

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

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**158.**

**SEDUTA DI GIOVEDÌ 29 SETTEMBRE 2005**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PAOLO RUSSO**

**INDICE**

---

	PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>	
Russo Paolo, <i>Presidente</i> .....	3
<b>Audizione di Luciano Scalettari, Francesco Cavalli ed Alessandro Rocca:</b>	
Russo Paolo, <i>Presidente</i> .....	3, 7, 8, 11
Cavalli Francesco .....	7
Piglionica Donato (DS-U) .....	7
Scalettari Luciano .....	3, 8, 11

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
PAOLO RUSSO

**La seduta comincia alle 14,05.**

*(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 di Luciano Scalettari,  
Francesco Cavalli ed Alessandro Rocca.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di Luciano Scalettari, giornalista di *Famiglia Cristiana*, di Francesco Cavalli, fondatore del premio « Ilaria Alpi », e di Alessandro Rocca, regista. Gli auditi hanno partecipato ad una spedizione in Somalia, finalizzata ad acquisire dati, elementi informativi e testimonianze a riscontro della presenza, sul territorio somalo, di rifiuti tossici provenienti dall'estero. Le notizie riguardanti gli esiti della predetta spedizione sono apparse in un recente articolo del settimanale *Famiglia Cristiana*, dal titolo: « Attenti al traffico. Somalia-rifiuti tossici: ecco dove sono sepolte le prove ».

Nel rivolgere un saluto ed un ringraziamento a Luciano Scalettari, Francesco Cavalli ed Alessandro Rocca, do loro la parola, riservando eventuali domande dei

collegi della Commissione in esito al loro intervento. Aggiungo che ci sono stati trasmessi documenti e cassette VHF.

LUCIANO SCALETTARI. Innanzitutto ringrazio la Commissione per l'interesse manifestato nei confronti dell'esperienza giornalistica che abbiamo portato a termine. Si è trattato di una spedizione che avevamo iniziato ad organizzare da qualche mese e alla quale pensavamo da quasi due anni. Tuttavia, per varie ragioni, legate in particolare alla situazione del paese, non è stato possibile realizzarla prima.

A partire dalla tarda primavera di quest'anno, con la formazione del nuovo Governo locale, si è creata la possibilità di attraversare il paese, così abbiamo iniziato a lavorare in maniera più intensa all'organizzazione del viaggio, il cui inizio era stato previsto per i primi di giugno, ma poiché il Governo non si era ancora materialmente insediato nella capitale cosiddetta provvisoria, Johar, a 90 chilometri a nord-est di Mogadiscio, abbiamo dovuto rimandare ulteriormente la partenza.

Alla fine, il 28 luglio siamo riusciti a partire, per un viaggio che doveva essere breve e che si sarebbe dovuto realizzare in un'unica soluzione. L'ipotesi iniziale era quella di dividere il viaggio in due parti, la prima delle quali ci avrebbe portato a Johar, dove c'era la possibilità di avere alcuni colloqui con i massimi rappresentanti politici (il Presidente dell'attuale Governo di transizione, il Primo ministro e molti dei ministri). Da Johar si poteva costruire un percorso lungo la costa, per verificare le notizie giunte in Italia attraverso un rapporto dell'UNEP (agenzia ONU per l'ambiente), nel quale si riferiva degli effetti del dopo tsunami legati ai rifiuti (si parlava di bidoni e cisterne ributtati a riva). La seconda parte del

viaggio doveva proseguire nel nord del paese, con un'attenzione particolare alla strada Garoe-Bosaso.

In realtà, la prima parte del viaggio si è rivelata molto più complicata del previsto, a causa della totale assenza di strade. Abbiamo avuto, naturalmente, problemi di sicurezza, nel senso che dovendo sfiorare Mogadiscio — città ancora piuttosto difficile da raggiungere per gli italiani e per gli europei in generale — il Governo ci aveva fornito una scorta piuttosto corposa (per quanto mi riguarda sicuramente la più corposa che abbia mai avuto), composta da ben quaranta persone, una sorta di carovana!

È stata, comunque, l'assenza di strade — percorrevamo piste sabbiose o sassose — a rendere tutto molto complicato e a prolungare i tempi, sebbene siamo riusciti a raggiungere i luoghi stabiliti. A quel punto, però, siamo stati costretti a prendere la decisione di tornare in Italia e — contrariamente all'ipotesi iniziale — di ripartire successivamente, cosa che abbiamo fatto alla fine di agosto.

In fin dei conti, credo che sia stata una fortuna aver spezzato il viaggio, perché ciò ha consentito di effettuare anche la seconda puntata nel nord-est del paese, utilizzando uno strumento, il magnetometro, che ci ha permesso di raccogliere elementi maggiori, oltre alle eventuali testimonianze che, ovviamente, si sperava di ottenere.

Quanto ai risultati di questa spedizione, comincio proprio dalla seconda parte del viaggio, che ha riguardato, come dicevo, il nord-est del paese. È stato essenziale, per noi, essere affiancati dal portavoce del Presidente, che ci ha accompagnato materialmente in tutto il percorso. Deduco che la sua presenza abbia fatto comprendere alla popolazione e agli ex dipendenti che hanno lavorato su quella strada che la volontà dell'attuale Governo somalo era quella di andare a fondo su questa vicenda, che risale a diciotto anni fa (la strada è stata costruita dal 1986 al 1989).

Si è innescato, dunque, un tam tam positivo di ricerca, tra gli ex dipendenti e tra una città e l'altra. Il nostro percorso si

è snodato dalla città posta al confine occidentale del Puntland, Galcaio, fino a Bosaso, posta sul mare. Durante il tragitto abbiamo raccolto, anche grazie a questo tam tam, alcune testimonianze.

Nella prima parte del viaggio è stata particolarmente utile la guida di un capocantiere che ci ha indicato alcuni luoghi a suo avviso sospetti. Ha ammesso con molta onestà di non essere stato testimone di alcun avvenimento particolare, ma si è detto convinto che, se qualcosa era successo, era successo in quei luoghi. Ci ha portato, così, in quello che abbiamo definito « campo base », una località in cui era presente una fossa, vicina al campo base italiano del consorzio Lofemon, che aveva realizzato un tratto di strada di circa 260 chilometri da Garoe a Bosaso. In questo sito abbiamo effettuato due misurazioni — rettifico, sulla base delle indicazioni non del capocantiere, che abbiamo incontrato dopo, ma di un commerciante somalo, che aveva a che fare con quella strada —, in una delle quali abbiamo riscontrato la presenza di materiale ferroso. Anche il secondo dei siti indicati ha rivelato la presenza di materiale ferroso, ma trovandosi in prossimità di una piattaforma di cemento non sapevamo quanto potesse influire la presenza del cemento armato.

Nella zona di Gardo abbiamo incontrato il capocantiere che ho nominato, signor Mire, che ci ha condotto in due frantoi, nei quali si macinavano pietre e pietrisco utilizzati per il fondo stradale. Uno di questi due siti, dopo le misurazioni, ha dato una risposta piuttosto significativa alle nostre ricerche, indicando una presenza rilevante di materiale ferromagnetico. Nel secondo dei siti, invece, non abbiamo notato alcuna anomalia, ma abbiamo riscontrato valori nella norma.

Infine, la terza e forse più importante testimonianza l'abbiamo raccolta a Bosaso, dove abbiamo potuto incontrare — ancora una volta attraverso il capocantiere, che è riuscito a rintracciare i suoi dipendenti — due autisti di camion, che ci hanno raccontato di aver seppellito del materiale in due località, in diverse buche, e ci hanno accompagnato in quei luoghi.

Si tratta di due torrenti, secchi per gran parte dell'anno, che si riempiono di acqua solo nella stagione delle piogge, cioè tra novembre e dicembre.

Entrambe le testimonianze, dunque, hanno indicato luoghi precisi. In particolare, nel primo caso, l'individuazione del luogo fisico è stata abbastanza complessa. Trattandosi, infatti, di un letto di fiume molto largo che con le piene si modifica notevolmente è stato difficile per i due autisti, dopo diciotto anni, indicare il punto preciso dell'interramento. Dopo diverse discussioni fra loro, ci hanno indicato dei luoghi, ma lo strumento non ha rilevato nulla di significativo. Ci hanno parlato di diverse buche — cinque o sei, di notevole dimensione e profondità, tanto che il camion ci entrava dentro — ed hanno sostenuto che si trattava di cave per l'estrazione della pietra, che successivamente veniva portata al frantoio.

Nel secondo dei luoghi individuati, invece, dove lo strumento ha rilevato un'anomalia magnetica, i due autisti ci hanno riferito che era stata scavata appositamente una sola buca, anche in quel caso abbastanza profonda. Grazie alla conformazione fisica del luogo, sono riusciti ad indicare con precisione il punto, nel quale dalle misurazioni è risultata la presenza di una certa quantità di materiale ferroso.

Devo sottolineare che il racconto dei due testimoni è particolarmente interessante: essi asseriscono di essere stati dipendenti, all'epoca, del consorzio Saces (quello che ha costruito gli ultimi 160 chilometri della strada, da Bosaso in direzione di Garoe), e di aver ricevuto l'ordine di usare i camion per questa operazione. Aggiungono, inoltre, di aver prelevato il materiale — a loro era stato detto che si trattava di vernice scaduta — dalla banchina del porto. Gli autisti hanno anche descritto questo materiale, costituito per la gran parte da bidoncini di circa 20 chili di peso, di colore scuro con strisce colorate, ma non sono riusciti a ricordare nomi precisi o ulteriori elementi che potevano essere utili per capire di quale materiale si trattasse. In ogni caso, essi

hanno raccontato di aver effettuato il recupero in occasione dell'arrivo di una delle navi che portava il materiale per la costruzione della strada, un elemento, questo, che sembra piuttosto rilevante. La nave portava bitume, catrame, materiale per l'asfaltatura, insieme a questo carico di fusti, che è stato portato, sempre secondo il loro racconto, in un magazzino nei pressi dell'aeroporto di Bosaso.

Successivamente, altri camion, molto più grandi, avrebbero prelevato il materiale e lo avrebbero trasportato nei due siti indicati, che si trovano l'uno a 90 e l'altro a 140 chilometri da Bosaso, e proprio in quest'ultimo noi abbiamo rilevato la presenza di materiale ferroso. In seguito, i grossi camion avrebbero portato il materiale vicino ai due frantoi e a quel punto sarebbero stati utilizzati camion più piccoli. Immaginiamo che l'uso di camion di diverse dimensioni sia dovuto al fatto che i siti sorgono lungo un breve tratto di pista che scende negli uadi, che sono cosa ben diversa dalla strada asfaltata e, quindi, è ben più complicato, per i mezzi, scendervi. I camion più piccoli, dunque, secondo il racconto dei testimoni, avrebbero portato il materiale a dimora e lo avrebbero scaricato, alzando il pianale.

I testimoni hanno indicato il periodo preciso dell'anno nel quale avrebbero effettuato l'operazione: tra dicembre 1987 e gennaio 1988. Sappiamo che la strada era in costruzione tra il 1986 e il 1989, dunque l'indicazione del periodo è attendibile.

Sono questi, grosso modo, gli elementi che i due autisti ci hanno fornito. Essi non hanno saputo indicare da dove partisse l'ordine, ma hanno sostenuto di essersi limitati a rispondere al comando di un loro superiore. Non sappiamo, dunque, se l'ordine sia partito dal loro superiore diretto, che era un somalo, oppure dai superiori più alti in grado, che erano italiani. Né gli autisti, a loro dire, erano in grado di distinguere, all'interno del consorzio, a quale delle tre società che lo costituivano facesse capo chi impartiva loro l'ordine. Noi sappiamo che le tre società erano Cogefar, Astaldi ed Edilter, ma per loro si trattava semplicemente del

consorzio Saces, senza ulteriori distinzioni. La nave — così ci hanno spiegato — non poteva attraccare in porto a causa del fondale troppo basso, per cui il materiale è stato trasportato attraverso delle chiatte, mentre la nave è rimasta in rada. Di conseguenza, i dipendenti del consorzio non sono stati in grado di indicarne il nome né caratteristiche particolari.

Questo, per sommi capi, è il resoconto del nostro viaggio in Somalia. Eventualmente, i miei colleghi potranno arricchirlo con particolari che, al momento, mi sfuggono.

Aggiungo che, nella prima parte del viaggio, siamo stati condotti in due località dove si trovavano dei fusti; per meglio dire, in un caso si trattava di una grossa cisterna, che al suono sembrava vuota, nell'altro di un fusto alto circa 1,5 metri e del diametro di 80-90 centimetri (questo era certamente vuoto perché, essendo rotto, se ne poteva vedere l'interno). I fusti, comunque, si trovavano sulla spiaggia da ben prima dello tsunami; in entrambi i casi erano state mareggiate precedenti a riportarli a riva.

Prima di concludere, vorrei sottoporre alla vostra attenzione due ulteriori elementi. Alcuni pescatori di aragoste, che ci hanno condotto sul posto, hanno raccontato che fusti simili si troverebbero appena oltre la barriera corallina. In particolare, ne hanno descritto un gruppo di tre, legati fra loro da catene. Questi fusti in precedenza non c'erano, dunque sarebbero arrivati con lo spostamento della massa d'acqua dello tsunami che, pur senza provocare danni particolari, comunque è arrivata in quella zona.

Il secondo elemento, che oserei definire generalizzato, riguarda le testimonianze di patologie denunciate da autorità e medici locali, oltre che da medici italiani. Mi riferisco ad affezioni, allergie, difficoltà respiratorie, irritazioni cutanee, che vengono tutte attribuite all'inquinamento del dopo tsunami, al quale sono state attribuite, per la verità, anche malattie note. Diversi testimoni ci hanno parlato di una malattia della famiglia della dengue, trasmessa dai moscerini, altamente conta-

giosa, ma fortunatamente non mortale, che quando colpisce una zona arriva ad interessare il 30-40 per cento della popolazione. Ebbene, anche questa malattia è stata attribuita all'inquinamento e provoca effetti molto strani, come rigidità e dolori muscolari; è una virosi che in quella zona non si era mai verificata prima. Mi è capitato di andare in Somalia già nel 1998, per un'inchiesta simile, e anche all'epoca l'argomento era considerato tabù; infatti allora non solo non si parlava di inquinamento né di presenza di rifiuti, ma bisognava stare piuttosto attenti all'identità dell'interlocutore con il quale si affrontava l'argomento. Il clima è decisamente cambiato, tanto che oggi c'è una sorta di psicosi, che mescola sintomi effettivamente attribuibili a malattie insolite per quell'area tropicale ad altri che, invece, sono spiegabili.

Quello che ci ha allertato è la descrizione di casi di emorragia dalla bocca e dal naso, associati talvolta ad irritazioni cutanee, che si trasformano in piaghe. Inoltre, un medico che lavora per Intersos, che in questo momento presta servizio all'ospedale di Johar (ma sta iniziando ad operare proprio sulla costa, in una delle zone dove siamo stati), ci ha confermato l'aumento del numero di malformazioni e patologie neonatali. In una prima visita sul posto, dove hanno effettuato un sopralluogo, i medici hanno riscontrato, nel centinaio di pazienti che hanno visitato in un paio d'ore, diversi casi di microcefalie, macrocefalie, oltre ad altre patologie i cui nomi mi sfuggono. Il medico che abbiamo interpellato, forte della sua esperienza di 25 anni trascorsi in Brasile e della sua competenza in materia di malattie tropicali, ha ammesso che l'alto numero di pazienti affetti dalla patologia, effettivamente, aveva sconcertato gli stessi medici, ma che comunque per esprimersi in maniera più compiuta sarebbe stato necessario conoscere la storia di quell'area, fare uno *screening* sulle donne, valutare ad esempio l'abortività spontanea (aspetto che, in queste vicende, diventa rilevante): una serie di interventi che forse si potranno realizzare quando si aprirà un

ambulatorio in quella zona e si avrà una presenza medica costante sul territorio, che attualmente non esiste.

L'ultima testimonianza che riferisco, prima di concludere questo primo intervento, è quella di un medico somalo che ha studiato in Italia, tale dottor Giama, che noi abbiamo incontrato a Galcaio. Da quella zona - parliamo dell'inizio della regione del Puntland - erano arrivate notizie di alcune patologie in crescita piuttosto consistente.

Anche in questo caso, il medico è stato molto prudente, evitando in tutti i modi di attribuire a qualche causa specifica l'insorgenza dei fenomeni che, tuttavia, sono di un certo interesse. Il dottor Giama, infatti, ha parlato di un aumento di tumori al seno, rispetto alla storia di quella zona e del nord-est della Somalia, ed ha confermato i casi - purtroppo non riesco a ricordare il termine tecnico - di malformazioni ai genitali dei neonati, che, negli ultimi anni, raggiungerebbe la quota di 4-6 casi all'anno. Evidentemente - egli ha commentato - prima queste patologie non si verificavano, oppure i genitori non si rivolgevano all'ospedale. Non è possibile sapere, quindi, se i casi esistevano già prima o se, invece, cominciano a insorgere adesso. Del resto, negli ultimi quindici anni la sanità in Somalia ha rappresentato un problema non da poco.

Il medico somalo ha segnalato, altresì, un aumento dei casi di epilessia. In uno studio condotto nel 1983 in tutta la Somalia egli avrebbe registrato poco più di 300 casi di epilessia, mentre un'analoga ricerca, condotta recentemente, avrebbe indicato un numero superiore a 1.500 unità. Anche in questo caso, tuttavia, egli ha specificato di voler riferire semplicemente un dato, ma di non sapere se questo aumento possa avere o meno una relazione con la questione dei rifiuti, dell'inquinamento, e via dicendo. Ha commentato, infine, che per indagare sulle cause dell'aumento di patologie si dovrebbero effettuare degli studi che, però, in questo momento la sanità somala non è nelle condizioni di fare.

FRANCESCO CAVALLI. Aggiungo solo due particolari, sfuggiti a Scalettari. Lungo la strada Garoe-Bosaso abbiamo effettuato le misurazioni anche al famoso km 37,700, e dico famoso perché pubblicato da *l'Espresso*, nella memoria del pentito calabrese (non conoscendo il riferimento del punto di partenza del km 37,700, lo abbiamo calcolato sia da Garoe sia da Bosaso). Partendo da Garoe, il km 37,700 cadeva nel mezzo del deserto, senza alcun riferimento preciso. Abbiamo effettuato delle misurazioni, ma non è risultato niente. Partendo, invece, da Bosaso - devo dire che è stato più facile rintracciare il punto, grazie alle pietre miliari poste sulla strada -, il km 37,700 coincideva con i resti di un campo base italiano utilizzato durante la costruzione della strada, vicino ad un villaggio. Abbiamo effettuato, anche in quel caso, diverse misurazioni, ma non abbiamo rilevato alcuna presenza di materiali nel sottosuolo.

Quanto al rinvenimento dei fusti sulla spiaggia, i pescatori hanno riferito che, oltre ai fusti ancorati con catene sul fondale marino fuori dalla barriera corallina, subito dopo lo tsunami sono stati rinvenuti sulla spiaggia altri fusti delle stesse dimensioni, anch'essi legati con catene, che successivamente le maree avrebbero respinto in mare.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai colleghi che desiderano intervenire.

DONATO PIGLIONICA. Innanzitutto mi complimento per il lavoro che avete svolto. Avete avuto più fortuna di altri giornalisti, che pure avevano provato a raggiungere la Somalia, ma sono stati bloccati per motivi di sicurezza. Lo stesso è accaduto ad alcuni parlamentari, ma questa è vicenda più recente e, comunque, è materia che interessa più altre Commissioni.

Il punto che interessa particolarmente questa Commissione è quello che riguarda il traffico di rifiuti, sul quale ovviamente occorrerà effettuare le dovute verifiche: per il momento, sappiamo solo che è stata rilevata la presenza di masse ferrose, ma

occorrerà verificarne la natura e l'origine prima di dire una parola definitiva. Tuttavia, questa è la parte della vicenda su cui nutriamo meno dubbi. Quello che, invece, lascia dubbiosi è la relazione tra la vicenda del traffico di rifiuti e l'omicidio di Ilaria Alpi. Quali collegamenti potrebbero essere individuati — naturalmente a livello di ipotesi — fra questo traffico e quell'omicidio? Quali elementi avete trovato in merito a questo aspetto specifico?

**PRESIDENTE.** Vorrei rivolgere anch'io qualche domanda. Avete ascoltato alcuni dipendenti della Lofemon: avete promesso o versato denaro a coloro che rendevano dichiarazioni o si sono presentati spontaneamente? Insomma, come avete reclutato questi soggetti? Chi li accompagnava? Potete ricordarci i nomi dei due autisti che hanno riferito di aver collaborato all'interramento dei fusti?

Inoltre, da chi era gestita la banchina portuale dove sono stati scaricati i bidoncini? Sapete di chi erano le chiatte utilizzate per il trasporto a riva?

**LUCIANO SCALETTARI.** Comincio dalla domanda dell'onorevole Piglionica circa l'esistenza o meno di collegamenti tra il traffico dei rifiuti e l'omicidio di Ilaria Alpi. Se per collegamento si intende un legame diretto o una testimonianza che abbia riferito chiaramente che su quel sito stava indagando Ilaria Alpi, nei giorni in cui era a Bosaso, o nell'area del Puntland, allora rispondo che non c'è alcun collegamento. Viceversa, se consideriamo il fatto che Ilaria Alpi ha lasciato, nei suoi appunti, un'indicazione precisa riguardo alla strada Garoe-Bosaso; se consideriamo, come ripetuto e confermato da alcune testimonianze, che Ilaria Alpi stava lavorando intorno alla questione del traffico d'armi, dei rifiuti, delle famose navi donate dalla cooperazione italiana alla Somalia; se, infine, consideriamo che proprio lungo questa strada ha trascorso alcuni degli ultimi giorni della sua vita, direi che questo collegamento esiste.

Il collegamento esiste, insomma — è un interrogativo da approfondire —, nell'oscu-

rità che permane intorno alla ragione che può aver determinato la decisione di eliminare i due giornalisti. Certamente, questa è un'area di interesse e, come giornalisti che si occupano da tempo di questa vicenda, pensiamo che la questione debba essere effettivamente approfondita.

Questa settimana *Famiglia Cristiana* pubblicherà un ultimo servizio, che volutamente abbiamo tenuto separato dal *reportage* che riguardava i rifiuti e i siti rinvenuti. Abbiamo ritenuto di pubblicare i servizi addirittura in due numeri successivi proprio perché nessuno dei partecipanti al viaggio — oltre a noi tre, l'onorevole Bulgarelli e il rappresentante del Governo somalo Yusuf Mohamed Ismail, detto Bari-Bari — voleva forzare un accostamento...

**PRESIDENTE.** Audiremo mercoledì prossimo sia l'onorevole Bulgarelli sia il rappresentante del Governo somalo Yusuf Mohamed Ismail.

**LUCIANO SCALETTARI.** Bene. Come dicevo, nessuno di noi voleva fare un accostamento forzato fra le due vicende. Pertanto, pur avendo raccolto una serie di testimonianze nuove — si tratta di persone mai sentite da nessuno —, abbiamo pensato di pubblicarle in maniera sintetica, ovviamente, nel numero in prossima uscita.

Dalle testimonianze emerge sicuramente che Ilaria Alpi e Miran Hrovatin si sono recati in quella zona pensando di rimanerci due giorni. Stando alle testimonianze degli italiani dell'ONG Africa 70, presenti sul luogo e che li ospitavano, i due giornalisti il giorno 16 marzo hanno perso l'aereo e quindi tutto quello che hanno fatto dopo quella data non era previsto. I giorni successivi sono stati impiegati imprevedibilmente, mentre i primi due giorni sono stati dedicati all'attività che avevano programmato.

Ebbene, che cosa hanno fatto Ilaria Alpi e Miran Hrovatin in questi due giorni? Abbiamo cercato di realizzare una sinossi fra i filmati — quello che è arrivato in Italia —, le nuove testimonianze raccolte

e quelle che già si conoscevano, ovvero quelle dei cooperanti italiani di Africa 70. Quello che emerge, nell'insieme, è che in quei due giorni Ilaria Alpi aveva intenzione di andare a parlare con il sultano di Bosaso, che ha intervistato prima del giorno 16, e di andare a Gardo. Quest'ultima circostanza, come giornalista, mi incuriosisce; a Gardo, infatti, abbiamo individuato solo alcuni interventi di cooperazione, e nemmeno particolarmente rilevanti per l'Italia. Non siamo riusciti a rintracciare null'altro, almeno fino a questo momento. A Gardo abbiamo rilevato la presenza di una cooperazione tedesca, la GTZ, di una ONG francese, *Action contre la faim* (erano presenti, però, i rappresentanti del gruppo americano dell'ONG, AICF-Statì Uniti), una presenza di *Médecins du monde* e forse una piccola presenza della Croce rossa. Eppure, per rimanere a Gardo nella giornata — presumibilmente — del 15 marzo, Ilaria Alpi si ferma a dormire lì e perde l'aereo la mattina dopo. Da giornalista, io non lo avrei fatto. Per decidere di rischiare di perdere un aereo, senza nemmeno sapere quando ci sarebbe stato il successivo, avrei dovuto avere qualcosa di piuttosto importante da fare. Ovviamente, questa è soltanto una riflessione che abbiamo svolto rivedendo il girato, anche alla luce delle nuove testimonianze che abbiamo raccolto. Abbiamo cercato di immaginarci nella stessa situazione, avendo già percorso quella strada e conoscendo i tempi di percorrenza e la difficoltà di prevedere un incidente di qualsiasi tipo, anche una semplice foratura, che avrebbe potuto influire sui tempi.

L'elemento forse più rilevante che emerge da queste testimonianze è una contraddizione fra ciò che hanno detto i cooperanti di Africa 70 e ciò che dicono due dei testimoni che abbiamo ascoltato noi. I primi affermano di aver trovato, presso la loro sede, Ilaria Alpi e Miran Hrovatin il giorno 16: avendo perso l'aereo, chiedono di essere ospitati per i giorni successivi, fino al volo seguente. Questa testimonianza conferma quelle già rese dai cooperanti alla Commissione parlamentare

d'inchiesta sulla morte di Ilaria Alpi e Miran Hrovatin, secondo le quali, appunto, essi avrebbero trovato nella loro sede i due giornalisti. Due altri testimoni, invece, riferiscono di essere andati a prendere all'aeroporto Ilaria Alpi e Miran Hrovatin. Dunque, non poteva essere il 16 marzo: i due giornalisti, infatti, il 16 marzo, tornano da Gardo in automobile, sicuramente saranno passati dall'aeroporto, con la speranza di prendere l'aereo; è certo che si sono recati alla sede di Africa 70 in macchina, così come raccontano i cooperanti.

Non si capisce cosa sia accaduto, invece, il 14 marzo, il giorno del primo arrivo — presumibilmente in aereo — di Ilaria Alpi a Bosaso, né si comprende perché nessuno dei cooperanti di Africa 70 abbia riferito di essere andato a prenderla all'aeroporto, mentre sia l'uomo della scorta sia il coordinatore del personale somalo affermano il contrario.

L'uomo della scorta si chiama Mohamed Nur Said e vive attualmente a Garoe, dove lo abbiamo incontrato, mentre il coordinatore del personale somalo, nonché interprete (parla molto bene l'italiano), si chiama Mukhtar Abukar e vive a Bosaso, dove è rintracciabile. Questi sono i due uomini che, come dicevo, riferiscono di essere andati a prendere i due giornalisti all'aeroporto. Il secondo aggiunge di esserci andato in compagnia di un italiano di Africa 70.

Gli altri testimoni, ovvero altre persone che hanno incontrato e accompagnato in quei giorni Ilaria Alpi e Miran Hrovatin, sono Ali Samantar, che ha fatto loro da interprete, fra il 16 e il 20 marzo, per un paio di giorni, e li ha accompagnati al mercato, al porto e a fare un'escursione nel villaggio Ufein, a circa 160 chilometri da Bosaso, e uno degli autisti, di cui non ricordo il nome, che li ha accompagnati sempre in quei due giorni.

Infine, abbiamo contattato già in Italia, per telefono, un cooperante tedesco, presente a Gardo per la GTZ, che sapevamo avesse incontrato Ilaria Alpi e Miran Hrovatin, ma non in quale giorno. Speravamo che si fossero incontrati nei primi giorni



della loro permanenza, ma non è andata così. In realtà, il 19 marzo, quindi il giorno prima della partenza di Ilaria e Miran da Bosaso per rientrare a Mogadiscio, tale cooperante, che risponde al nome di Alexander von Braunmuehl, è arrivato a Bosaso e ha pranzato con loro, insieme ad alcuni cooperanti di Africa 70.

L'interesse di questa testimonianza consiste, in primo luogo, nel fatto che egli ricorda chi era presente a Gardo in quel momento e quanto poco ci fosse in quella città (solo un piccolo e malconcio albergo dove, eventualmente, avrebbero potuto dormire); in secondo luogo, egli conferma che, durante quel pranzo, Ilaria Alpi ha riferito di essere stata a Gardo nei giorni precedenti. Evidentemente, si può dedurre che Ilaria si sia recata a Gardo, ma non alla GTZ, dove in quei giorni si trovava Alexander von Braunmuehl.

Passando alle altre domande che ci sono state rivolte del presidente, voglio subito chiarire che non abbiamo pagato nessuno. Solo una persona ci ha chiesto dei soldi prima di parlare e, proprio per questo motivo, abbiamo rinunciato ad ascoltarla. Abbiamo dato qualcosa, ma solo dopo aver ascoltato i loro racconti, alle persone a cui abbiamo fatto perdere giornate della loro vita. Mi riferisco, ad esempio, a chi ci ha accompagnato nei diversi siti, come Mireh, il capocantiere, che è stato con noi tre giorni (ha lasciato Gardo, ci ha raggiunti a Bosaso, è rimasto lì con noi, poi è tornato indietro). In quel caso, ci è sembrato semplicemente doveroso ripagare le giornate di lavoro perdute. Non ci è stato chiesto nulla, ma abbiamo offerto noi una piccola cifra, come rimborso.

Vengo ora alle modalità con le quali abbiamo contattato queste persone: il primo commerciante che abbiamo conosciuto a Garoe conosceva, a sua volta, Mireh, un anziano signore che all'epoca faceva il capocantiere, il quale ha accettato di accompagnarci. È chiaro che la disponibilità di queste persone era spesso dovuta al fatto che ci accompagnava il portavoce del Presidente, e non dimentichiamo che eravamo nell'area del Pun-

tland, la zona governata, fino all'anno scorso, dall'attuale Presidente federale della Somalia; quindi, il fatto che fosse con noi il portavoce, in rappresentanza del Presidente, ci ha aiutato moltissimo. Quando abbiamo chiesto a Mireh per quale ragione avesse perso tre giorni di vita per noi, ci ha risposto che, essendo innanzitutto un buon musulmano, riteneva che fosse suo dovere dire quello che sapeva, soprattutto se le notizie riguardavano qualcosa che avrebbe potuto nuocere al suo popolo, anche a rischio di danneggiare coloro che, all'epoca, gli avevano offerto un lavoro. Ha aggiunto, altresì, che la presenza del portavoce del Presidente lo aveva convinto del fatto che il suo Governo desiderasse fare luce su questa vicenda.

È lo stesso Mireh che ci accompagna a Bosaso e, da quel momento, va di casa in casa per rintracciare le persone che aveva conosciuto all'epoca dei fatti. E queste arrivano, con o senza di lui. In primo luogo giunge una persona che ci chiede subito dei soldi e che noi decidiamo di non ascoltare: in realtà, quella poteva essere una testimonianza interessante, perché, come abbiamo scoperto successivamente, si trattava del superiore somalo dei due camionisti. Non solo, ma costui, fiutato l'«affare», dopo averci chiesto dei soldi raggiunge i due camionisti — evidentemente, anche lui conosceva la storia — e chiede loro di approfittare dell'occasione e di venire da noi a raccontare quello che sapevano in cambio di soldi. I due camionisti non accettano e ci raccontano tutto in cambio di nulla, più o meno per le stesse ragioni riferite da Mireh.

Queste erano le nostre condizioni di lavoro: non potevamo far altro che contare sul passaparola, che fortunatamente ha dato dei risultati. Probabilmente ne avrebbe dati molti di più se avessimo avuto più tempo e fossimo rimasti più a lungo per portare avanti la ricerca. Ad esempio, secondo il racconto dei due camionisti che abbiamo ascoltato, avrebbero dovuto essere almeno quattro i camionisti che hanno effettuato l'operazione di prelevare i bidoni, e via dicendo. Probabilmente, quindi, è possibile rintracciare gli

altri due camionisti, così come può darsi che ulteriori ricerche sulle persone che hanno lavorato nei frantoi possano fornire ulteriori testimonianze, se è vero che gli scarichi avvenivano anche nelle aree dei frantoi. Si consideri che il frantoio era l'unica struttura, attiva sulla strada, che arrivava a lavorare anche 24 ore al giorno.

Per quanto riguarda la gestione della banchina, il porto indicato è quello di Bosaso. Non sappiamo di chi fosse la chiatta, o meglio, gli autisti hanno dichiarato che la chiatta apparteneva al consorzio ma, occupandosi loro dei camion e qualcun altro della chiatta, non possono affermarlo con certezza.

**PRESIDENTE.** Come fate a stabilire che quei bidoni venivano scaricati da quella nave?

**LUCIANO SCALETTARI.** Abbiamo posto la domanda ai due camionisti, ossia abbiamo chiesto loro se potessero affermare con certezza o meno che i bidoni provenivano da quella nave. Hanno risposto che non potevano affermare di aver visto con i loro occhi scaricare i bidoni dalla nave, ma di aver visto arrivare la nave e di aver avuto l'ordine, nei giorni successivi, di andare a ritirare il materiale, costituito da bitume e da fusti, al porto. Per questo motivo hanno dedotto che il carico ritirato provenisse da quella nave.

**LUCIANO SCALETTARI.** Signor presidente, chiedo che il mio intervento prosegua in seduta segreta.

**PRESIDENTE.** Sta bene. Non essendovi obiezioni, dispongo la disattivazione del circuito audio visivo interno.

*(La Commissione procede in seduta segreta).*

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

Ringrazio i nostri ospiti innanzitutto per la loro presenza, ma soprattutto per le utili indicazioni che ci hanno offerto; infatti, il profilo di attenzione e d'interesse di questa Commissione è tutto orientato al traffico di rifiuti e, in questo senso, mi sembra che le sollecitazioni che avete fornito sono utili e possono consentire un ulteriore approfondimento. Siamo lieti, inoltre, di acquisire agli atti il materiale e la documentazione che ci mettete a disposizione.

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 15,05.**

---

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

**DOTT. FABRIZIO FABRIZI**

*Licenziato per la stampa  
il 28 novembre 2005.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO