritto.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Si può chiedere anche al capitano Bellantone, che è ancora operativo: gli si può chiedere perché ha ritenuto di fare questo. L'ha disposto lui, non noi.

PRESIDENTE. Dottore, non vi è dubbio che l'ha disposto lui: ho chiesto se era vostra consapevolezza e pratica abitudinaria, in questi casi, allertare i Vigili del fuoco per misurare le condizioni di radioattività.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* No, direi di no; allertare i Vigili del fuoco solitamente sì.

ALBERTO TAMBURINI, *Consigliere d'amministrazione della società Ignazio Messina & C. SpA.* Dal 1990 al 2004 la società Messina ha avuto la sventura di perdere due navi. Quindi, stabilire se c'è una prassi in questo senso...

PRESIDENTE. Per fortuna non avete esperienza.

ALBERTO TAMBURINI, *Consigliere d'amministrazione della società Ignazio Messina & C. SpA.* Sì, non abbiamo esperienze di questo tipo.

DONATO PIGLIONICA. Penso ci si riferisca al protocollo utilizzato non dalla Messina in particolare ma dalle navi in generale.

ALBERTO TAMBURINI, *Consigliere d'amministrazione della società Ignazio Messina & C. SpA.* Non esiste assolutamente nulla che possa essere fatto dall'armatore nell'eventualità di un sinistro di questo genere. Evidentemente, sono le autorità locali che, di volta in volta, agiscono nel senso ritenuto più opportuno.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* « Tale intervento è stato richiesto in seguito ad allarmismo tra la popolazione del luogo collegato ad un presunto traffico in passato di materiale nocivo e/o radioattivo della nave *Jolly Rosso* ora *Rosso*. »: questa è la motivazione del comandante della capitaneria.

PRESIDENTE. Il sindaco ci aveva detto cose articolate e diverse.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Possiamo saperle?

PRESIDENTE. Il sindaco di oggi ha riferito che la vicenda non allarmò particolarmente all'epoca.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Allora per quale motivo l'avrebbero fatto? Che spiegazioni si dà il sindaco?

DONATO PIGLIONICA. Il sindaco si poneva poche domande. Vi è un'altra stigmata che avanza, mi perdoni. Tenga presente che noi non vogliamo « sfruculiare » nessuno, perché non è il ruolo che ci compete. Mi riferisco all'intervento di una ditta di recupero navi, anch'essa con una stigmata di interventi in caso di incidenti con coinvolgimento di materiali radioattivi. È chiaro che la Smit Tak non faceva soltanto quello, ma si è trattato di un altro elemento che ha suscitato...

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Ce ne siamo accorti anche noi, ma non sappiamo francamente cosa rispondere, nel senso che la Smit Tak è la prima società al mondo di salvataggio e, volendo noi recuperare la nostra nave, abbiamo ritenuto di rivolgerci ai migliori al mondo, che purtroppo, date le condizioni meteo marine che si sono verificate, non hanno potuto fare nulla. Il fatto che avessero anche quel tipo di esperienza non credo possa costituire...

PRESIDENTE. Sono stati pagati?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Profumatamente.

PRESIDENTE. Quanto?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Intorno agli 800 milioni.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Comunque è possibile consultare il sito della Smit, dove sono riportate tutte le operazioni di salvataggio compiute.

PRESIDENTE. Ma qui l'operazione non ha avuto esito positivo.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Sì, ma è stata chiamata per cercare di rispondere all'ordinanza della capitanea di togliere la nave dalla spiaggia, non di accertare la presenza o di prelevare delle sostanze radioattive.

PRESIDENTE. Se fosse stata chiamata per togliere sostanze radioattive, sarebbero state individuate tali sostanze.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Sì, ho fatto una precisazione sulle attività che svolge tale compagnia, che ha compiuto tanti salvataggi anche in Europa, basta andare a vedere sul sito.

PRESIDENTE. Quali erano le condizioni meteo in partenza da Malta?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Non erano ottimali, però hanno avuto un progressivo peggioramento con il passare del tempo, tanto è vero che poi è successo quello che è successo. Comunque, tutti questi dati sono contenuti nel nostro memoriale, nella relazione effettuata dal comandante Pestarino, confermata dal comandante Bellantone e dai bollettini meteo relativi alla giornata.

DONATO PIGLIONICA. Un altro aspetto difficilmente comprensibile ha riguardato l'apertura di una finestra sul fronte mare invece che sul fronte terra, mentre ragionevolmente sarebbe stato più

comodo procedere al recupero del materiale all'interno della nave da questo lato.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* La ringrazio di questa domanda, visto che abbiamo inteso che un foro sul lato mare avrebbe dato supporto a dei pensieri cattivi. Abbiamo sempre cercato — mi richiamo ancora al memoriale — di documentare anche con fotografie quanto accaduto. Abbiamo chiaramente indicato la motonave *Rosso* appena spiaggiata, perché è stata fotografata nei giorni successivi. Dopo la mareggiata che ne ha provocato lo spiaggiamento, la nave è stata esposta alle onde dal lato sinistro. Quella mareggiata in sostanza non aveva creato alcun problema, ma aveva in parte divelto e piegato uno sportello laterale che si trova sullo scafo e che potete vedere sulle fotografie. Da dicembre si è arrivati a metà febbraio, e la stagione invernale è quella con più mareggiate: il 17 febbraio è stata colpita da una violentissima mareggiata che ne ha sfasciato considerevolmente lo scafo e ha dato il colpo di grazia al famoso portello di 3 metri per 3,60 che è finito in mare, lasciando questa apertura regolare nello scafo.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Nella recente audizione di Stefano Lenzi si è tratta, forse anche con un po' di ironia, qualche malizia sulla data del 29 aprile 1991, mentre la mareggiata si è verificata il 17 febbraio di quell'anno. A scanso di equivoci, visto che noi non ci siamo dimenticati di cancellare la data ma l'abbiamo messa in piena trasparenza, perché cerchiamo di mantenere intatta tutta la documentazione, dico che nel memoriale è presente un rapporto della London Offshore Consultance, che era stata chiamata per controllare l'operato della Smit, in cui si vedono le foto della mareggiata, che sono tutte datate, e come potete vedere sono le stesse in cui si ravvisa, il 18 febbraio, cioè il giorno successivo alla mareggiata, l'apertura nel fianco della nave. Per cui è vero che la

nostra foto è di due mesi dopo, ma se si vede questa foto del 18 febbraio si nota la stessa apertura, che magari due mesi dopo era leggermente più grande. Qui si può vedere sul lato della nave lo « spanciamento » per effetto del mare che batteva sulla fiancata. Quindi, non avevamo bisogno di cancellare alcuna data.

PRESIDENTE. Nel giornale di bordo della *Jolly Giallo* è scritto quanto segue: « Alcuni marosi, frangendo sulla murata sinistra, raddrizzavano la *Rosso* con grande stupore di tutti i presenti ». Ci spiegate questo fenomeno miracoloso ?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Miracoloso in che senso ?

PRESIDENTE. Nel senso di strano. La nave è vista dal mare, da bordo della *Jolly Giallo*, mentre era già spiaggiata.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Sì, la nave era appena spiaggiata: « Alle 14,55 il *Rosso* si posava sull'arenile (...) con la prua verso terra e leggermente inclinato sul fianco sinistro. Dopo di che alcuni marosi, frangendo sulla murata sinistra, lo raddrizzavano con grande stupore di tutti i presenti, forse dovuto anche all'eccezionale riserva di spinta che la nave ha dimostrato per tutto il periodo del tragico avvenimento ».

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Abbiamo anche potuto appurare le condizioni del mare dal video amatoriale andato in onda durante la trasmissione di sabato su Rai Tre, *Ambiente Italia*, in cui si vede che la nave, una volta che non è più governabile e l'equipaggio l'ha abbandonata, può navigare in sicurezza quando ha l'apparato propulsore e gli organi di conduzione della nave, i timoni, che permettono l'andamento corretto rispetto al mare. Nel momento in cui la nave è lasciata in balia delle onde, con una maraggiata forza 8, si mette necessariamente

di traverso. Nel momento in cui va a spiaggiarsi e tocca solo in alcuni punti — perché ovviamente non è un canotto che sale sull'arenile — del fondale, con onde che arrivano con il massimo della forza, perché si infrangono, riceve dei colpi che sollevano la nave.

PRESIDENTE. Il comandante della capitaneria di porto di Vibo Valentia ritiene particolarmente difficile che possa accadere un fenomeno del genere.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Dipende anche dall'impressione che questo evento può suscitare nella persona che lo guarda. Il comandante della nave la sente come una cosa sua, tutti i comandanti hanno un rapporto particolare con le navi. Vedere spiaggiare una nave in quelle condizioni non potendo fare nulla per evitarlo suscita delle emozioni. Può darsi che a lui abbia fatto questo effetto. In questi casi si dice che « chi naviga naviga e chi è a terra giudica », nel senso che stare a terra è più facile che non trovarsi in mezzo al mare.

PRESIDENTE. Il titolare della *Mosmode*, Cannavale, ebbe a riferire che nell'immediatezza non era stato possibile individuare le falle.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Sì, lo abbiamo letto anche noi, anche se poi è lo stesso signor Cannavale quello che ha tagliato e smontato e riconfermato... Nell'immediatezza le falle non potevano essere viste perché nel momento in cui la parte sinistra in cui si trovavano le falle era rimasta insabbiata fino a quattro metri di profondità, quando si è scavata il letto, come si suol dire, le falle non potevano essere viste da alcuno, perché non essendo la nave galleggiante non si poteva avere la verifica di tutta la carena.

EGIDIO BANTI. Una delle ragioni per le quali forse c'è tutta questa attenzione su questo episodio, attenzione a vostro giu-

dizio assolutamente immeritata, deriva dal fatto che, a prescindere dal caso *Rosso*, in molte nostre audizioni di diversi magistrati di varie procure del nostro paese, da nord a sud, che si occupano del traffico illecito di rifiuti — che purtroppo costituisce una realtà, anche se con modalità difficili da individuare — viene riferito che il porto di La Spezia tra gli anni '80 e i primi anni '90 è stato uno dei porti tramite di questo traffico, addirittura a volte di armi e rifiuti, comunque certamente di rifiuti. Mi rendo conto che la domanda può essere retorica, ma la vostra compagnia in quegli anni era presente a La Spezia: avete consapevolezza di questo aspetto, lo ritenete credibile a prescindere dal ruolo della vostra compagnia? Potrebbe essere questa una delle ragioni per cui vi è questa attenzione, visto che comunque operavate in quel porto?

DONATO PIGLIONICA. Con un'altra stigmata.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Ma la seconda stigmata, quando si parlava della Smit Tak, non è come la prima.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Se volete, abbiamo qui le fotografie delle falle: una volta che la nave piano piano è stata sollevata per poterla smantellare, le falle sono state assai visibili. Nel memoriale c'è uno specchietto da cui risulta in che posizione erano al momento dello spiaggiamento, per cui era impossibile poterle vedere. Comunque, con il consenso del presidente, invieremo una copia del faldone a tutti i membri della Commissione.

PRESIDENTE. Va bene.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Per quanto riguarda il porto di La Spezia, abbiamo letto i rapporti di Legambiente in cui si faceva tutta una disquisizione su quello che poteva essere il traffico

di armi, di rifiuti e quant'altro. Noi vi possiamo dire ciò che riguarda la società Messina. Non dimentichiamo che a La Spezia c'è la famosa discarica di Pitelli: essendoci la discarica, viene da pensare « come portano i materiali? ». Essendo il porto proprio lì, può essere logico chiedersi se venivano trasportati con le navi.

A parte il discorso dei rifiuti che tornavano sulla *Rosso* dal Libano che dovevano essere scaricati a Pitelli alla luce del sole, perché era lo Stato che lo stava facendo...

PRESIDENTE. A Pitelli?

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. No, voglio dire che poteva essere inteso che andavano a Pitelli, in questo senso: la preoccupazione circa il fatto che la nave fosse stata fermata per questo e non perché andavano a Venezia, altrimenti avrebbero detto « di corsa a Venezia, non tenetela nel golfo ». Per le altre cose le nostre informazioni sono quelle dei rapporti di Legambiente o altre notizie giornalistiche, per quanto ci riguarda non abbiamo mai avuto problemi da questo punto di vista. Avevamo già dichiarato alla Commissione del traffico della Treibacher, e quindi della *Jolly Rubino*, che sembrava trasportasse materiale radioattivo, mentre invece erano residui di fonderia in cui era stata ritrovata una quantità di cesio, in due contenitori su sessanta. Il Ministero della sanità ha fatto poi proseguire — senza alcuna preoccupazione per la salvaguardia della salute e la sicurezza dei nostri lavoratori, ma anche dei trasportatori — questo traffico. Per quanto di nostra conoscenza, questo traffico si sta tuttora svolgendo anche a La Spezia. Quindi, questo materiale della Treibacher che non possiamo più trasportare, perché da quel momento il cliente ci ha messo nella *black list* e non imbarca più con noi, stanno continuando a farlo altre compagnie di navigazione. Anche in quella occasione siano finiti agli onori della cronaca come se fossimo trasportatori di materiale radioattivo, ma c'è qualcuno che lo sta

facendo e sta utilizzando anche il porto di La Spezia, oltre a quello di Livorno per poi andare a Trieste.

PRESIDENTE. Perché la Smit Tak andò via?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* La Smit Tak andò via dopo un mese, in quanto il contratto che era stato sottoscritto prevedeva il rigalleggiamento e la consegna della nostra nave nel porto più vicino in assoluta sicurezza; ma dopo la mareggiata del 17 febbraio, come la documentazione fotografica dimostra, purtroppo la nave aveva avuto tali danneggiamenti — era stata sfasciata parte dello scafo di sinistra, con conseguente peggiore allagamento di tutta la sala macchine — che i vertici sia della compagnia Messina sia della Smit Tak, sia gli stessi assicuratori, hanno ritenuto che non vi fosse più la possibilità di salvare la nave, e che quindi dovesse essere demolita.

PRESIDENTE. Quindi, dopo il 17 febbraio andò via.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Andò via ai primi di marzo, dopo il tempo necessario per fare le valutazioni del caso.

PRESIDENTE. Quindi, il tempo intercorso tra il 17 febbraio e il giorno in cui è andata via è servito sostanzialmente a valutare l'inutilità della loro azione.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* A rendersi conto di come stavano esattamente le cose: sono decisioni che non vengono prese di getto, ma che richiedono un minimo di...

ALBERTO TAMBURINI, *Consigliere d'amministrazione della società Ignazio Messina & C. SpA.* Il rapporto redatto dalla London Consultance dice che ci sono state condizioni atmosferiche sfavorevoli il 12 e il 13 febbraio che hanno causato danni

strutturali alla nave; il cattivo tempo ha esacerbato ulteriormente la situazione il 16 e 17 febbraio, con onde che infrangevano di oltre 3 metri sopra la struttura della nave e che il 17 febbraio le lamiere dalla 10 alla 62 sono state asportate e gettate in mare. Poi il rapporto afferma che il 1° marzo la Smit ha confermato per iscritto che non erano più in condizioni di continuare nel tentativo di recupero.

PRESIDENTE. Ma poi si è occupata della demolizione?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* No, la Smit Tak aveva quello scopo, la demolizione è stata effettuata dalla M-smode del signor Cannavale.

PRESIDENTE. Come mai ci si è rivolti ad altri per la demolizione? La Smit Tak non fa demolizione?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Può darsi che la faccia, ma noi ci eravamo rivolti a loro perché sono i primi al mondo nel salvataggio delle navi. Per demolirla abbiamo fatto altre scelte.

PRESIDENTE. Abbiamo detto che la *Jolly Giallo* si recò sul posto nella speranza che si potesse recuperare la nave. Eppure il comandante della *Rosso* in contatto radio aveva precisato che il recupero sarebbe stato impossibile.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Un discorso è rimanere a bordo di una nave fortemente inclinata con condizioni meteo assolutamente avverse mettendo a repentaglio vite umane, perché in questi casi la prima cosa che il comandante ha il dovere di fare è pensare alla salute dell'equipaggio; una volta che il comandante, consultatosi con i suoi ufficiali, ha ritenuto che fosse meglio per la sicurezza delle persone abbandonare la nave è stato giusto farlo. Altro discorso è quello della nave in appoggio, che deve

stare nei pressi della nave in difficoltà per cercare di fornire qualsiasi tipo di assistenza.

PRESIDENTE. La mia domanda è diversa. La ripeto, così ci chiariamo. Il comandante della *Rosso* ha deciso che non era più possibile recuperare la nave. Perché la *Giallo* si reca lì, se deve recuperare la nave?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. La *Giallo* è andata sul posto su ordine dell'autorità marittima insieme ad altre cinque navi. Dopo che l'equipaggio è stato tratto in salvo, l'autorità marittima ha dato il « cessate operazioni di soccorso »: questo significava che tutte le navi che erano state dirottate potevano riprendere la loro rotta originaria.

PRESIDENTE. Peraltro, il rimorchiatore *Corona* ha detto che era impossibile recuperarla.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. La *Giallo* stava ormai arrivando, ed è giunta sul posto dopo che era stato dato il « cessate operazioni di soccorso ». Ha continuato a dirigersi verso la *Rosso* su ordine nostro, che comunque eravamo in contatto con la Capitaneria, per cercare di agganciare la nave e trainarla via prima che potesse spiaggiarsi.

PRESIDENTE. Questo nonostante il comandante della *Rosso* e il rimorchiatore *Corona* indicassero come impraticabile questa strada. Era quindi un ultimo tentativo?

ALBERTO TAMBURINI, *Consigliere d'amministrazione della società Ignazio Messina & C. SpA*. Il recupero è visto in modo diverso. Da parte del comandante della nave si ritiene che non vi siano più le condizioni di sicurezza per mantenere a bordo l'equipaggio. Da parte del rimorchiatore la valutazione era conseguente al fatto che mancavano le condizioni per

riuscire ad agganciare con un cavo la nave per cercare di portarla in un approdo sicuro in attesa di verificare se fosse possibile riportarla in condizioni di sicurezza. Le valutazioni del comandante della *Rosso* e di quello del rimorchiatore *Corona* erano di tipo diverso, da diversi punti di vista.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Però non ho capito da dove si evince che il comandante della *Rosso* aveva detto che non poteva essere...

PRESIDENTE. È riferito dallo stesso comandante.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Forse prima non sono stato chiaro.

PRESIDENTE. Ma lei sostiene che il comandante dice il contrario?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. No, stavo cercando di capire il momento, più che altro, perché i momenti sono importanti, nel senso che se ha deciso di abbandonare la nave in quanto non era materialmente in condizione di fare nulla, questo riesco a capirlo; ma, francamente, non riesco a ricordare dove potesse ipotizzare come non realizzabile il salvataggio tramite la *Jolly Giallo*. Nel momento in cui fosse arrivato l'elicottero, che era già in volo, per prelevare uno o due membri dell'equipaggio della *Giallo* e depositarli sulla *Rosso* per agganciare un cavo per poi risalire sull'elicottero e tornare sulla loro nave, l'operazione sarebbe riuscita e questo era lo scopo per conseguire il quale la *Giallo* è rimasta lì.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. La funzione della *Jolly Giallo* poteva essere quella, tramite il proprio equipaggio o altri specialisti, di cercare di agganciare la nave, perché in questo caso si sarebbe evitato lo spiaggiamento. Il dovere della

compagnia era di prestare qualsiasi forma di assistenza nel caso in cui fosse stato possibile un soccorso.

PRESIDENTE. Immagino che abbiate letto della vicenda delle carte trovate a bordo della *Rosso*.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Abbiamo letto anche questo. Ripeto che dobbiamo limitarci a leggere quanto è stato scritto. Quello che siamo riusciti a capire è che la ODM è stata creata tre anni dopo lo spiaggiamento della *Jolly Rosso*. Non riusciamo pertanto a capire come possano essere stati trovati a bordo dei documenti di una società che è stata fondata tre anni dopo. Abbiamo ricostruito che ad un certo punto si parlava della carta nautica che era stata sequestrata insieme a tutti gli altri documenti della nave. Nell'inchiesta sommaria preparata dalla capitaneria di Vibo Valentia c'è tutta la documentazione che è stata sequestrata, allegata e poi riconsegnata. Si fa riferimento ad una carta nautica, ma nulla di più. Quindi, il discorso di queste carte ci incuriosisce non poco. Da parte nostra, siamo assolutamente tranquilli, perché l'ODM è stata creata tre anni dopo lo spiaggiamento.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Non ci spieghiamo perché, se queste carte fossero state così preoccupanti, le abbiamo restituite al comandante della nave anziché trattenerle e darle a chi di dovere perché facesse indagini in tal senso. Invece sono state restituite al comandante della nave, alla compagnia.

PRESIDENTE. Voi sapete in che modo erano imballati i materiali contenuti all'interno dei *container* ?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. No, francamente no. Saranno stati i classici imballi.

PRESIDENTE. Quindi non sapete se si trattava di fusti, pacchi sfusi...

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. No, fusti non ce n'erano.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Dalle polizze di carico si può evincere come l'imballaggio del contenitore fosse stato fatto. Però tutte le compagnie di navigazione non sono tenute, non possono proprio controllare il documento in tal senso. Faccio un esempio. Nel porto di Genova sono stati trovati dei traffici di contrabbando. Si è andati a cercare il caricatore, il ricevitore e lo spedizioniere, ma non la compagnia di navigazione.

EGIDIO BANTI. Questo però vuol dire che a vostra insaputa potrebbero essere stati anche spediti materiali non corrispondenti ai documenti di carico.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. In questo senso abbiamo già dichiarato due anni fa che noi collaboriamo anche con i servizi segreti che indagano sul traffico delle auto rubate o quant'altro: mettiamo a disposizione, segnaliamo in che stato si trova il contenitore, perché si possa sequestrare e verificare la corrispondenza o meno del materiale. Noi per legge possiamo soltanto attenerci a quanto dichiarato dal caricatore nella polizza di carico. Questo per tutte le compagnie di navigazione che trasportano contenitori.

PRESIDENTE. Ci sono state richieste di risarcimento alle assicurazioni per il materiale di carico trasportato ?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Intanto le rispondo alla domanda di prima, perché in effetti nelle polizze di carico e nei manifesti di carico, oltre a essere indicato il materiale trasportato, nel caso specifico è indicato anche il sistema di imballaggio. Quindi, sia per quanto

riguarda il tabacco sia per quanto concerne la polvere per bevande, tutto il materiale era in cartoni; il nylon, invece, era in rotoli.

PRESIDENTE. Richieste di risarcimento per i carichi?

ALBERTO TAMBURINI, *Consigliere d'amministrazione della società Ignazio Messina & C. SpA.* La domanda mi coglie impreparato: non ne sono al corrente, può darsi. Non so se ce ne siano state per la mancata consegna del carico. Non è emerso dalle notizie giornalistiche e non ci siamo preoccupati di fare un approfondimento in tal senso!

PRESIDENTE. È straordinariamente difficile farlo? È complicato?

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* L'episodio è di quindici anni fa e noi per legge siamo tenuti a conservare un archivio di dieci anni. Onestamente, non ci siamo preparati su tutto.

PRESIDENTE. Siete impreparati su questo?

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Ma tutte le notizie che riusciremo a recuperare ve le faremo avere. Non ci sembra corretto, però, dare risposte sbagliate. Riteniamo, però, che, come succede in tutti gli eventi, i proprietari, i ricevitori o i caricatori abbiano reclamato il danno della mancata consegna della merce. Ma le quantità e i valori ve li faremo sapere se riusciremo a rintracciare le carte.

ALBERTO TAMBURINI, *Consigliere d'amministrazione della società Ignazio Messina & C. SpA.* Voglio precisare che sia secondo il codice della navigazione sia secondo la convenzione di Bruxelles nel 1924 che disciplina il trasporto di merci via mare con polizze di carico, la fortuna di mare e la perdita del carico a seguito di un naufragio sono considerati pericolo

eccettuato e come tale non danno diritto agli interessati nel carico ad alcun risarcimento da parte dell'armatore.

PRESIDENTE. Quando siete saliti a bordo della *Rosso* dopo lo spiaggiamento?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Il comandante De Caro è stato il primo rappresentante della compagnia Messina a salire a bordo la domenica mattina, era il 16 dicembre 1990.

PRESIDENTE. Siete sicuri che non è accaduto prima?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* In base alla documentazione in nostro possesso, era domenica 16 dicembre.

PRESIDENTE. Con chi è salito il comandante De Caro?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Il comandante De Caro era stato accompagnato dai carabinieri di Amantea a cercare un sistema per salire a bordo e l'avevano individuato nell'utilizzo di una pala meccanica che potesse dapprima preparare una sorta di terrapieno...

PRESIDENTE. Escludete che sia accaduto in altro giorno?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Per la documentazione sì, e lui a distanza di tempo ha confermato che si trattava di domenica 16 dicembre.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA.* Sono riusciti a salire a bordo dopo 36 ore, mi pare. Bisogna considerare l'assetamento della nave e la mareggiata, quindi mi sembrano tempi assolutamente normali.

PRESIDENTE. Quindi i vostri uomini salgono il 16 insieme ai carabinieri.

ALBERTO TAMBURINI, *Consigliere d'amministrazione della società Ignazio Messina & C. SpA*. Il comandante De Caro è salito a bordo per gettare lungo la murata una scaletta di corda per consentire l'accesso a bordo. Chi poi sia salito attraverso quella scaletta non ci risulta esattamente.

PRESIDENTE. Comunque, il vostro primo uomo sale il 16 per gettare la scaletta.

ALBERTO TAMBURINI, *Consigliere d'amministrazione della società Ignazio Messina & C. SpA*. Sì, per gettare la scaletta.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Presidente, questo noi lo affermiamo in quanto avevamo richiesto all'epoca un'attestazione...

PRESIDENTE. Certo, non eravate lì, immagino.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Attestazione: «Lavoro eseguito dalla pala meccanica sulla spiaggia di San Giovanni, frazione di Amantea. Il giorno 16 dicembre 1990, dovuto alla mareggiata che imperversava, non era possibile salire a bordo della nave *Rosso* coricata sul fianco sinistro. Con la cooperazione del signor Bonanno Domenico, padrone dell'hotel (...) con la macchina dei carabinieri si contattò la ditta Scognamiglio sita in prossimità della spiaggia. Era domenica mattina. Il signor Bonanno, essendo amico del detto, lo convinse a venire con una ruspa sulla spiaggia ». Noi, a distanza di tanti anni, ci basiamo su questo.

ALBERTO TAMBURINI, *Consigliere d'amministrazione della società Ignazio Messina & C. SpA*. Aggiungo che il comandante De Caro non era sulla nave né nelle

vicinanze: era a La Spezia e ha dovuto recarsi in Calabria innanzitutto a parlare con i membri dell'equipaggio. Mi sembra quindi che i tempi siano più che normali.

PRESIDENTE. C'è stata una controversia con le navi AGIP, la *Gela* e la *Palermo* ?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Si riferisce al rimborso ?

PRESIDENTE. Al risarcimento per le operazioni di soccorso.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Sì, la cosa si è sistemata. Noi abbiamo allegato quel documento a dimostrazione del fatto che non c'era solo la *Jolly Giallo* chissà per quale scopo in zona, ma anche due navi dell'AGIP. Questo a dimostrazione del fatto che l'ordine era arrivato dall'autorità marittima e coinvolgeva diverse navi, e non soltanto la nostra, che sembrava dovesse essere lì per recuperare l'equipaggio di nascosto e far sparire la *Rosso* con tutto il suo carico radioattivo. Ci sembrava doverosa salvaguardia del nome della nostra società.

ALBERTO TAMBURINI, *Consigliere d'amministrazione della società Ignazio Messina & C. SpA*. Secondo il diritto della navigazione, ogni assistenza ad una nave che è in pericolo di perdersi dà diritto ad un compenso se si raggiunge l'utile risultato. Se invece c'è solo assistenza a vite umane in pericolo di perdersi, non c'è una sorta di premio, ma si ha un diritto a un rimborso delle spese sostenute per prestare assistenza. Questo era il problema, che venne sistemato con la Snam per l'assistenza alla vita dei membri dell'equipaggio della *Rosso*.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Poiché gli stimoli che abbiamo ricavato dalle letture in questo periodo sono tanti, con riferimento alla famosa apertura o falla che, come è stato detto da alcuni,

avremmo fatto aprire lato mare per non essere visti, se questo è collegato al fatto che poi qualcuno, che abbia ritrattato o meno, avrebbe visto dei camion di notte muoversi dalla nave portare via delle sostanze (ma, leggendo sui giornali, non si capisce se ha capito di che sostanze si trattasse, se le ha viste o no) osservo che sembra strano aprire una falla lato mare e poi far portare via le cose da terra con dei camion visibili da tutti. Se uno fa l'apertura lato mare porta via i materiali da quella parte, non con dei camion. Ma vi sono anche la documentazione fotografica e i rapporti ufficiali sull'evento.

Per quanto riguarda ciò che è accaduto successivamente alla *Jolly Rosso* e che sembra contornare la vicenda con degli aloni di stranezza, di non corrispondenza, di incongruenze che riguardano altri aspetti, vorrei segnalare alla Commissione che purtroppo colui che stava andando a interrogare a La Spezia parte dell'equipaggio lungo il tragitto è venuto a mancare. Oltretutto, è stato anche insignito recentemente dal Capo dello Stato, per quello che aveva fatto in vita, quindi ci mancherebbe altro... Vorrei solo rammentare alla Commissione che l'inchiesta è proseguita ancora per quattro anni e si è conclusa appunto quattro o cinque anni dopo senza che le indagini fossero fermate. Se si volesse mai creare un qualche collegamento riferito a noi rispetto a questa morte, ricordo che tutto l'equipaggio è stato poi regolarmente interrogato e ha rilasciato dichiarazioni. Questo per fugare qualsiasi sospetto che potesse nascere legando la morte di questa persona alla nostra società o a quello che poteva andare a fare per scoprire qualcosa rispetto all'evento.

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. In tal senso abbiamo potuto verificare che nei giorni successivi alla morte del comandante De Grazia, dell'equipaggio della *Jolly Rosso* — perché abbiamo letto che veniva a La Spezia per interrogarlo — nei giorni successivi era presente soltanto il cameriere Langella che era imbarcato

sulla nave *Jolly Verde* e che dal 12 al 16 era in sosta a La Spezia per le operazioni di carico e scarico prima di ripartire per un viaggio successivo. Ci risulta che fosse l'unico presente.

EGIDIO BANTI. Era l'unico presente a La Spezia quando il comandante De Grazia... ?

ANDREA GAIS, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Noi non sappiamo, in effetti, dove De Grazia andasse e cosa andasse a fare. Ma avendo letto che è morto il 13 dicembre mentre si recava a La Spezia per interrogare l'equipaggio della *Rosso*, abbiamo verificato che dal 12 in avanti l'unico presente — precisamente tra il 13 e il 17 o il 18 — era il cameriere. L'unico esponente dell'equipaggio di quel viaggio della *Rosso*.

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Poi comunque sono stati tutti interrogati.

PRESIDENTE. Bene. C'è altro ?

IGNAZIO MESSINA, *Amministratore delegato della società Ignazio Messina & C. SpA*. Solo una considerazione finale. Credo che nei prossimi mesi continueremo ad apprendere notizie dalle solite fonti come negli ultimi sei. Rinnoviamo la nostra disponibilità, nel caso in cui vi fosse un qualche elemento nuovo, a rispondere a eventuali vostri dubbi. Speriamo anche noi di avere accesso alle stesse fonti che, prima o poi, speriamo non siano più segretate o che, se lo saranno ancora, che possano venirne in possesso non solo alcuni giornalisti ma anche noi, viste le accuse che ci vengono mosse, per poter rispondere meglio.

PRESIDENTE. Le singolarità e gli elementi che destano un sospetto teso a comprendere le ragioni di una verità mi pare vengano fuori anche dall'audizione di oggi, nel senso che ci sono alcune que-

stioni, ovviamente indiziarie, che indicano la necessità di un approfondimento. Questa Commissione non ha l'esigenza di individuare il colpevole. Se esiste un colpevole, la sua ricerca compete all'attività della procura, e in questo senso noi non possiamo che evitare di interferire con le indagini che utilmente sta svolgendo la procura di Paola. A noi interessa capire come sia potuto accadere che a distanza di quattordici anni ancora si ponga questo tema, con una serie di elementi che problematicamente pongono delle necessità di approfondimento, delle attenzioni e delle riflessioni.

Questo ci interessa capire, per evitare che ciò si ripeta; non che si ripetano gli spiaggiamenti, perché questi, purtroppo, possono verificarsi, ma eventi tali per cui uno spiaggiamento desta sospetto o, viceversa, uno spiaggiamento non è tale. A distanza di quattordici anni, peraltro. Questo è l'interesse della Commissione, null'altro che questo, ovviamente senza voler mettere in crisi attività d'azienda né fare sconti ad alcuno.

Nella fattispecie mi piace ringraziare il dottor Ignazio Messina, il dottor Andrea Gais e l'avvocato Tamburini per la loro squisita disponibilità nell'essere qui. È inutile precisare che, se hanno desiderio di conoscere quali sono i parlamentari o i consulenti che partecipano all'attività della Commissione, con specifico riferimento a questa vicenda, c'è la massima disponibilità a fornire nomi e foto. Ringrazio per gli utili particolari che ci sono stati offerti, che serviranno alla Commissione per comprendere la fenomenologia, il complesso del fenomeno, non per individuare il colpevole, perché questo compete ad altri, nella fattispecie alla procura di Paola (che sta svolgendo, immagino, il proprio lavoro in modo particolarmente cauto, attento e speriamo con risultati di sensibilità e di tutela nei confronti dell'ambiente). La vostra audizione di due anni fa fu utile alla Commissione per capire una serie di problematiche che non sono quelle della società Messina ma del sistema. Rispetto a quelle abbiamo fatto delle riflessioni; oggi ne sono emerse altre indubitabili, rispetto

alle quali credo sia utile che si lavori insieme, se necessario, per formulare iniziative normative che consentano ad ognuno di fare il proprio mestiere nelle condizioni di mercato, ma anche nell'interesse della sensibilità ambientale, che non può mancare.

ALBERTO TAMBURINI, *Consigliere d'amministrazione della società Ignazio Messina & C. SpA*. La ringrazio, presidente, per questa precisazione finale. Noi eravamo venuti l'altra volta ed abbiamo apprezzato lo spirito con cui lei ha definito conclusivamente la nostra presenza qui. Quello che ci aveva disturbato questa volta era il fatto di essere processati (non da voi ma sui giornali) per cose che ci risultavano sconosciute, strane e incomprensibili.

PRESIDENTE. Grazie e buon lavoro. Dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione di Maurizio Fiore, consulente della procura della Repubblica presso il tribunale di Cagliari.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di Maurizio Fiore, consulente della procura della Repubblica presso il tribunale di Cagliari. L'audizione consentirà alla Commissione di acquisire ulteriori elementi conoscitivi in ordine alle diverse problematiche relative alla gestione dei rifiuti trattati presso lo stabilimento industriale Portovesme Srl, con particolare riferimento alla questione dello smaltimento dei fumi d'acciaieria. Ricordo che la Commissione ha ascoltato su tale vicenda il dottor Massimo Lolliri, amministratore delegato della Portovesme Srl, nel marzo scorso, in occasione della missione effettuata in Sardegna da una delegazione della Commissione, nonché, nella seduta del 10 novembre scorso, il dottor Giuseppe Centore, giornalista del quotidiano *La Nuova Sardegna* e il dottor Massimo Porceddu, tecnico della prevenzione del presidio multizonale di prevenzione di Portoscuso.

Nel rivolgere un saluto e un ringraziamento per la disponibilità manifestata, do la parola al dottor Fiore, riservando eventuali domande dei colleghi della Commissione al termine del suo intervento.

MAURIZIO FIORE, *Consulente della procura della Repubblica presso il tribunale di Cagliari*. In realtà, presidente, mi sono occupato indirettamente del problema rifiuti della Portovesme nell'ambito di una consulenza tecnica per conto della procura della Repubblica di Cagliari, e in particolare per il dottor Paolo De Angelis, in merito a quelle che potevano essere le ricadute delle emissioni della Portovesme e, in precedenza, dell'ENI-Risorse sulle componenti ambientali in generale, quindi diciamo sulla condizione di inquinamento generalizzato dell'area di Portoscuso, in qualche modo legata alle attività dell'azienda produttrice di piombo e zinco (quindi Portovesme, ENI-Risorse, Nuova Samim e così via). Non ho mai affrontato direttamente il problema dello smaltimento dei rifiuti, ma me ne sono occupato quale possibile causa delle condizioni di contaminazione attuali che in qualche modo possono essere legate all'utilizzo di questi materiali (fumi di acciaieria ecc.) in alternativa alle blende galene originariamente utilizzate.

Poiché la mia consulenza è in corso e non è ancora stata depositata, vorrei chiedere di proseguire il mio intervento in seduta segreta.

PRESIDENTE. Sta bene. Prendo atto che la Commissione concorda sulla sua richiesta e dispongo la disattivazione del circuito audiovisivo interno.

(La Commissione procede in seduta segreta).

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori in seduta pubblica. Dispongo la riattivazione del circuito audiovisivo interno.

Ringrazio il dottor Maurizio Fiore ed i colleghi intervenuti e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16,40.

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

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa
il 2 febbraio 2005.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO