

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

136.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 APRILE 2005

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **PAOLO RUSSO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Russo Paolo, <i>Presidente</i>	2	Fragliasso Nunzio, <i>Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Napoli</i>	2, 3
Audizione del sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Napoli, Nunzio Fragliasso:		Audizione di Luigi Pestarino:	
Russo Paolo, <i>Presidente</i>	2, 3	Russo Paolo, <i>Presidente</i>	3, 4, 5, 6, 7, 8
		Pestarino Luigi	3, 4, 5, 6, 7, 8
		Sodano Tommaso (Misto)	6

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PAOLO RUSSO

La seduta comincia alle 13,40.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

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

(Così rimane stabilito).

Audizione del sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Napoli, Nunzio Fragliasso.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Napoli, Nunzio Fragliasso.

La Commissione ha convenuto di procedere all'odierna audizione in merito agli aspetti inerenti ai profili di competenza della Commissione connessi alle attività del suo ufficio, con particolare riferimento alle indagini relative ai rapporti fra la criminalità organizzata e l'illecita gestione del ciclo dei rifiuti.

Nel rivolgere un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata, do ora la parola al dottor Fragliasso,

riservando eventuali domande dei colleghi della Commissione al termine del suo intervento.

NUNZIO FRAGLIASSO, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Napoli.* Grazie, presidente. Io ricordo — il presidente ne ha sicuramente memoria — di essere stato ascoltato dalla Commissione a Napoli, meno di un anno fa; di recente sono stato audito dalla Commissione antimafia, sempre a Napoli, anche sullo stato delle indagini concernenti i rifiuti e le eventuali infiltrazioni della criminalità organizzata nella gestione dell'emergenza relativa agli stessi. Faccio questa premessa per evitare eventuali ripetizioni e, soprattutto, per risparmiare a lei, signor presidente, e ai componenti della Commissione, un'introduzione che è comune ai miei due interventi (uno dei quali sicuramente è nel patrimonio conoscitivo della Commissione) e per prendere le mosse direttamente dai fatti emersi dalle indagini.

Per la verità, le indagini, che sono tuttora in corso — per cui da qui a breve mi permetterò di chiedere che il prosieguo della mia audizione sia segreto (le dirò quando) —, attengono essenzialmente a due aspetti: l'individuazione dei siti, utilizzati soprattutto come siti di smaltimento delle FOS e dei sovvalli, nonché come siti di stoccaggio del CDR, che sono stati acquisiti nella disponibilità della FIBE, che, come è noto, è concessionaria dell'esercizio relativo allo smaltimento ed alla termovalorizzazione dei rifiuti (suo dante causa, come noto, è il commissario di Governo per l'emergenza rifiuti nella

regione Campania); i rapporti diretti (questo è l'altro filone, che si è mosso su una direttrice diversa) degli enti locali, degli enti pubblici territoriali, con le ditte incaricate del servizio di raccolta, rimozione, trasporto, e qualche volta smaltimento, dei rifiuti, sempre allo scopo di verificare l'infiltrazione o la presenza di contiguità della criminalità organizzata.

Per quanto riguarda l'individuazione dei siti, secondo l'ipotesi investigativa formulata, che sembra trovare riscontri nei risultati delle indagini, determinati soggetti appartenenti o contigui alla criminalità organizzata si erano posti, anche in via mediata, come interlocutori della FIBE nell'individuazione dei siti e nell'acquisto degli stessi.

A questo punto, signor presidente, ritengo opportuno che la mia audizione si svolga in seduta segreta.

PRESIDENTE. Sta bene. Non essendovi obiezioni, 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 Fragliasso per il contributo straordinario di elementi fornito a questa Commissione. Ci permetteremo di disturbarlo ancora, quando sarà utile approfondire ulteriori elementi. Lo ringraziamo ancora e gli auguriamo una buona giornata.

NUNZIO FRAGLIASSO, Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Napoli. Presidente, ringrazio per l'attenzione lei e tutti i componenti di questa Commissione.

PRESIDENTE. Dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione di Luigi Pestarino.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di Luigi Pestarino. La Commis-

sione sta svolgendo un'indagine volta ad approfondire taluni specifici profili inerenti alla vicenda della motonave *Rosso*, appartenente alla compagnia genovese Ignazio Messina, arenatasi nel 1990 sulla costa calabrese presso il comune di Amantea.

Su tale vicenda sono attualmente in corso indagini della procura della Repubblica presso il tribunale di Paola e la stessa Commissione sta svolgendo specifici approfondimenti tesi a far luce sul complesso fenomeno del traffico illecito di rifiuti. La Commissione ha convenuto sull'opportunità di procedere nella giornata odierna all'audizione di Luigi Pestarino, che ha svolto la propria attività nel ruolo di comandante della motonave *Rosso* nel periodo in cui si riferisce la vicenda oggetto di interesse della Commissione.

Nel rivolgere un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata, do subito la parola al signor Pestarino affinché possa fornirci informazioni ed elementi di valutazione su tale vicenda, in particolare sull'affondamento della motonave e sul carico trasportato, riservando eventuali domande dei colleghi della Commissione al termine del suo intervento.

LUIGI PESTARINO. Vorrei fare una premessa, perché sono passati 14 anni e non è che abbia memoria di tutto quanto è successo (la mia memoria chiaramente non è più quella di 14 anni fa). Inoltre, ho cercato di dimenticare un fatto spiacevole che è accaduto durante la mia carriera di comandante. Ad ogni modo, sono qui a disposizione per le vostre domande.

PRESIDENTE. Parliamo della motonave *Rosso*. Essa è stata in disarmo dal 18 gennaio 1989 al 7 dicembre 1990 (più o meno due anni), data in cui è stata riarmata per il viaggio La Spezia-Napoli-Malta-La Spezia. Come mai questa urgenza ?

LUIGI PESTARINO. Non lo so. Io sono stato chiamato per andare al comando

della nave, per trasportare un carico a Napoli e a Malta. Posso pensare che c'era una quantità di carico che doveva essere smaltito - forse perché in inverno il tempo non permette di fare viaggi con una certa rapidità (si ritarda sempre, in inverno) - e portato a destinazione entro la fine dell'anno. Per accontentare i clienti entro la fine dell'anno, quindi, bisognava trasportare quel carico giacente a La Spezia.

PRESIDENTE. Nella sua esperienza, trattandosi di un viaggio di linea, non crede potesse essere adibita un'altra motonave? Magari della stessa società?

LUIGI PESTARINO. Le altre motonavi erano complete. Avevano un carico che doveva essere trasportato entro la fine dell'anno; in questo modo i clienti sarebbero stati pagati a dicembre e non nell'anno successivo.

PRESIDENTE. Si è fatto un'idea del perché è stata utilizzata una motonave cosiddetta Ro-Ro?

LUIGI PESTARINO. No, quando c'è da trasportare un carico per me non c'è differenza tra una nave Ro-Ro e una da carico, purché i contenitori vengano stivati, sotto coperta o in coperta.

PRESIDENTE. Quando le è stato comunicato che avrebbe dovuto effettuare quel viaggio?

LUIGI PESTARINO. Adesso non ricordo.

PRESIDENTE. Molti giorni prima? Pochi giorni prima?

LUIGI PESTARINO. So soltanto che mi sono imbarcato due giorni prima e poi due giorni dopo siamo partiti. Tutto l'equipaggio penso sia stato imbarcato due giorni prima; poi non c'era motivo di essere imbarcati molto tempo prima, se si fosse riusciti ad imbarcare il carico e le navi

fossero ritornate per tempo... Questa era la mia idea, ma non abbiamo mai parlato di questa vicenda.

PRESIDENTE. Oltre al personale tecnico, vi erano altri a bordo della motonave?

LUIGI PESTARINO. Quando siamo partiti?

PRESIDENTE. Sì.

LUIGI PESTARINO. Sì, c'era una persona, mi sembra, una persona della compagnia, che era un tecnico addetto ai motori, che veniva per controllare la nave. Essendo stata tutto questo tempo ferma, era logico...

PRESIDENTE. Era normale che vi fosse una persona...

LUIGI PESTARINO. No, non era normale, era logico, perché si parla di due o tre anni. Fosse stata ferma sei mesi, non sarebbe stato necessario far venire qualcuno, ma in quel caso pensai che fosse giusto. Non ricordo il nome di questa persona.

PRESIDENTE. Dal giornale di bordo della *Rosso* si rileva che sin dalla partenza da Malta le condizioni meteo erano particolarmente avverse.

LUIGI PESTARINO. Erano avverse, ma non così come le abbiamo trovate dopo il passaggio dello stretto di Messina, tant'è vero che fino alle 4 del mattino ero stato sul ponte (perché c'era il secondo e si doveva passare lo stretto di Messina); alle 4 era montato di guardia il primo ufficiale e io sono andato a riposare, visto che ero in piedi dal giorno precedente. Lui poi alle 6 mi ha chiamato e mi ha detto che le condizioni erano peggiorate ulteriormente. Da quel momento, sono andato sul ponte e ho controllato la situazione; non ricordo quanto tempo sono stato lì, comunque poi decisi di andare a lavarmi e di mettermi le scarpe. Alle 6-6 e mezza sono sceso e

alle 7 ho sentito un colpo rilevante. Allora, mi sono precipitato sul ponte, ma nessuno ha sentito niente, sia sul ponte sia le persone che dormivano. Da quel momento è cominciata tutta la vicenda che ci ha portati al naufragio.

PRESIDENTE. Lei si era preoccupato di verificare se il carico, anche in funzione delle avverse condizioni meteorologiche, fosse stato ben sistemato?

LUIGI PESTARINO. Ho dato ordine che fosse fatta la guardia in stiva ogni mezz'ora o un'ora e, finché ero sul ponte, è stata fatta, cioè fino alle 4 del mattino; poi, sono sceso per due ore.

PRESIDENTE. Qualcuno del suo personale ha rilevato delle anomalie nella sistemazione del carico?

LUIGI PESTARINO. Nella sistemazione del carico, no. Tuttavia, in coperta c'era un carrellino che si era mosso e si era incastrato, ma senza dare alcun fastidio a poppa.

PRESIDENTE. Tra le prime motonavi a giungere sul posto vi fu la motonave *Giallo*.

LUIGI PESTARINO. Fu una petroliera di cui non ricordo il nome, perché la motonave *Giallo* era distante e, quindi, arrivò dopo.

PRESIDENTE. Chi la chiamò?

LUIGI PESTARINO. Non io, perché ho mandato i segnali di soccorso e tutte le navi che si trovavano nelle vicinanze si sono avvicinate. Comunque, la prima è stata una petroliera — non ricordo il nome e non sono riuscito a marcarlo sul giornale — e poi altre cinque navi (due dell'AGIP ed un rimorchiatore).

PRESIDENTE. A che servivano queste navi, la *Giallo* in particolare, se, come da lei relazionato, peraltro in contatto radio, non era più possibile recuperare lo scafo?

LUIGI PESTARINO. Non lo so. Ho avvisato tutte le navi — e, quindi, anche la *Giallo* — ma non una per una, perché ho informato le Capitanerie di Napoli, di Palermo e, forse, di Catania, che mi avevano sentito.

PRESIDENTE. Anche alla luce della sua esperienza, visto che il rimorchiatore *Corona* comunicò che il recupero era impossibile, a cosa serviva l'avvicinamento delle altre navi?

LUIGI PESTARINO. Nel momento in cui il rimorchiatore *Corona* ha detto che era impossibile, penso che anche le altre navi lo abbiano ritenuto tale. Quando le navi si sono allontanate io non ero più a bordo, perché ho lasciato la nave tramite l'elicottero e, quindi, non so se le navi si siano allontanate. Come ho lanciato il segnale di soccorso, così ho annunciato alle Capitanerie — e le navi mi sentivano benissimo — che non ero più a bordo.

PRESIDENTE. Dal giornale della *Giallo* è scritto che alcuni marosi, frangendo sulla murata sinistra, raddrizzavano la *Rosso*. Qual è il suo ricordo?

LUIGI PESTARINO. Io non trovo niente di eccezionale verso quelli che non credono che si sia raddrizzata.

PRESIDENTE. È possibile? La *Rosso* era ingovernabile?

LUIGI PESTARINO. Sì, ma si è raddrizzata quando ha toccato la battigia. Questa storia è proseguita per molti anni. È possibilissimo che la nave sia sbandata a sinistra e si sia avvicinata alla battigia, che non è conforme perché è possibile che qualche parte della linea di costa non sia in linea retta. Nessuno ha pensato che l'acqua nella stiva fosse flottante ed allora, se la nave tocca da una parte e viene spinta dal mare dall'altra, è possibile che si appoggi con la prua, venga spinta e si raddrizzi. Però, il liquido viene sbattuto da un lato all'altro della nave e da un certo movimento: quindi, se non si tiene conto

dell'acqua, sembrerebbe impossibile che si raddrizzasse al toccare della battigia.

PRESIDENTE. Chi effettuò le prime ispezioni a bordo?

LUIGI PESTARINO. In ospedale ci hanno visitato e ad un certo punto ho dovuto riferire i fatti sia alla capitaneria sia all'assicurazione. La compagnia mandò a Vibo Valentia il comandante De Caro, che si è interessato di tutte le questioni susseguenti il naufragio.

PRESIDENTE. Quindi non sa chi effettuò la prima ispezione?

LUIGI PESTARINO. Non ricordo.

PRESIDENTE. Lei ha partecipato alle ispezioni successive?

LUIGI PESTARINO. No, non avrei potuto, in quanto ero troppo impegnato per altre vicissitudini.

PRESIDENTE. Con quale carico la *Rosso* partì da La Spezia?

LUIGI PESTARINO. La nave non era molto carica, in quanto abbiamo completato il carico a Napoli, anche se non ricordo in quale percentuale rispetto alla potenzialità di trasporto della nave.

PRESIDENTE. Quale fu il carico imbarcato a Malta?

LUIGI PESTARINO. Mi sembra vi fossero nove contenitori pieni ed una certa quantità di contenitori vuoti; di questo carico ho più contezza perché ho dovuto segnalarlo sul giornale di bordo e ho dovuto risponderne all'autorità portuale.

PRESIDENTE. Come mai vi erano anche contenitori vuoti?

LUIGI PESTARINO. Perché una volta portato il carico a Malta i contenitori tornano vuoti, in quanto a Malta in genere non c'è molto da caricare; quel poco che

viene esportato è rappresentato dal tabacco, che è stato poi ritrovato nella nave, da bibite liofilizzate o da rotoli di nylon, qualche volta anche frutta secca. Analogamente capita di tornare con contenitori vuoti anche dall'Africa; in ogni modo i contenitori sono per la maggior parte di proprietà dell'armatore o di altri privati che spediscono la merce e poi vogliono i vuoti indietro.

PRESIDENTE. A Napoli si congedò qualcuno dell'equipaggio?

LUIGI PESTARINO. Sì, uno.

PRESIDENTE. Come mai?

LUIGI PESTARINO. Non lo so. So che si è poi parlato molto del perché fosse andato via anche a Vibo Valentia, ma non conosco il motivo.

PRESIDENTE. Quando la *Smit Tak* ha cominciato a lavorare per l'opera di recupero, lei ha collaborato?

LUIGI PESTARINO. No, ho solo letto qualcosa sui giornali.

PRESIDENTE. Quindi, una volta che la nave ha effettuato lo spiaggiamento lei non l'ha seguita più direttamente?

LUIGI PESTARINO. Sì, fino ad un certo punto ho seguito i contatti con la capitaneria e, una volta conclusosi il lavoro di recupero, mi sono allontanato.

PRESIDENTE. Quindi non ha saputo che pare ci sia stata una presunta mareggiata successiva nel febbraio del 1991?

LUIGI PESTARINO. Ho sentito qualcosa del genere, ma solo indirettamente. Volevo dimenticare questo spiacevole neo della mia carriera, tanto che da allora ho smesso di navigare.

TOMMASO SODANO. Ci ha parlato di un tecnico della compagnia. Vorrei chiederle se durante le fasi di difficoltà, tra le

quattro e le sei del mattino, lei abbia avuto modo di vederlo all'opera per cercare di intervenire in quella fase.

LUIGI PESTARINO. Fu lui a sbarcare a Napoli, quindi non era presente al momento dello spiaggiamento. Il suo compito era soltanto quello di controllare il funzionamento del motore.

In genere per le navi nuove un tecnico segue l'imbarcazione per i primi sei mesi, controllando tutti i macchinari. Allo stesso modo una nave ferma da quasi tre anni aveva bisogno di una particolare assistenza, almeno all'inizio.

PRESIDENTE. Secondo la sua esperienza in che condizioni era quella nave?

LUIGI PESTARINO. A mio avviso era atta a navigare. Era una nave vecchia lasciata ferma per un certo periodo, ma rivedibile.

PRESIDENTE. Tuttavia, la Capitaneria di La Spezia aveva sollevato una serie di contestazioni.

LUIGI PESTARINO. Certo, ma dopo il mio imbarco, avvenuto il 5, ci siamo dati da fare per rispondere alle contestazioni e sistemare quanto ci era stato richiesto dalla capitaneria. Il 7 la Capitaneria ha poi effettuato un'ulteriore visita. Può ben capire che, se una nave è rimasta ferma, tutta una serie di materiali a bordo viene accatastata in una cabina per poi rimetterle in ordine una volta che si decide di farla ripartire.

PRESIDENTE. Come si è svolto il tutto è sembrato però un po' affrettato, o forse mi sbaglio?

LUIGI PESTARINO. Quando sono stato chiamato mi è stato riferito che la capitaneria aveva già operato un'ispezione e che aveva trovato una serie di cose da sistemare. Il giorno 6 sono andato a rilevare se tutte le richieste della capitaneria fossero state adempiute. Mi è sembrato che fosse tutto a posto; comunque la

Capitaneria è tornata ed ha formulato nuove contestazioni, dandoci venti giorni di tempo per sistemare il tutto.

PRESIDENTE. Conosce l'ingegner Comerio?

LUIGI PESTARINO. No. Non so chi sia, ho solo trovato il suo nome in un articolo di giornale letto successivamente ai fatti accaduti.

PRESIDENTE. È a conoscenza che sulla nave *Rosso* vi erano documenti relativi ai rapporti tra la società Messina e l'ingegner Comerio?

LUIGI PESTARINO. No. Quando mi hanno chiamato mi hanno solo detto che vi erano delle carte. Mi sono premurato di spiegare la situazione delle carte nautiche, poi ho letto sui giornali che oltre a queste vi erano altre carte, ma io non ne so nulla.

PRESIDENTE. Sulle carte nautiche disponibili sulla *Rosso* erano segnati anche luoghi diversi da quelli interessati dalla rotta di linea della *Rosso* stessa.

LUIGI PESTARINO. Quando sono stato interrogato su questo argomento, avrei voluto sapere di quali punti si trattava, perché essi...

PRESIDENTE. Sembra fossero corrispondenti all'affondamento di altre navi...

LUIGI PESTARINO. È possibile, perché vengono lanciati dei bollettini di sicurezza via radio (che possono anche essere presi alla Capitaneria), con i quali si comunica l'affondamento di una nave e si specificano i punti nei quali la navigazione è pericolosa. Essi rimangono segnati fino a che un altro avviso ai naviganti segnala che non vi è più pericolo. Queste segnalazioni vengono date immediatamente via radio quando la nave va a fondo e poi vengono rilasciati dei bollettini settimanali dall'istituto idrografico (vengono inviati a bordo per posta) con i quali viene segnalato esattamente quel punto. Questi punti

devono essere indicati sulla carta, fino a prova contraria; se si pensa che la nave debba rimanere lì per tanto tempo, si indicano a china, altrimenti con la matita, e si mette una posizione approssimata (fino a quando non viene indicata la posizione giusta).

PRESIDENTE. Con una nave diversa, più nuova, lei pensa che l'incidente si sarebbe verificato ugualmente?

LUIGI PESTARINO. È una domanda un po' difficile...

PRESIDENTE. Le precarie condizioni della nave possono avere inciso?

LUIGI PESTARINO. Se questa avaria della nave è dovuta al carrello, che è andato a sbattere alla paratia che non ha resistito, si può pensare che, se fosse stata nuova, sarebbe stata più resistente.

Quando hanno recuperato la nave hanno parlato di questo carrello che è andato a sbattere contro l'opera viva della nave, procurando questo danno. Molto probabilmente, se la lamiera fosse stata nuova di zecca non sarebbe successo.

PRESIDENTE. Ringrazio il comandante Pestarino per la disponibilità e per le utili indicazioni che ci ha offerto per meglio comprendere questa difficile vicenda.

Dichiaro conclusa la seduta.

La seduta termina alle 16,15.

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

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

Licenziato per la stampa
l'11 maggio 2005.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

