

si è fermata un'altra volta e, a causa del mare agitato, ha iniziato a soffrire di sbandate ampie fino a circa 42 gradi. Non era più possibile restare in sala macchine e, dopo aver comunicato telefonicamente di non essere più in grado di fare niente, il personale è salito sul ponte.

L'incidente è occorso a 50 miglia dalla costa, in alto mare, ove la nave è rimasta fino a lunedì mattina, 13 dicembre, quando è arrivato un rimorchiatore che ha effettuato il traino fino al porto di Alessandria d'Egitto.

La nave, in condizioni ordinarie, poteva navigare a 11 nodi e mezzo, mentre in condizioni di avaria si procedeva a una velocità che consentiva di percorrere circa tre miglia l'ora.

Nell'ultimo periodo la nave aveva subito altre avarie quali piccoli incendi. Era però sufficiente rallentare la velocità per mezz'ora e la situazione si risolveva del tutto. Gli scarichi di questi motori, infatti, hanno il difetto di tappare. L'olio e la fuliggine formano un tappo e provocano dei colaggi che, a causa delle alte temperature dei gas di scarico, prendono fuoco e alimentano un incendio, peraltro di poca importanza.

I motori della nave erano stati oggetto di manutenzione di recente e, su 8000 ore prima della successiva manutenzione, ne avevano in quel momento appena 1500.

La manutenzione comporta la sostituzione del pistone e delle fasce elastiche e la loro pulizia. Se non nuovi, pertanto, questi motori erano stati sottoposti a manutenzione ed effettuati dei ricambi e, al porto di Genova, dove è stata fatta la visita di controllo, non risultava nessuna anomalia.

Il giorno 13 è arrivato il rimorchiatore Simoon, ha agganciato la nave portandola fino alla canaletta. L'operazione di conduzione in porto è stata fatta dai rimorchiatori egiziani.

Quando la nave ha fatto ingresso nella canaletta il personale è sceso in sala macchine dove sono stati avvertiti degli strattoni laterali. Da cinque gradi di inclinazione si è passati a dieci gradi di sbandamento. Sono state messe in moto le pompe di esaurimento, e a un certo punto il terzo ufficiale ha detto che c'era acqua anche nel reparto pompe in sala macchine, ma l'acqua che entrava era più di quella che si riusciva ad espellere.

Il consigliere d'amministrazione della Società Messina Armando Cervetto ha, quindi, rappresentato che la linea assicurata dalla nave prevedeva la rotta Napoli, Genova, a volte Marsiglia e ritorno. Il primo porto dopo Beirut, a salire, è Napoli dove vi è un *terminal* di imbarco e sbarco. La base d'armamento della nave è Genova, ma le navi sono immatricolate tutte a Napoli. È stato inoltre evidenziato il dato, emergente dal manifesto di carico della nave, relativo alla presenza a bordo di merce pericolosa ed ha rappresentato che non era ancora possibile stabilire esattamente cosa e quanto era andato perduto.

In relazione all'affondamento della nave, ha poi aggiunto che il primo problema dell'autorità egiziana e della società Smit era togliere il combustibile, per evitare l'inquinamento; in seguito la Smit avrebbe cominciato a sbarcare il carico e ne sarebbero state verificate le condizioni. Ha inoltre espresso l'avviso che dovevano essere andati in mare sette con-

tenitori di classe 3 (pitture e altri materiali). In tutto i contenitori caduti in mare erano 19. Vi erano in tutto 29 contenitori a bordo; di questi, sette dovrebbero essere finiti in mare ed erano quasi tutti di classe 3 (pitture); il resto doveva essere a bordo (fenolo e acetone, tutta merce per la maggior parte di classe 3; e poi merce di classi 6, 8 e 9).

Il consigliere Cervetto ha precisato che non era stata ancora dichiarata la perdita totale della nave e che era stato sottoscritto un contratto con la Smit International per il recupero della medesima. Se la Smit International avesse successivamente dichiarato di non essere in grado di operarlo, allora avrebbero dovuto forzatamente stipulare un contratto per recupero relitto.

Un rapporto della Smit International ha evidenziato al riguardo che è stato scoperto uno squarcio di tre metri nel lato destro, a partire da 20 metri dalla prora. Da lì era poi entrata l'acqua.

3.3 Le valutazioni di carattere tecnico

Il Comitato, anche per tale vicenda si è avvalso dell'apporto tecnico di collaboratore a tempo parziale appartenente al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, che ha esaminato e valutato documenti, il cui contenuto tecnico richiedeva una professionalità idonea allo scopo.

Si tratta in particolare di atti provenienti essenzialmente dal predetto Comando Generale e dalla compagnia di navigazione Ignazio Messina e riferibili direttamente o indirettamente alla vicenda in esame.

In esito all'analisi svolta,¹³ sono state formulate specifiche considerazioni, in ordine all'assenza di evidenti elementi di contrasto tra le varie versioni rese e di indizi di improbabilità nella dinamica e nella successione dei fatti.

Considerata, tuttavia, l'incompletezza della base documentale disponibile, è stata rilevata l'opportunità di richiedere, alla Direzione Marittima di Napoli che sta svolgendo l'inchiesta formale sul sinistro in oggetto ex articolo 579 del codice della navigazione, l'acquisizione agli atti degli esiti di tale inchiesta, il cui scopo è proprio quello di ricercare cause e responsabilità del sinistro, non appena la stessa sarà conclusa.

Uno specifico approfondimento è stato inoltre svolto riguardo al carico trasportato con particolare attenzione a quello disperso in mare. Al riguardo non si sono rilevate anomalie per quanto riguarda il vincolo generale di stivaggio riferito alla destinazione, ed è apparso sostanzialmente rispettato il cosiddetto vincolo di stabilità, ovvero la corretta distribuzione del peso a bordo della nave.

Tuttavia alcune ulteriori considerazioni sono state svolte sulle modalità di caricazione, in quanto le medesime hanno presentato delle difformità rispetto alla pratica ordinaria, con specifico riferimento alla direzione di posizionamento della quasi totalità dei container che potrebbe aver ri-

¹³ Doc. n. 886.2 dell'Archivio della Commissione.

vestito un ruolo nell'apertura delle porte dei containers e nella fuoriuscita di carico. Inoltre talune atipicità nella procedura di catalogazione del carico ha reso impegnativa la possibilità di decifrare la posizione dei vari container dovendo ricorrere alla loro individuazione soprattutto attraverso la ricerca del numero del container sul piano di carico.

Al riguardo è stata rilevata l'opportunità, al fine di verificare se le suddette modalità fossero comunque quelle raccomandate dall'Ente di classifica, di acquisire il «Cargo Securing Manual» della nave.

In conclusione la suddetta analisi non ha rilevato particolari elementi di dubbio sulla dinamica degli eventi né sul carico disperso, tenuto conto anche delle particolari condizioni meteo-marine in cui si è svolta la vicenda.

Infine, come pura ipotesi, alcune circostanze concomitanti e difformi dalla normale pratica, fanno ritenere fattibili due particolari tecniche di eliminazione del carico su questo tipo di nave non dotato di gru: i contenitori stivati per madiere, al primo tiro con porta rivolta verso il mare, consentono, una volta aperti, di essere svuotati anche durante la navigazione. Inoltre al centro della nave è stato lasciato un ampio spazio vuoto, cosa che di solito si cerca di evitare, dove era presente anche un carrello elevatore (*fork lift*), stranamente lasciato alle intemperie visto che la nave dispone di garage interni, il che permetterebbe al carrello di manovrare e sollevare i contenitori posti per madiere fino a spingerli fuori bordo.

Entrambe le sopra descritte ipotetiche tecniche sono praticabili solo in presenza di condizioni di mare assolutamente calmo essendo molto pericolose per chi le esegue, condizioni queste assolutamente da escludere nel viaggio in esame compiuto dalla Jolly Amaranto.

4. Emissione radioattiva causata da cobalto 60 rilevata all'interno di un container nel porto di Genova Voltri.

La vicenda è relativa ad un container che presentava tracce di radioattività, giacente nel porto di Genova, nel luglio 2010, con particolare riferimento all'origine del materiale in questione ed alla sua movimentazione, prima dell'introduzione sul territorio nazionale ad opera della nave Malaga.

Le prime notizie in merito sono state acquisite in occasione dell'audizione del Comandante Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Marco Brusco, in data 3 febbraio 2011 il quale, nella circostanza riferiva che erano ancora in corso le attività volte ad accertare la natura della fonte di radioattività presente all'interno del container e che i Vigili del Fuoco stavano approntando dispositivi idonei all'ispezione del container medesimo.

Su un piano generale e con riferimento alle circostanze che avevano consentito di rilevare la presenza di radioattività nel container, veniva riferito che, a campione, la Dogana, attraverso i suoi mezzi, monitorava i container e, nella circostanza, era stata rilevata una reazione delle apparec-

chiature impiegate per tale attività. A titolo cautelativo le autorità del porto avevano deciso di stabilire una zona di interdizione.

Immediatamente dopo l'audizione, venivano fornite dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera notizie più dettagliate sulla vicenda¹⁴.

In sintesi veniva comunicato che il giorno 14 luglio 2010 la M/N MSC Malaga ormeggiava alla banchina Voltri centrolevente del porto di Genova per eseguire le operazioni di sbarco di n. 1.061 container e successivamente veniva rilevata un'emissione radioattiva causata da Cobalto 60 all'interno di uno dei container sbarcati (n°TGHU3077030) risultato provenire dal porto di Jedda (Arabia Saudita) e transitato nel porto di Gioia Tauro.

Il container conteneva effettivamente 21.200 kg di rottami di rame, e la fonte radioattiva non atteneva all'intero carico ma ad una limitata quantità di Cobalto 60 successivamente individuata a seguito di esame radiometrico.

La Capitaneria di porto di Genova promuoveva, quindi, un'attività di interazione fra le amministrazioni istituzionalmente interessate alla problematica, il cui coordinamento veniva assunto dalla Prefettura di Genova.

Quest'ultima, in particolare, istituiva un tavolo tecnico, con la partecipazione anche di rappresentanti dell'Autorità marittima, per l'adozione di misure finalizzate al contenimento delle radiazioni e al rinvio del container al porto di partenza o in un'area di stoccaggio autorizzata. In esito a tali incontri si calcolava in metri 230 il raggio di sicurezza intorno al container e si realizzava un'area di «quarantena» delimitata da una barriera costituita da sei container, riempiti per metà da calcestruzzo e per la restante parte da acqua.

4.1 La riunione presso la Prefettura di Genova

Il 21 ottobre 2011, su iniziativa del Coordinatore senatore Caruso si è tenuto un incontro informale a Genova, giorno in cui la Commissione era presente a quella sede, allo scopo di valutare, in via preliminare, se sussistevano elementi di interesse che potevano rendere necessario ed opportuno, per il Comitato, proporre alla stessa Commissione di acquisire ulteriori notizie sull'esito della vicenda, su eventuali iniziative investigative o giudiziarie.

All'incontro in questione, svolto con la partecipazione dello stesso senatore Caruso, della senatrice Maraventano, dei deputati Tassone e Garavini, sono intervenuti il prefetto di Genova, dott. Francesco Antonio Musolino, l'ammiraglio ispettore del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia Costiera, Felicio Angrisano, Direttore Marittimo della Liguria ed il Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco di Genova, Ing. Raffaele Ruggiero.

¹⁴ Doc. n. 557.1 dell'Archivio della Commissione.

Nel corso dell'incontro e nell'ambito dei documenti prodotti nella circostanza¹⁵ venivano acquisite ulteriori notizie.

In particolare la Prefettura comunicava che il 20 luglio 2010 personale tecnico del porto commerciale di Voltri rilevò delle radiazioni all'esterno di un container proveniente da Jeddah (Arabia Saudita) il cui caricatore risultò essere la società Sun Metal Casting L.L.C, con sede ad Ajman – U.A.E., il destinatario la società Sigimet s.r.l. avente sede a Pozzolo Formigaro (Al), lo spedizioniere la G.M.T. s.r.l. con sede in Genova e il vettore marittimo la società Mediterranean Shipping Company.

Le analisi immediatamente poste in atto dalle unità operative NBCR del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Genova e di Vercelli nonché dall'Arpal fecero emergere la presenza di una sorgente di Cobalto 60 all'interno del container in argomento.

La locale Procura della Repubblica conferì il 29 luglio 2010 al Comando Provinciale del Corpo dei Vigili del Fuoco una delega di indagini finalizzata a porre in essere ogni attività tecnica necessaria all'accertamento della natura, dello stato fisico e dell'attività della sorgente orfana individuata all'interno del contenitore posto sotto sequestro.

Il compimento di tali operazioni presupponeva necessariamente l'apertura del collo e la successiva messa in sicurezza del materiale radioattivo attraverso il riposizionamento in adeguato contenitore. Conseguentemente, il predetto Comando predispose, in sinergia con il Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile del Ministero dell'interno e con l'Istituto Superiore per la Ricerca e la Protezione Ambientale, un'apposita pianificazione nell'ambito della quale furono previste due distinte fasi; in particolare, il primo step conclusosi il 15 febbraio 2011 ha avuto la finalità di riposizionare il container all'interno di un nuovo barrieramento attraverso la collocazione di diversi colli in cui è stato appositamente posto del cemento. La seconda fase, conclusasi definitivamente il 5 agosto 2011, ha riguardato la materiale apertura del collo, l'isolamento della sorgente e la sua messa in sicurezza.

A seguito di molteplici riunioni, tenutesi anche a livello centrale, si è convenuto che la soluzione preferibile fosse quella di procedere allo smaltimento della sorgente in Germania. Tale scelta, rispetto a quella del respingimento del carico nel Paese di provenienza, ha consentito, infatti, sia di avere maggiori garanzie su una corretta gestione della sorgente sia di soddisfare l'imprescindibile esigenza di addivenire nel più breve tempo possibile alla rimozione del materiale radioattivo dal luogo di rinvenimento. Per tali ragioni è stato richiesto alla Società Mitnucleare di intraprendere le procedure necessarie a garantire la messa in dimora definitiva della sorgente presso idoneo sito.

Dalle informazioni preliminari fino a quel momento acquisite era emerso che la sorgente, avente all'origine un'attività di 195 Ci – al mese di agosto 4,5 Ci – e costituita da una capsula C-198 numero di serie

¹⁵ Doc. n. 685.1, 686.1, 687.1.

32, sembrerebbe far parte di un'apparecchiatura di irraggiamento tipo Gammacell 220 numero di serie 194 prodotta nel febbraio 1983 dall'Atomic Energy of Canada LTD, oggi divenuta MDS Nordion. La stessa fu presumibilmente venduta nel 1983 al King Abdul – Aziz City for Science and Technology University di Jeddah (Arabia Saudita), il cui responsabile dovrebbe essere dal 2002 l'ingegner Nusrat Pevez – Manager Medical Division, a cura di tal Ahmed and Mohammad Saleh Kali.

Sembrerebbe che l'apparecchiatura Gammacell in questione contenesse complessivamente 34 sorgenti di Cobalto 60 contenute in quattro capsule tipo C – 198 e trenta tipo C – 185.

L'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale ha, comunque, avviato gli opportuni contatti con l'Autorità di sicurezza nucleare del Canada per avere conferma di tali dati e per acquisire ulteriori elementi conoscitivi. L'I.S.P.R.A. ha, inoltre, fornito all'Agenzia Internazionale per l'Energia Atomica (IAEA) le informazioni destinate alla banca dati sul traffico illecito delle materie nucleari e radioattive. All'atto della comunicazione delle notizie, non erano emersi elementi tali da far presupporre il coinvolgimento della criminalità organizzata sia italiana che estera nella vicenda.

La Capitaneria di porto – Guardia costiera segnalava che con richiesta di approdo n° 2010462339 del 10/07/2010, prodotta ex articolo 179 Cod. Nav., l'agente marittimo raccomandatario della nave Sig. Francesco Zuccarini, in nome dell'Agenzia marittima «Le Navi» di Genova, ha chiesto l'ormeggio alla banchina VTE della M/N MSC Malaga per lo sbarco di n° 877 e l'imbarco di n° 122 container.

Dai documenti e dalle dichiarazioni prodotti dal comando di bordo e dall'Agenzia Marittima Le Navi non vi è stato alcun riferimento sulla presenza a bordo di merce pericolosa in classe 7 (Materie radioattive), classe a cui appartiene la sorgente Cobalto 60, poi rinvenuta nel container di cui trattasi. In ragione di tali elementi ed in relazione anche alla mancanza di dichiarazione radiogena obbligatoria per tale tipologia di merce, l'Autorità Marittima ha autorizzato l'accosto della nave alla banchina in concessione al VTE per le successive operazioni commerciali. La nave, giunta in porto il 13 luglio, ha iniziato le relative operazioni commerciali di sbarco dei container; il container¹⁶ n° TGHU3077030 di che trattasi è stato sbarcato il giorno 14 luglio alle ore 09.30 circa.

Il giorno successivo alle ore 09.00 circa, ultimate le operazioni commerciali, la nave ha lasciato il porto di Genova proseguendo il viaggio per il porto di La Spezia come da programmazione. Infatti, la M/N MSC Malaga è una nave *feeder*, ovvero una nave che effettua viaggi in un'area

¹⁶ Il container n° TGHU3077030 è stato imbarcato nel porto di Jeddah (Emirati Arabi Uniti) sulla M/N MSC Jenny V e sbarcato nel porto di Gioia Tauro per il successivo reimbarco sulla M/N MSC Malaga con destinazione finale porto di Genova-Voltri. All'interno, come successivamente accertato, erano stoccati 19.050 metri/tonnes (equivalenti a 21.200 Kg) di rottami di rame, la cui presenza non era stata dichiarata a questa Autorità Marittima.

geografica marittima ristretta scalando sempre gli stessi porti a cadenza regolare, nel caso di specie, la stessa svolge il suo servizio nel Mar Mediterraneo.

Il giorno 16 luglio 2010 il terminal, in base alla documentazione acquisita, ed alla luce della normativa vigente (decreto legislativo n. 230 del 1995 articolo 157, come sostituito dall'articolo 1, comma 7, del decreto legislativo n. 23 del 2009) ha prenotato l'ispezione radiometrica, necessaria ai fini commerciali/doganali per la successiva nazionalizzazione della merce. Il giorno 20 luglio il container è stato, quindi, spostato nell'area d'ispezione per essere sottoposto a controllo radiometrico, nella stessa mattinata e il giorno successivo, dall'esperto qualificato dott. Enzo Montagna.

L'esame eseguito dall'esperto qualificato ha evidenziato la presenza, all'interno del container ispezionato, di una sorgente ionizzante, come da certificazioni datate 20 maggio 2010 e 5 agosto 2010.

Successivamente la Capitaneria di Porto, ha effettuato degli accertamenti iniziali volti a verificare la legittimità delle modalità di trasporto e successivo sbarco dello stesso presso il terminal «VTE». Tali accertamenti hanno evidenziato che, nella documentazione prodotta sia ai fini della sicurezza della navigazione sia per il rilascio dell'autorizzazione all'accosto della M/N MSC Malaga all'arrivo in porto per le successive fasi di sbarco delle merci, non erano riportati elementi che dessero evidenza della presenza di merce in classe 7.

Tali accertamenti hanno dato luogo alla contestazione ed elevazione, al Comandante della M/N Malaga, della sanzione amministrativa ai sensi e per gli effetti degli articoli 193 e 1199 del codice della navigazione per aver sbarcato merce pericolosa senza la necessaria autorizzazione del Comandante del porto, atteso che si era avuta notizia che l'Autorità Giudiziarica era già stata informata in merito alla vicenda di cui trattasi. Soluzione, questa, di assai poca soddisfazione, posta l'evidente assenza di qualsiasi responsabilità sostanziale in capo al comandante della nave, del tutto inconsapevole della presenza di materiale radioattivo e assolutamente nell'impossibilità di farne accertamento, e posta – viceversa – l'elevata onerosità delle operazioni di messa in sicurezza e di successivo smaltimento.

Dall'analisi della vicenda – è stato rappresentato – emerge che la merce contenuta all'interno del container è stata dichiarata da tutti i soggetti coinvolti nella filiera del trasporto via mare (Caricatore-Vettore-Ricevitore), come merce e quindi per la sua movimentazione non necessitava di nessuna autorizzazione allo sbarco, in quanto non rientrava all'interno della normativa per la movimentazione delle merci pericolose. Inoltre la normativa di cui al decreto legislativo n. 230 del 1995 e successive modifiche ed integrazioni non trova applicazione per i paesi extra CEE. Il container è stato imbarcato in un porto extra CEE, precisamente nel porto di Jeddah (Emirati Arabi Uniti) senza che sia stato sottoposto ad analisi radiometriche.

Solo a seguito dell'ispezione, necessaria i fini della nazionalizzazione della merce, è stata rilevata la presenza di una sorgente orfana, pertanto, la

dichiarazione iniziale è venuta meno. Comunque, la M/N MSC Malaga non era abilitata al trasporto delle merci pericolose in classe 7.

I Vigili del Fuoco, infine, rappresentavano che, con riferimento all'origine dell'emissione radioattiva intorno al container, trattavasi di una sorgente radioattiva in sigillo stiliforme (210 mm x 11 mm) di Cobalto 60 con attività radiogena, successivamente misurata nei laboratori tedeschi, pari a 150 GBq (gigabecquerel), praticamente corrispondenti a quelle stimate in modo campale nella forma sospetta ed occultata in cassone.

Al predetto container, definito radioattivo, è stato attribuito il carattere di evento emergenziale e tale da richiedere l'attivazione delle procedure pianificate per l'intervento di messa in sicurezza secondo i disposti di cui al decreto legislativo n. 52 del 2007, con il coordinamento in capo al Prefetto della provincia.

Le operazioni tecniche per la messa in sicurezza sono state affidate al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, comprendendo due distinte fasi; la prima intesa a realizzare idonea schermatura del cassone ricollocato in una zona più defilata del porto, tale da abbattere il livello delle emissioni pericolose fino alla soglia del fondo naturale.

La seconda fase è stata affrontata, a distanza di alcuni mesi, allorché, valutata infruttuosamente la possibilità di intervento di ditta specializzata, per l'entità dei costi dell'operazione e della loro imputazione, e non potendo ulteriormente indugiare, si è deciso, d'intesa tra il Prefetto e il Dipartimento dei Vigili del Fuoco presso il Ministero dell'interno, di affidare al Corpo Nazionale Vigili del Fuoco le operazioni per il recupero ed il conferimento a ditta specializzata che avrebbe provveduto allo smaltimento della sostanza nucleare.

4.2 Le eventuali connessioni con il sequestro di esplosivo nel porto di Gioia Tauro

Il XII Comitato, incaricato come anzidetto di approfondire talune ipotesi di connessione tra le attività della criminalità organizzata ed il traffico marittimo, nel corso degli approfondimenti relativi alla vicenda dell'emissione radioattiva da cobalto 60, rilevata all'interno del container, nel porto di Genova Voltri nel luglio 2010, ha preso atto che l'episodio era di poco antecedente al sequestro di un container avvenuto nel porto di Gioia Tauro, poiché contenente materiale esplosivo.

La vicenda è risultata di particolare interesse anche in relazione alla circostanza secondo la quale il predetto container era destinato ad essere imbarcato dalla suddetta nave Malaga, dopo lo scalo nel porto di Genova, per poi proseguire verso un'ulteriore non definita destinazione mediorientale.

Al riguardo è stata richiesta, ai Prefetti di Genova e Reggio Calabria, ogni utile notizia in ordine all'attività operativa in questione, nonché ad eventuali iniziative investigative avviate a tale ultimo riguardo.

La Prefettura di Genova, nel rammentare nuovamente le informazioni già a suo tempo fornite sui fatti verificatisi alla propria sede, ha unica-

mente rappresentato che, per quanto a conoscenza, non sono emersi elementi tali da far presupporre il coinvolgimento della criminalità organizzata sia italiana che estera nella vicenda¹⁷.

Il Prefetto di Reggio Calabria ha confermato la circostanza che il container contenente l'esplosivo avrebbe dovuto essere caricato sulla predetta nave Malaga, precisando che dalle indagini non sono, allo stato emerse connessioni tra le attività della criminalità organizzata e tale traffico marittimo.

La Prefettura di Reggio Calabria, con specifico riferimento al sequestro di un container nell'area del porto di Gioia Tauro eseguito nel mese di agosto 2010, ha rappresentato¹⁸ che l'arrivo del container MSCU 726871 presso il bacino portuale di Gioia Tauro – avvenuto il 27 agosto 2010 – era stato preceduto da una segnalazione dell'Ufficio Centrale Antifrode Intelligence dell'Agenzia delle Dogane diretta al locale Ufficio Antifrode della stessa Agenzia, contenente anche la richiesta della sua messa in sicurezza in apposita area.

Analoga segnalazione riservata era pervenuta all'Ufficio di Polizia di Frontiera da parte degli Organi centrali di sicurezza.

Il contenitore, subito dopo il suo arrivo in porto, è stato sottoposto ad ispezione scanner (scansione ai raggi x) al fine di verificare la natura del carico che vi era stivato.

I controlli hanno consentito di accertare la presenza di merce non omogenea e di riscontrare che il sigillo apposto non corrispondeva a quello indicato nella polizza di carico che faceva, a sua volta, riferimento quale merce trasportata esclusivamente a latte in polvere.

Quest'ultima circostanza è stata considerata indice presuntivo di una possibile manomissione effettuata durante la navigazione.

In effetti nel container, oltre a confezioni di latte in polvere, sono stati rinvenuti alcuni cartoni avvolti da cellophan ed isolati dalla restante parte del carico contenenti una sostanza bianca cristallina, non identificata ai primi accertamenti.

L'analisi del predetto materiale, sottoposto a sequestro preventivo d'urgenza ai sensi dell'articolo 321 del codice di procedura penale, è stata condotta mediante specifici reattivi (ed. narcotest) al fine di accertare se potesse appartenere alla categoria degli aggressivi chimici.

Le verifiche effettuate su un numero di otto campioni hanno dimostrato la piena compatibilità della sostanza con un esplosivo ad alto potenziale, denominato «RDX» e meglio conosciuto come «T4».

Più approfonditi controlli, effettuati il successivo 16 settembre 2010 da personale del Servizio di polizia scientifica e Specialisti N.B.C.R. dei Vigili del fuoco, hanno consentito di appurare che il materiale all'interno del container era costituito da 600 colli di latte in polvere e da 199 colli – di peso variabile tra i 32 ed i 36 Kg. – di materiale bianco e gra-

¹⁷ Doc. n. 850.1 dell'Archivio della Commissione.

¹⁸ Doc. n. 828.1 dell'Archivio della Commissione.

nulare riconosciuto come esplosivo «T4», per un peso complessivo pari a 7,020 tonnellate lorde (6,78 nette).

Prevvia autorizzazione dell'Autorità Giudiziaria, nelle settimane seguenti, si è provveduto alla distruzione dell'esplosivo con l'impiego di artificieri dell'Esercito.

Le attività investigative hanno consentito di ricostruire il tragitto della motonave MSC Finland su cui era trasportato il contenitore in parola. Prima di giungere a Gioia Tauro essa aveva toccato i porti di Bandar Abbas (5.8.2010), Jebel Ali (6.8.2010), Damman (8.8.2010), Jubail (11.8.2010), Salalah (16 agosto 2010). Da quest'ultimo scalo la motonave era salpata il giorno successivo alla volta di Gioia Tauro, ove era giunta il 27 agosto 2010 alle ore 21.00 circa.

Da qui era ripartita nella serata del 28 agosto verso La Spezia per poi fare rotta su Barcellona, Valencia ed il Nord Europa. Il citato container MSCU 726871, dopo lo scarico a Gioia Tauro, avrebbe invece dovuto essere caricato sulla nave M/N MSC Malaga proveniente da Genova e diretta verso il porto del Pireo.

Nella circostanza è stato precisato che, dalle attività d'indagine svolte dalla Squadra Mobile della locale Questura non sono, allo stato, emerse connessioni tra le attività della criminalità organizzata ed il traffico marittimo in parola.

Il Prefetto di Reggio Calabria, al quale la Commissione con lettera in data 11 ottobre 2012 ha chiesto di conoscere se fossero emerse circostanze ulteriori rispetto a quanto già in precedenza riferito, ovvero nuove valutazioni degli elementi conoscitivi già in possesso, ha comunicato che non sono emerse nuove circostanze rispetto a quelle in precedenza comunicate né intervenute diverse valutazioni degli elementi conoscitivi in possesso.

Una ulteriore richiesta di notizie è stata formulata all'indirizzo della Procura della Repubblica di Genova, in ordine alle iniziative poste in essere in ordine alla vicenda del container del porto a quella sede ed alle prospettive di indagine futura.

La predetta Autorità Giudiziaria al riguardo ha trasmesso¹⁹ la comunicazione di notizia di reato dell'A.R.P.A.L., relativa all'attività di polizia giudiziaria realizzata in relazione all'accertamento dell'emissione radioattiva, unitamente ad una corposa documentazione, segnalando che il procedimento a carico di ignoti per i reati di cui al decreto legislativo n. 230/1995 (trasporto di materie radioattive, impiego di sorgenti di radiazioni) è stato archiviato dal GIP per la mancata identificazione dei reponsabili.

La predetta Autorità Giudiziaria, nella circostanza, ha fatto pervenire anche copia di comunicazione inviata al Comando Carabinieri Tutela Ambiente – Nucleo Operativo Ecologico, in riscontro ad una richiesta di informazioni proveniente anche dall'Interpol.

Nel fornire le notizie sul sequestro di cobalto 60 al porto di Genova in data 20.07.2010, la Procura della Repubblica, verosimilmente in rispo-

¹⁹ Doc. n. 851.0, 851.1 dell'Archivio della Commissione.

sta ad uno specifico quesito, comunica di non essere in possesso di elementi che consentano collegamenti con il sequestro avvenuto il 26.08.2010.

La Questura di Reggio Calabria è stata interessata al fine di ottenere ogni utile notizia in ordine al sequestro avvenuto nel porto di Gioia Tauro, anche in relazione alle circostanze relative alla nave Malaga, nonché circa eventuali iniziative investigative avviate. Al riguardo è stato rappresentato che nella tarda serata del 27 agosto 2010 giungeva presso lo scalo di Gioia Tauro la motonave MSC Finland, con a bordo il container MSCU 7268711.

Poiché segnalato come sospetto a seguito di attività di intelligence svolta dall'Ufficio Centrale Antifrode dell'Agenzia delle Dogane, il suddetto container veniva sottoposto ad ispezione scanner mediante scansione a raggi X. Inoltre, attesa la particolarità della rotta (Iran-Italia-Siria) e tenuto conto del fatto che il sigillo di sicurezza apposto al container non corrispondeva a quello dichiarato in polizza, gli operatori dell'Ufficio Antifrode dell'Agenzia delle Dogane, della Guardia di Finanza, della Polizia di Frontiera e del Commissariato P.S. di Gioia Tauro procedevano al sequestro cautelativo dello stesso.

Successivamente, presso gli Uffici dell'Agenzia delle Dogane si accertava che il container in argomento era stato imbarcato a Bandar Abbas (Iran) sulla motonave MSC Finland per essere scaricato a Gioia Tauro, dove avrebbe dovuto essere imbarcato dalla motonave MSC Malaga proveniente dal porto di Genova e diretta al porto greco del Pireo.

Nella circostanza non si riusciva a verificare su quale altra motonave sarebbe stato imbarcato al porto greco per raggiungere la Siria.

Da una ispezione accurata effettuata a seguito del sequestro del container, si riscontrava la presenza di complessivi 800 colli, di cui 601 contenenti latte in polvere come dichiarato nella polizza e i rimanenti 199 contenenti una sostanza di colore bianco cristallino, granulosa, la quale, sottoposta ad immediato narcotest dalla Polizia Scientifica, risultava non essere sostanza stupefacente.

Il materiale in argomento, sottoposto ad accertamenti a cura del Servizio polizia scientifica di Roma, risultava essere esplosivo del tipo RDX(T4).

Il Nucleo N.B.C.R. dei Vigili del Fuoco del Comando Provinciale di Reggio Calabria escludeva la presenza di radioattività e di composti organici volatili (gas ed altro).

Di tutta la vicenda veniva informata, oltre la Procura della Repubblica di Palmi, anche la Procura Distrettuale Antimafia di Reggio Calabria.

4.3 Le ulteriori aree di approfondimento

Sulle vicende oggetto di approfondimento da parte del Comitato, rimangono ancora da acquisire, con riferimento al container di Genova, gli elementi che avrebbero potuto essere appresi con le audizioni, già delibe-

rate dalla Commissione, di un rappresentante dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale e di un rappresentante dell'Agenzia Internazionale per l'Energia Atomica.

Per quanto concerne il sequestro di esplosivo avvenuto in Gioia Tauro rimangono ancora da acquisire gli elementi di risposta che dovranno essere forniti dalla Procura della Repubblica di Reggio Calabria.

Ulteriori notizie, infine, dovranno pervenire dall'Ufficio Centrale Antifrode dell'Agenzia delle Dogane, cui è stato formulato specifico quesito circa la natura delle informazioni e le relative fonti, gli accertamenti svolti al fine di individuare la provenienza del contenitore, l'identificazione dei soggetti che hanno disposto la spedizione, curato le relative operazioni.

Eventuali futuri sviluppi dell'attività svolta dal Comitato, potranno quindi partire dall'acquisizione di tali elementi, come anche da un approfondimento sulla natura ed origine dell'informazione che ha determinato il sequestro dell'esplosivo di Gioia Tauro, con specifico riferimento alle comunicazioni della Questura di Reggio Calabria di cui si è riferito in precedenza, nonché alle notizie fornite dalla Polizia di Gioia Tauro, non ancora riportate nella presente relazione in quanto qualificate riservate dal mittente²⁰.

Parimenti potrà essere valutata l'opportunità di approfondire la circostanza, emersa dalla predetta comunicazione della Direzione Distrettuale Antimafia di Genova che, come anzidetto, ha fatto conoscere che anche il Comando Carabinieri Tutela Ambiente si è interessato ad eventuali connessioni tra le vicende criminose di Genova e quelle di Reggio Calabria, qualora l'episodio indicato sommariamente nella corrispondenza intercorsa e fissato temporalmente nel 26.08.2010, potesse identificarsi nel sequestro di esplosivo indicato come avvenuto il 27.08.2010.

In merito, infine, ad eventuali correlazioni esistenti tra le due spedizioni dei container in esame, attraverso fonti aperte²¹, è emerso che sia il container contenente l'esplosivo che quello con la sorgente orfana, sono stati gestiti dalla medesima compagnia di navigazione.

Dall'esito della ricerca sulla tracciabilità dei container risulta infatti che quello di Gioia Tauro è di proprietà della MSC (Mediterranean Shipping Company) ed ha viaggiato dal porto di caricazione, (Bandar Abbas) su una nave della stessa compagnia, la MSC Finland, mentre quello di Genova è stato noleggiato dalla MSC il 20 Aprile 2010 ad Amburgo ed ha viaggiato anche questo su una nave della MSC la Malaga.

Quale ulteriore osservazione sulle norme applicate nella vicenda del container di Genova, si rappresenta che non risultano essere state prese in considerazione, le ipotesi di spedizione illecita di rifiuti e di miscelazione di rifiuti pericolosi.

Appare verosimile infatti supporre che la sorgente orfana di Cobalto 60, si trovasse all'interno dei rottami di rame con lo scopo di disfarsene

²⁰ Doc. n. 863.1 dell'Archivio della Commissione.

²¹ Vds. www.track-trace.com.

illecitamente, parimenti i rottami di rame dovrebbero, se non accompagnati da idonea documentazione che dimostri diversamente, «*in via di principio devono essere considerati rifiuti*» come ha determinato la Corte di Giustizia delle Comunità Europee, con sentenza – Ottava Sezione – in data 22 dicembre 2008.

Nel caso di specie avrebbero potuto trovare applicazione sia la Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento, adottata il 22 marzo 1989, firmata e ratificata sia da Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita, che dall'Italia nonché firmata ed approvata dalla Comunità Europea, che il regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti.

In forza dei suddetti strumenti normativi, oltre alla parte sanzionatoria penale dell'articolo 259 (traffico illecito di rifiuti) del decreto legislativo n. 152/2006, esiste la possibilità:

- con riguardo ai rifiuti radioattivi, di applicazione dell'articolo 14, commi 1 e 4, del decreto legislativo n. 52/2007, affinché la sorgente orfana sia rispedita al soggetto responsabile dell'invio del carico in Italia, con oneri a carico dello stesso soggetto;

- con riguardo ai rottami di rame, di applicazione dell'articolo 9 (Convenzione Basilea) o 24 (Reg. CE n. 1013/2006) (ripresa dei rifiuti in caso di spedizione illegale) secondo le alternative possibili: la ripresa dei rifiuti da parte del Paese di spedizione (Autorità competente di spedizione, o notificatore); il recupero nel Paese di destinazione o in un Paese terzo a cura e spese dell'Autorità competente di spedizione o di chi ha organizzato la spedizione; lo smaltimento nel Paese di destinazione o in un Paese terzo a cura e spese dell'Autorità competente di spedizione o di chi ha organizzato la spedizione.

La conclusione cui il Comitato è in definitiva pervenuto si sostanzia nell'esigenza di future e più puntuali ed approfondite indagini, essendo sembrate invero inaccettabilmente superficiali ed approssimative quelle portate a termine dalle Autorità giudiziarie interessate, ed in particolare dalla procura genovese con riferimento alla vicenda della sostanza radioattiva occultata nel carico di rame.

5. Il presunto affondamento di un container tra le isole di Elba e Capraia

Infine, il Comitato ha approfondito una ipotesi di possibile sommersione di materiali pericolosi in mare, con specifico riferimento ad un asserito abbandono in mare di container al largo dell'Isola d'Elba, formalmente denunciato alla competenti autorità da un navigante che aveva dichiarato di aver osservato tale attività.

L'argomento è stato inizialmente affrontato nel corso dell'audizione svolta il 16 dicembre 2009, innanzi alla Commissione, nei confronti del

Comandante Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Raimondo Pollastrini²², il quale, con riferimento alle dichiarazioni rese dal Fonti relativamente ai presunti affondamenti avvenuti in Toscana, a largo di Livorno, ha rappresentato che, in particolare, in Toscana gli occupanti di una imbarcazione in transito avevano presentato una denuncia sostenendo di aver visto una nave, la motonave Toscana che avrebbe scaricato in mare uno o più contenitori. Erano state avviate le ricerche e in particolare la motonave Alliance del NURC (NATO Undersea Research Center), un istituto della NATO che fa ricerche sottomarine, aveva individuato un'eco compatibile con la sagoma di un container di 20 piedi. Su questo segnale si stavano facendo ulteriori verifiche per capire se effettivamente si trattasse del presunto contenitore gettato in mare dalla motonave Toscana diretta a Livorno che batte bandiera maltese.

In occasione della successiva audizione del Comandante Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Marco Brusco, in data 3 febbraio 2011 era stato precisato che le indagini non erano state interrotte, ma soltanto sospese e che sarebbero riprese non appena saranno superate sia le difficoltà tecniche che economico-finanziarie²³.

Nella circostanza il senatore Caruso aveva chiesto di conoscerne il punto esatto dove sarebbe stata localizzata la nave Toscana al momento dell'episodio in questione, nonché ulteriori notizie in ordine all'eventuale sviluppo delle indagini.

Immediatamente dopo l'audizione del Comandante Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Marco Brusco, il Comando Generale aveva rappresentato²⁴ che, sulla base di informazioni di stampa apparse sul quotidiano «Tirreno» in data 22 luglio 2009, la Capitaneria di porto di Livorno acquisiva notizia di una asserita sommersione in mare di rifiuti o altre sostanze nocive che sarebbe avvenuta in data 5 luglio nel santuario dei cetacei, in zona marittima a NW del promontorio di Piombino in posizione lat. 43°07'.893N – long. 010°15'.026E, da parte della M/nave «Toscana» di bandiera maltese, nominativo internazionale 9HFH5, numero IMO 9158410.

Originatore della segnalazione era il Sig. Robert Groitl, cittadino tedesco, conduttore del MA/ «Thales» di bandiera inglese, unitamente al figlio Sig. David Schoen ed altre persone al momento presenti sulla predetta unità.

Allo scopo di fare chiarezza sull'accaduto, la Capitaneria di porto di Livorno si era immediatamente attivata con la dipendente motovedetta CP

²² Resoconto stenografico dell'audizione del Comandante Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Raimondo Pollastrini, in data 16 dicembre 2009.

²³ Resoconto stenografico dell'audizione del Comandante Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Marco Brusco, in data 3 febbraio 2011, in data 16 dicembre 2009.

²⁴ Doc. n. 557.1 dell'Archivio della Commissione.

406 «Scialoja», e successivamente con la nave «Alliance» del N.U.R.C. (NATO Undersea Research Centre), al fine di individuare l'effettiva presenza di materiali sommersi e determinare una mappatura degli echi di interesse.

Nel periodo compreso tra il 19 ottobre 2009 ed il 23 gennaio 2010 la CP 406 – è stato rappresentato – ha effettuato 23 missioni operative, per complessive 154 ore di moto e 1.327 miglia percorse.

In data 20 novembre 2009 è stato infine localizzato il «bersaglio», sul quale sono state effettuate 5 ispezioni con il R.O.V. (*Remotely Operated Underwater Vehicle*); a due di esse ha partecipato anche personale appartenente al 1° Nucleo Subacqueo Guardia Costiera di S. Benedetto del Tronto, dotato di un ulteriore apparecchio R.O.V.. In data 4 marzo 2010, è stata effettuata apposita ispezione R.O.V. al fine di investigare la natura dei bersagli precedentemente già individuati; si accertava così l'effettiva presenza di un container da 20 piedi, adagiato sul fondo marino, ad una profondità di circa 127 metri, nel punto di coordinate lat. 43°07'.5197N – long. 010°14'.2689E.

Nel contempo, sono state effettuate analoghe ispezioni subacquee per verificare la presenza di eventuali, ulteriori container nella zona prossima a quella del ritrovamento, ma l'esito ha dato riscontro negativo per un raggio di mille metri dal punto.

Si è proceduto, in una prima fase, all'analisi di radioattività e ad una ispezione video interna del container.

Sotto il coordinamento della Capitaneria di porto di Livorno, nella giornata di martedì 4 gennaio 2011 sono state predisposte, a bordo di idonea unità, le attrezzature della DNT Offshore necessarie per l'esecuzione delle operazioni stesse; mercoledì 5 gennaio sono state effettuate, da parte della citata Società, le programmate operazioni.

Sono state così effettuate le analisi di radioattività sulle pareti esterne del contenitore e nell'area immediatamente circostante ad esso; l'esito delle analisi è risultato essere negativo, essendo i valori rilevati nella norma.

Nella medesima giornata la DNT Offshore ha provveduto ad una ispezione visiva esterna del container per l'identificazione del numero seriale dello stesso, ed alla pulizia di una parte di parete esterna, dove poi poter praticare un'apertura di circa 30 x 30 cm. e procedere all'ispezione visiva interna, a mezzo di videocamera.

Il contenitore si trovava su un fondale sabbioso, a circa 127 metri di profondità, e risultava essere coricato su un lato, «interrato» per circa 50 cm., e ricoperto di una fitta vegetazione che ne impediva un immediato riconoscimento visivo. Solo in esito alle operazioni di pulizia si è quindi potuto rilevare che trattavasi di un contenitore di colore celeste riportante la scritta di colore bianco P&O sovrastata dal disegno della bandiera sociale (bandiera sventolante con i colori rosso giallo bianco e azzurro delimitati dalle diagonali della bandiera stessa). Terminata la fase della pulizia, mercoledì 12 gennaio è stata praticata una apertura nel container, sulla fiancata alta dello stesso, nella parte di colore giallo della bandiera.

La susseguente ispezione visiva interna, a mezzo di videocamera, ha evidenziato che lo stesso risultava essere vuoto. È stato comunque effettuato il prelievo di un campione di acqua in prossimità dell'apertura praticata per le successive analisi di laboratorio. In proposito, la Società Maersk Italia di Genova, che dal 2005/2006 risulta aver acquisito la Società P&O, ha comunicato di non aver notizie in merito non essendo tale contenitore mai stato gestito e movimentato per conto Maersk.

Non sono peraltro emersi – è stato rappresentato – elementi certi riguardo all'asserito collegamento del container disperso a mare e la M/N Toscana, atteso che l'originaria testimonianza del Sig. Groitl è rimasta priva di fattivi riscontri. In particolare, la tardività della denuncia rispetto all'asserito verificarsi del fatto (5 luglio la data del fatto, 22 luglio la data della denuncia) non ha consentito di condurre le necessarie attività di indagine a bordo della M/N Toscana, che nel frattempo aveva lasciato l'Italia senza più tornare. Il fascicolo relativo all'indagine, in ogni caso, non è stato ancora chiuso dalla competente Procura della Repubblica, e sono quindi possibili ulteriori sviluppi.

Sulla base delle ulteriori notizie fornite²⁵, si è quindi appreso che il container rinvenuto sul fondo del mare a circa 15 miglia al largo di S. Vincenzo ad una profondità di circa 130 metri, contraddistinto dalla sigla POCU 002960/2 della Soc. P&O, risulta essere stato imbarcato, l'ultima volta, sulla nave Endeavor di bandiera U.S.A., numero IMO 9007817; la nave, proveniente da Salerno, è arrivata a La Spezia il 22 dicembre 2003 per operare al Terminal LSCT.

È stato accertato che quel container, vuoto, era stato imbarcato a New York sulla citata nave e la sua posizione era in ultimo tiro in coperta; il container doveva essere sbarcato nel porto della Spezia presso il Terminal LSCT, risultando nella lista dei contenitori da sbarcare, ma gli operatori hanno rilevato la sua mancanza a bordo.

In tale porto, tuttavia, ne veniva rilevata la mancanza a bordo. e, pertanto, lo stesso veniva sbrigativamente cancellato dalla lista.

Non risulta, peraltro, presentata alcuna denuncia di evento straordinario alla Capitaneria di Porto relativa alla perdita del container. È stato altresì accertato che il 21 dicembre 2003, e fino alle ore 02.00 del 22, la costa toscana è stata battuta da un vento di libeccio di intensità superiore ai 30 nodi che, dalle 17.00 alle 24.00 del 21, ha raggiunto i 40 nodi, con punte di 42 nodi. Anche la posizione in cui è stato rinvenuto il container appare compatibile con la rotta seguita dalla nave partita dal porto di Salerno, diretta a La Spezia. Nel frattempo la nave Endeavor ha cambiato nome e bandiera: la nave attualmente batte bandiera Hong Kong ed il suo nome ora è Maersk Vermont. I riferiti riscontri oggettivi, pertanto, inducono a concordanti elementi di ragionevole convincimento che individuano il container rinvenuto in quello perduto nel 2003 da nave Endeavor.

²⁵ Doc. n. 700.1 dell'Archivio della Commissione.

Si è inoltre verificata la circostanza che nave Toscana, alla quale era riferita la segnalazione del Groitl, relativa ad un presunto rilascio in mare di container la sera del 5 luglio 2009, è giunta intorno alle ore 18.00 di lunedì 21 marzo 2011, nel porto di Monfalcone, proveniente da Palamos (Spagna). Si è pertanto richiesto al personale di quella Capitaneria di effettuare una accurata visita a bordo allo scopo di accertare, attraverso la documentazione presente, l'attività svolta dalla nave nella giornata del 5 luglio 2009 durante la sua permanenza nella zona di mare a nord dell'Isola d'Elba, al largo di S. Vincenzo. Dagli accertamenti effettuati si è potuto verificare che nessuno dei membri dell'equipaggio imbarcati all'epoca dei fatti è oggi presente a bordo; non è stato possibile pertanto procedere all'acquisizione di sommarie informazioni da parte di alcuno. Come risulta dal «*Record of hours of work and rest*» dei marittimi presenti a bordo nel mese di luglio 2009, tutti i componenti l'equipaggio il 5 luglio (domenica) hanno svolto il normale orario di lavoro, alcuni svolgendo turni di guardia, altri il turno giornaliero. Nessuno ha effettuato orario di lavoro in eccedenza alle normali ore lavorative; nessuna attività si è protratta oltre le ore 18.00, se non quella del personale di guardia in plancia e in macchina, dove è richiesta la presenza h. 24.

Tale verifica è stata effettuata al fine di avere conoscenza se, oltre alla normale attività lavorativa a bordo, fosse stato disposto lavoro straordinario e/o attività diverse dal normale servizio, quale ad esempio, quelle di pulizia o recupero di rifiuti o materiali di risulta dei quali potersi liberare scaricandoli in mare con impiego dei mezzi di sollevamento di bordo (gru, alberi).

Relativamente al carico trasportato durante il viaggio del luglio 2009, lo stesso era costituito esclusivamente da cellulosa e non era imbarcato alcun container, così come risulta dalla relativa «Nota di informazioni» presentata alla Capitaneria di Porto di Livorno il 6 luglio 2009.

La nave Toscana, dalle ore 12.00 del 5 luglio 2009 ha effettivamente stazionato nelle acque antistanti la costa toscana, al largo di S. Vincenzo, con motori spenti rimanendo alla deriva fino alle ore 21.07, per poi dirigere verso il porto di Livorno, dove è giunta in rada intorno alle ore 02.00 del giorno 6 luglio, come si rileva dal «*Deck Log Book*» della nave. Tali dati, peraltro, coincidono con quanto registrato dal sistema A.I.S.. L'attività svolta, i fatti emersi e le risultanze da ultimo scaturite dalle indagini rivolte ad acquisire oggettivi riscontri della provenienza del container nonché dalle manovre effettuate durante la sosta nelle acque livornesi nel tratto di mare antistante S. Vincenzo da parte della M/n Toscana nel pomeriggio/sera del 5 luglio 2009, fanno ritenere, con ragionevole convincimento, che le dichiarazioni rese a suo tempo dal Sig. Groitl relativamente agli spostamenti di quella nave che, in più momenti, avrebbe anche effettuato approcci di speronamento e/o inseguimento, non appaiono suffragate da valido sostegno e pertanto risulterebbero infondate.

Viceversa, per quanto attiene alle origini ed alla provenienza del container rinvenuto, gli elementi storici acquisiti e la risultanza della documentazione assunta in atti in occasione della recente presenza della M/n

Toscana in acque nazionali, risultano convergere, come detto, nell'esclusione che quello stesso container possa essere ricondotto alla sua presenza a bordo della citata nave.

5.1 L'esito dell'attività giudiziaria

La Procura della Repubblica di Livorno, interpellata al fine di acquisire elementi di conoscenza sulla vicenda, ha fatto conoscere²⁶ che gli elementi acquisiti hanno portato ad escludere che il container rinvenuto in mare fosse stato a bordo della nave Toscana, mentre sembra verosimile che lo stesso sia accidentalmente precipitato in mare dalla nave Endeavor, durante un fortunale incontrato mentre navigava tra Salerno e La Spezia, nel dicembre 2003. Nella circostanza è stato escluso qualunque collegamento con la criminalità organizzata, precisando che il procedimento è stato archiviato dal G.I.P. di Livorno in data 9 maggio 2011.

Ulteriori elementi sono stati resi disponibili a seguito della richiesta di trasmissione degli atti relativi al procedimento. È stata infatti acquisita²⁷ copia del provvedimento di archiviazione del GIP del 9.05.2011 e della richiesta di archiviazione, formulata dal Pubblico Ministero nel proc. n. 6274/09 RGNR, relativo all'inabissamento in mare al largo di Piombino di un container con marchio della società P&O.

Nella richiesta di archiviazione – che descrive sostanzialmente gli accertamenti eseguiti nella fase delle indagini – è stato rilevato che nel corso delle indagini svolte non sono stati acquisiti, né appaiono verosimilmente acquisibili con ulteriori accertamenti (tant'è che non appare necessario attendere i tempi verosimilmente lunghi della rogatoria internazionale richiesta in atti), elementi idonei a sostenere l'accusa in giudizio, nei confronti dell' indagato in relazione al container rinvenuto adagiato sul fondo del mare al largo di Piombino recante in marchio della Società P&O ed un numero di serie che ha consentito l'individuazione.

Inoltre, per quanto concerne la provenienza del container rinvenuto in mare, gli elementi acquisiti portano ad escludere che detto container fosse stato a bordo della M/N Toscana, mentre sembra verosimile che lo stesso sia accidentalmente precipitato in mare dalla nave Endeavor – evento tuttavia non denunciato, nemmeno a fini assicurativi – durante il fortunale incontrato nella navigazione tra Salerno e La Spezia nel dicembre 2003, data che consente di affermare che ogni eventuale reato astrattamente configurabile nel caso di specie dovrebbe comunque ritenersi prescritto.

In relazione a quanto sopra, il GIP del Tribunale di Livorno, con provvedimento del 9.5.2011, ha archiviato il procedimento penale, rappresentando che le accurate indagini del Pubblico Ministero determinavano l'impossibilità di confermare le circostanze contenute nell'originaria denuncia dei fatti.

²⁶ Doc. n. 669.1 dell'Archivio della Commissione.

²⁷ Doc. n. 880.1 dell'Archivio della Commissione.

5.2 Le notizie acquisite presso la Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti

Infine, il Comitato ha appreso di una parallela attività condotta sul medesimo tema dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti.

Nell'ambito dei documenti trasmessi da tale Commissione in relazione agli approfondimenti relativi alle cosiddette «navi a perdere»²⁸, è stato in particolare acquisita ulteriore documentazione trasmessa dalla Procura della Repubblica di Livorno²⁹.

Negli atti di indagine trasmessi è compreso il verbale di sommarie informazioni rese da Groitl Robert Adolf, l'autore della denuncia che ha originato le indagini, nel cui ambito ha confermato l'impressione che la nave Toscana avesse gettato in mare alcuni contenitori, precisando, tuttavia di non aver visto materialmente contenitore o altri materiali sulla superficie del mare.

²⁸ Doc. n. 535.1 dell'Archivio della Commissione.

²⁹ Doc. n. 352, 353.1 della Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti.