

recentemente ufficialmente dimostrato, in occasione di una emergenza di protezione civile, di poter disporre di un sistema satellitare di monitoraggio dei fondali marini precisissimo.

### *3.1.1 Approfondimenti della Commissione.*

La Commissione ha avvertito la necessità di sentire in sede di audizione il dottor Scaramella per avere chiarimenti in merito ad alcuni passaggi della consulenza tecnica particolarmente importanti, ma non sufficientemente sviluppati nel corpo della relazione.

Di sicuro primario interesse era l'affermazione per la quale da una serie di elementi indiziari gravi, precisi e concordanti acquisiti direttamente dal consulente tecnico, appariva che nel Mediterraneo fossero state affondate navi con carico radioattivo da smaltire.

A fronte di un'affermazione così importante e perentoria, non sono seguiti però ulteriori precisazioni in merito alle navi affondate, i luoghi di affondamento, i periodi in cui si sarebbero inabissate in mare, la tipologia del carico, la provenienza del carico, e comunque non sono stati neppure forniti degli spunti investigativi suscettibili di ulteriori approfondimenti.

Il dottor Scaramella è stato quindi sentito il 17 febbraio 2010 nel corso della missione che la Commissione ha effettuato a Bologna. In quella sede il Presidente ha più volte chiesto chiarimenti in merito a quali fossero specificatamente gli elementi indiziari gravi precisi e concordanti cui il consulente faceva riferimento nella relazione.

In realtà, nel corso dell'audizione il consulente non ha in alcun modo precisato quali fossero gli indizi, né a quali navi si riferissero. Ha semplicemente fatto riferimento alla nave Rigel (per la quale era stata già emessa una sentenza di condanna in merito all'affondamento doloso per lucrare il premio assicurativo) per la quale vi era il sospetto che fosse stata caricata anche di rifiuti radioattivi, sospetto che nasceva dal fatto che risultava essere stato corrotto il funzionario doganale: « con riferimento alla Righel nel fascicolo che mi fu affidato risultava che vi fosse a monte, al momento dell'imbarco, una provata corruzione del funzionario doganale addetto al controllo dell'imbarco. Questo elemento fu, a livello indiziario, considerato molto rilevante: il fatto di corrompere il funzionario doganale chiaramente lasciava immaginare un carico illecito. Siccome questa nave affondò, le ipotesi rimanevano quella dell'utilizzo della nave per scopi bellici o, soprattutto, del carico di telemine a cui ho fatto riferimento oppure allo smaltimenti... »

In realtà il carico della Righel non fu mai accertato (e peraltro non è stata mai trovata la nave), e non è stato mai neppure ipotizzato che la Righel potesse trasportare telemine.

Il consulente dottor Scaramella, il quale pure ha fatto riferimento a documenti presenti nel fascicolo del pubblico ministero da cui poteva desumersi che il carico della Righel fosse costituito da telemine, in realtà ha evidenziato un dato assolutamente non emerso dagli atti di indagine.

Vero è che Giorgio Comerio (che era ritenuto coinvolto nell'affondamento della Rigel), aveva progettato di realizzare telemine

utilizzando navi RO-RO, ma si tratta di una vicenda separata e diversa rispetto alla questione dei presunti affondamenti di navi con carico radioattivo.

Gli elementi indiziari rispetto al carico della Rigel acquisiti nel corso delle indagini nascevano dalle dichiarazioni rese da coloro che avevano materialmente effettuato il carico, e che avevano fatto riferimento a blocchi di cemento ed a granulato di marmo (normalmente utilizzati per isolare il materiale radioattivo).

In sostanza, i punti interrogativi lasciati aperti dalla lettura della relazione del dottor Scaramella e soprattutto dal passaggio importantissimo in cui faceva riferimento agli elementi indiziari gravi precisi e concordanti circa l'affondamento di navi con rifiuti radioattivi nel mediterraneo non hanno avuto alcun chiarimento.

Probabilmente il consulente ha utilizzato in modo decisamente improprio l'espressione « elementi indiziari gravi, precisi e concordanti ».

È nota la definizione di indizio come « fatto noto da cui si deduce, attraverso un procedimento logico basato su massime di esperienza, un ulteriore fatto altrimenti ignoto »; ebbene, premesso che ogni circostanza può assumere il valore di indizio, requisiti indispensabili dello stesso sono la certezza (che deve riguardare il fatto noto e quindi la premessa maggiore del percorso logico-deduttivo) e la univocità, intesa nel senso che l'applicabilità della massima di esperienza al fatto noto deve portare a dedurre l'esistenza del fatto che si vuole dimostrare e solo di quello, senza possibilità di soluzioni alternative.

Nel caso di specie non sono stati in alcun modo precisati né nella relazione né in sede di audizione i dati certi e univoci nel senso sopra specificato, da cui potere indurre l'esistenza di indizi gravi, precisi e concordanti rispetto all'affondamento di navi cariche di materiale radioattivo nel mediterraneo.

Peraltro lo stesso dottor Scaramella, proprio all'inizio dell'audizione, ha precisato di avere appreso la formula « indizi gravi, precisi e concordanti » nel periodo trascorso presso l'Alto Commissario antimafia e si trattava degli indizi che servivano per proporre le misure di prevenzione antimafia, non prove, ma indizi. In realtà, per proporre le misure di prevenzione antimafia la categoria probatoria che viene richiamata è costituita dagli elementi di sospetto, mentre gli indizi gravi, precisi e concordanti hanno valore di prova. Gli indizi non hanno minore valenza probatoria della prova diretta, sempre che il procedimento logico deduttivo seguito sia stato seguito e che i requisiti di certezza ed univocità siano stati rispettati.

Si è accertato che l'espressione è quindi stata utilizzata in modo improprio.

### *3.2 L'indagine del dottor Cisterna.*

Il dottor Neri, con nota del 27 giugno 1996, trasmise gli atti del procedimento n. 2114/94 alla procura della Repubblica presso il tribunale di Reggio Calabria.

Precedentemente, il 31 luglio 2005, parte degli atti, precisamente quelli relativi al traffico d'armi, erano stati già inviati alla procura presso il tribunale, previo stralcio.

Dunque presso la procura tribunale vennero aperti due procedimenti, affidati entrambi al sostituto procuratore dottor Alberto Cisterna:

il primo, recante il n. 100/1995 R.G.N.R., volto a verificare le ipotesi di reato attinenti al traffico illecito di armi;

il secondo, recante il n. 1680/96 R.G.N.R., volto a verificare le ipotesi di reato concernenti il traffico di rifiuti radioattivi tramite affondamenti di navi, in particolare la Rigel e la Rosso, nonché la riconducibilità di tali azioni a Giorgio Comerio e ad altri indagati.

In data 9 ottobre 1996 venne depositata l'informativa riassuntiva delle indagini sino a quel momento svolte dalla procura circondariale, informativa firmata dal comandante Greco, ma redatta dal maresciallo Nicolò Moschitta pochi giorni prima del suo pensionamento (doc. 319/1).

Sin d'ora si vuole precisare che il maresciallo Moschitta ha dichiarato alla Commissione di avere redatto l'informativa conclusiva, sebbene molto provato dagli accadimenti fino a quel momento verificatesi, per mantenere una promessa che aveva fatto al capitano De Grazia. In particolare, si trattava della promessa di portare a compimento l'indagine, circostanza quantomeno singolare in quanto non è di certo usuale che nell'ambito di attività investigative si effettuino promesse di tal sorta se non quando si percepisca l'esistenza di un pericolo imminente per le indagini medesime.

Entrambi i procedimenti sopra menzionati furono definiti in parte con decreto di archiviazione ed in parte con provvedimento di trasmissione degli atti alle procure di La Spezia e di Lamezia Terme, ritenute competenti territorialmente.

Furono seguiti, dunque, due distinti iter processuali, come chiarito dal dottor Cisterna a questa Commissione nel corso dell'audizione del 9 dicembre 2009:

«Gli atti furono trasmessi, dal 1995 in poi, ma sostanzialmente nel 1995, ipotizzando una competenza della procura superiore, quella presso il tribunale, in relazione ad alcune vicende che riguardavano, da una parte, l'affondamento al largo delle coste calabresi di alcune motonavi sospettate di avere carichi di rifiuti radioattivi e, dall'altra parte, immaginando che ci fosse, parallelamente a questo traffico di rifiuti, un coinvolgimento della criminalità organizzata calabrese in un traffico d'armi che avrebbe seguito parallelamente le rotte dei traffici dei rifiuti. Entrambe le ipotesi accusatorie, naturalmente, sono state sviluppate con procedimenti separati. A un certo punto, è stato necessario distinguere le due ipotesi criminose e procedere separatamente: per quanto riguarda i procedimenti DDA, si è proceduto a una verifica del coinvolgimento della criminalità organizzata (procedimento n. 100/95), dall'altra parte a una verifica della reale esistenza di una responsabilità rispetto agli affondamenti di una serie di motonavi. Gli episodi riguardavano, in realtà, solamente due moto-

navi: la Rigel e la Jolly Rosso. La seconda, come è noto alla Commissione, non fu affondata, ma solamente spiaggiata, dunque in qualche modo è stata recuperata e ha seguito l'iter noto, ovvero è stata smontata e portata via, quindi non più recuperata per la navigazione.»

Nel procedimento n. 100/1995 la richiesta di archiviazione fu inoltrata in data 25 novembre 1998 e accolta dal dottor Giampaolo Boninsegna, in data 12 dicembre 1998 (doc. 120/3).

In sintesi, i magistrati arrivarono a queste conclusioni:

l'informativa del 25 maggio 1995 del Nucleo operativo dei Carabinieri di Reggio Calabria non offriva alcun elemento che potesse comprovare l'esistenza di un traffico di armi gestito da soggetti nominativamente indicati appartenenti ad altrettante individuate cosche della ndrangheta; si trattava di una mera deduzione investigativa;

analoghe considerazioni dovevano essere svolte con riferimento all'informativa dell'otto giugno 1995;

la posizione di Molaschi Raffaele doveva essere esaminata, per ragioni di competenza territoriale, dalla procura della Repubblica presso il tribunale di Milano;

assolutamente vaghe (e, pertanto, non utili) dovevano essere considerate le dichiarazioni rese da Ganzerla Marino;

pure poco credibili e generiche le dichiarazioni rese da Aldo Anghessa al pubblico ministero circondariale in data 10 luglio 1995;

quanto alla posizione di Cranendonk Theodor sussisteva altro procedimento penale pendente innanzi all'autorità giudiziaria di Milano nell'ambito di indagini aventi ad oggetto il traffico di armi destinate ai Di Giovine, conclusosi in primo grado con la condanna di detto soggetto;

gli elementi contenuti nelle informative trasmesse non consentivano di sostenere l'accusa in giudizio.

Con riferimento al procedimento n. 1680/96 RGNR, la principale attività di indagine compiuta dal dottor Cisterna fu quella di tentare il recupero della motonave Rigel, rispetto alla quale esisteva un elemento di prova sostanziale costituito da un appunto trovato sull'agenda di Comerio (l'annotazione in lingua inglese attinente ad una nave e riportata sulla pagina dell'agenda corrispondente al giorno di affondamento della Rigel).

Deve essere, peraltro, sottolineato che il magistrato, nel corso dell'audizione avanti alla Commissione, ha riferito che vi era un clima di grave preoccupazione dovuta anche alla morte del capitano De Grazia:

« Ricordo che si temeva di essere in qualche modo sorvegliati o intercettati. Vennero fatte delle bonifiche negli uffici che si trovavano

distanti dai nostri proprio per questo motivo. Non eravamo nello stesso plesso giudiziario ».

Nell'ambito del procedimento n. 1680/96 RGNR vennero quindi subito avviate dal dottor Cisterna le ricerche della motonave Rigel, affidate alla Impresub Srl, sotto la vigilanza dell'Anpa (Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente).

Naturalmente il problema principale era di individuare lo specchio d'acqua entro il quale effettuare le ricerche; sul punto il dottor Cisterna ha dichiarato:

« Ora si poneva il problema di dove cercare la nave. Avevamo un unico dato disponibile, quello dell'affondamento registrato negli atti giudiziari che erano stati fino a quel momento raccolti. Vi erano delle coordinate, le quali sono state consegnate alla ditta; contemporaneamente — questo è un dato che mi ostino a ripetere in questa vicenda, perché a mio avviso è tecnicamente non secondario — un altro problema consisteva nel trovare la prova che questa nave trasportasse sostanze radioattive. Dunque, ci rivolgemmo a una struttura dell'Agencia internazionale per l'energia atomica, che aveva già curato un'attività di questo tipo nel mar Baltico: la ricerca di sommergibili nucleari russi affondati, per conto di vari Governi del Baltico preoccupati da questi affondamenti.

In questo caso, l'ente pubblico internazionale arrivò alla riunione organizzativa nel mio ufficio — tenete presente che stiamo parlando di 13 o 14 anni fa — presentando degli strumenti per la rilevazione di radioattività e di elementi radioattivi a profondità di certo inferiori a quelle del mar Ionio (il mar Baltico è notoriamente un mare di scarsa profondità).

A quel punto, dopo aver aperto le carte, svelai il luogo, perché naturalmente fino a quel momento non avevo detto dove si trovasse l'imbarcazione, per evitare problematiche di vario genere. Il clima non era sereno e poteva succedere qualunque cosa. Mostrai dunque le coordinate e i dati rilevati. A quel punto, la società incaricata del ritrovamento, l'Impresub, obiettò che i dati erano sbagliati, nel senso che le coordinate segnalate rispetto alla distanza e all'orientamento dalla costa non corrispondevano.

Naturalmente si creò una situazione di imbarazzo, poiché, quando tutti erano pronti per avviare la ricerca, indubbiamente non era facile spiegare che esisteva un problema di questo genere, ovvero che i dati che provenivano dall'inchiesta e che sembravano certi perché segnalati anche ai Lloyd's di Londra, e comunque recuperati attraverso una consultazione di pubblici registri, non erano veridici ».

Per risolvere il problema venne tracciata una sorta di zona operativa, che è stata interamente battuta per un paio di settimane — con a bordo i carabinieri — ma non fu trovato assolutamente nulla.

Le attività operative svolte durante la ricerca del relitto e gli esiti delle stesse sono riportati nel Rapporto finale Anpa redatto il 20 febbraio 1998 (doc. 118/6), nel quale si legge:

« le attività in mare prevedevano, come da contratto siglato tra l'Anpa e la Impresub Srl, la ricerca per l'individuazione del relitto della motonave Rigel con mezzo di ricerca tipo Side Scan Sonar (SSS)

ed eventualmente la sua identificazione tramite l'utilizzo di apparecchiature televisive subacquee filoguidate tipo ROV ».

« La ricerca con SSS si è svolta regolarmente senza particolari inconvenienti, se si eccettuano due periodi di fermo per condizioni meteomare della durata totale di 42:40 ore (pari a gg. 1.778) e di un periodo di fermo per guasto (perdita e recupero « pesce » SSS a causa delle pessime condizioni meteomare) di 16 ore.

La tecnologia delle attrezzature utilizzate per questa ricerca e le modalità operative (griglia di ricerca della zona 10 x 10 miglia con interasse di 500 metri delle linee di avanzamento pesce SSS) sono stati perfettamente in linea con gli obblighi contrattuali, ed hanno dimostrato un alto grado di efficienza e precisione (per ulteriori dettagli vedere Rapporto Tecnico Impresub Sez. 5.0).

Si può pertanto affermare che la ricerca con SSS effettuata dalla Impresub Sri è stata altamente affidabile ed i risultati ottenuti, e chiaramente indicati nel Rapporto Tecnico Impresub, sono da considerarsi attendibili al 100 per cento ».

« La ricerca SSS ha evidenziato che nessun relitto di nave o parte di nave è stato individuato nella zona di 10 per 10 miglia esplorata dal SSS. Di conseguenza non è stato utilizzato il sistema ROV per l'identificazione di eventuali relitti.

In definitiva il risultato della ricerca è che nella zona di 10 per 10 miglia, con il lato nord centrato sul punto di coordinate 37°58' nord- 016°49' Est lungo il relativo parallelo, non esiste né il relitto della M/N Rigel o parti di esso né alcun altro relitto di nave affondata ».

Il mancato rinvenimento della nave è stato un elemento determinante ai fini della chiusura delle indagini, in quanto non si era raggiunta la prova in merito alla tipologia del carico presente sulla nave al momento dell'affondamento.

Con riferimento alla vicenda Jolly Rosso le indagini ebbero uno sviluppo investigativo più importante, in quanto vennero individuati tutti i membri dell'equipaggio al fine, come precisato dal dottor Cisterna, di scoprire chi avesse disposto l'abbandono della nave e chi avesse deciso quella sera che la stessa non fosse in condizioni di navigare e quindi dovesse essere abbandonata.

Ed, in effetti, con specifico riferimento alla vicenda della motonave Rosso il dottor Cisterna non dispose l'archiviazione, ma trasmise gli atti alla procura ritenuta territorialmente competente in ragione del luogo dello spiaggiamento.

### *3.2.1 Il provvedimento di archiviazione e la trasmissione degli atti alle procure della Repubblica di Lamezia Terme e di La Spezia.*

Le indagini condotte dal dottor Cisterna per le ipotesi di reato di cui agli artt. 428 e 434 c.p. si conclusero con una richiesta di archiviazione inoltrata dal pubblico ministero, in data 25 maggio 1999 e accolta dal GIP, dottoressa Adriana Costabile, il 14 novembre 2000 (doc. 118/11).

Le motivazioni sottostanti la richiesta possono così sintetizzarsi:

quanto alla Rigel:

gli elementi a carico di Comerio erano meramente indiziari e peraltro, anche a volere considerare provato che il Comerio avesse partecipato all'affondamento della nave, comunque non vi era prova che il carico fosse costituito da rifiuti radioattivi. Invero, sulla questione relativa al carico gli unici elementi (se così possono essere definiti) erano rappresentati dalle dichiarazioni rilasciate dalla fonte confidenziale Pinocchio e da Marino Ganzerla (in entrambi i casi si trattava di dichiarazioni generiche e de relato);

il relitto della Rigel non era stato ritrovato. Il luogo di affondamento era stato indicato a 20 miglia SE al largo di capo Spartivento, 37°58' Lat. N, 16°49' Long E. Questi dati si erano rivelati sbagliati, in quanto le coordinate geografiche corrispondevano ad un punto sito a 36 miglia da capo Spartivento in direzione E-N-E a 86°. Nonostante l'impegno profuso dagli investigatori e, in primo luogo dall'Anpa, per procedere alla localizzazione ed al recupero della motonave, l'accertamento operato a cura e spese del Ministero dell'ambiente e, sotto la vigilanza del Noe, da parte della Impresub Diving & Marine Contractor aveva preso le mosse da un dato sbagliato. L'individuazione del luogo di affondamento sulla scorta dei dati forniti dal Lloyds era erroneo;

sebbene non apparisse inverosimile l'ipotesi individuata dal Comando di Brescia del Corpo forestale dello Stato nella nota del 19 maggio 1995, tuttavia non vi erano elementi di riscontro idonei che abilitassero ad un'ulteriore attività investigativa sulla scorta dei soli dati compendiate nella nota di trasmissione del 27 giugno 1996 e concernenti Comerio.

quanto alla Rosso:

appariva documentato l'interesse di Giorgio Comerio per la Rosso (nel corso della perquisizione presso il suo appartamento erano stati ritrovati documenti relativi alla motonave, giustificati dal Comerio con un suo presunto interessamento all'acquisto della nave che avrebbe dovuto utilizzata per la costruzione di telemine);

era stato accertato che il comandante Bellantone aveva notato a bordo della nave, e precisamente sulla plancia, le mappe dei siti di affondamento predisposte da Comerio in relazione all'inabissamento dei penetratori;

il carico di stiva era diverso da quello dichiarato (anche se non si era accertato quale in effetti fosse);

la Rosso era evidentemente una nave destinata al suo ultimo viaggio, tenuto conto dello stato di grave deterioramento in cui si trovava al momento del naufragio;

non erano state, tuttavia, accertate in modo esaustivo le modalità e le cause del naufragio e, in particolare, se la falla esistente sul lato sinistro della Rosso fosse stata cagionata dallo sganciamento nella stiva di un container o dall'urto di un corpo estraneo;

non era stato accertato che la Smit Tak fosse stata impegnata in precedenti recuperi di relitti radioattivi;

non era stato accertato il carico della nave né un eventuale collegamento con Comerio.

In riferimento alla consulenza redatta dal consulente tecnico Scaramella si legge nella richiesta di archiviazione:

« non pare ragionevole l'affidamento riposto dal pubblico ministero remittente nelle considerazioni « tecniche » espresse da tal dottor Mario Scaramella il quale (quasi a giustificare in via anticipata il mancato ritrovamento della Rigel) menziona fenomeni di alterazione del fondo marino al largo di Capo Spartivento che, a sommosso avviso dello scrivente, sono prive di ogni fondamento (correnti di torbida ?) se è vero che l'Impresub ha focalizzato in fondo alla porzione di mar Ionio scandagliato persino una bottiglia di birra. ».

Il Gip, condividendo le argomentazioni del pubblico ministero, dispose in conformità con decreto del 14 novembre 2000 affermando: « certamente vi è traccia in atti dello scellerato disegno criminale di smaltimento in mare di rifiuti radioattivi ordito da Comerio Giorgio e dai suoi complici, tutti soci della Holding ODM, ma mancano elementi che consentano di ricondurre in tale programma l'affondamento delle due anzidette navi Rigel e Rosso, non essendo emerso, allo stato, che le stesse trasportassero rifiuti radioattivi (anche Zannello, primo ufficiale di coperta, testimonia di aver avuto contezza del trasporto di un carico difforme da quello dichiarato, ma non che fosse di natura radioattiva); pertanto, appare evidente come tali elementi siano inidonei a sorreggere l'originario impianto accusatorio e che vanno solo trasmessi gli atti alle competenti procure di La Spezia e Lamezia Terme per gli eventuali approfondimenti del caso, per quanto evidenziato dal pubblico ministero ».

Con la richiesta di archiviazione vennero, dunque, trasmessi gli atti relativi alla vicenda della motonave Rigel alla procura della Repubblica di La Spezia e quelli relativi alla motonave Rosso alla procura della Repubblica di Lamezia Terme.

Quest'ultima, a sua volta, non riconoscendo la propria competenza territoriale, trasmise gli atti alla procura Repubblica di Paola, peraltro solo nel maggio del 2003. Il procedimento venne assegnato al pubblico ministero dottor Francesco Greco, il quale, pur con le difficoltà insite in un'indagine condotta a distanza di circa quindici anni dagli eventi, svolse una serie di accertamenti di cui si darà conto nel capitolo che segue.

### *3.2.2 L'audizione del sostituto procuratore dottor Alberto Cisterna da parte della Commissione.*

In data 9 dicembre 2009 la Commissione ha audito il dottor Alberto Cisterna, sostituto procuratore nazionale antimafia presso la direzione nazionale antimafia, già sostituto presso la procura della Repubblica di Reggio Calabria.



Nel corso dell'audizione il magistrato ha dapprima esposto le indagini effettuate in relazione alla motonave Rigel, con particolare riferimento alle ricerche in mare del relitto:

«(...) Le indagini, che erano state avviate presso la pretura circondariale di Reggio Calabria, furono seguite dal dottor Francesco Neri, sostituto presso la procura circondariale di Reggio Calabria. (...) Devo dire che lo scenario era costituito da fonti probatorie abbastanza eterogenee e non sempre particolarmente affidabili. (...) Ad esempio, esiste una fonte costituita da Aldo Anghessa – personaggio plurinoto e pluricoinvolto in tante vicende in questo Paese – il quale, sulla base di alcune sue cognizioni de relato, affermava di sapere alcunché a proposito di questi traffici e di questi affondamenti. (...) In questo quadro, la scelta – come tale la rivendico sempre – è stata quella di tentare il recupero della motonave Rigel affondata, rispetto alla quale esisteva un elemento di prova sostanziale costituito da un appunto trovato sull'agenda di Comerio, (...) La scelta fu quella di recuperare la nave e mi venne detto che esisteva la possibilità di contattare l'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente (ANPA) la quale aveva mostrato, tramite il ministro dell'epoca, una certa disponibilità a effettuare queste ricerche. Contattai l'ANPA a Roma e parlai con il presidente o un direttore generale, comunque una figura apicale, il quale mi disse che avrebbero messo a disposizione fondi consistenti – credo quasi un decimo del budget di cui l'ANPA disponeva, quindi un impegno sostanzioso – purché questa questione venisse approfondita e in qualche modo affrontata. La speranza era quella di arrivare a un punto definitivo. I soldi, quindi, vennero stanziati, ma si pose il problema di come procedere. Si dovette trovare una soluzione, in quanto diversamente si sarebbe dovuta bandire una gara a livello europeo, vista la consistenza degli importi. Questo, però, era del tutto incompatibile con le esigenze di riservatezza e, naturalmente, di sicurezza nazionale connesse a un problema di questa delicatezza. Non si sapeva, infatti, chi avrebbe condotto la ricerca ed era pendente – riprenderò il discorso – la questione della Smit Tak, ovvero della ditta che si era occupata della motonave spiaggiata Jolly Rosso. Venne trovata, dunque, una soluzione. Ricordo che il prefetto di Reggio Calabria – se vi è qualche imprecisione è dovuta al fatto che sono passati tanti anni – segretò la gara per ragioni di sicurezza e di riservatezza. Questa gara venne affidata a una società – individuata dopo una ricerca della quale mi occupai anch'io – che in quel momento sembrò essere, sullo scenario, la più affidabile. Si trattava di una società che aveva effettuato il ritrovamento e il recupero di un'imbarcazione speronata dalla nave Sibilla della Marina militare italiana, nelle acque dell'Adriatico. (...) Il collega mi disse che, avendo la ditta curato il ritrovamento di un'imbarcazione in un processo in cui era impegnata la Marina militare, sicuramente doveva considerarsi una ditta *super partes*. (...) Ora si poneva il problema di dove cercare la nave. Avevamo un unico dato disponibile, quello dell'affondamento registrato negli atti giudiziari che erano stati fino a quel momento raccolti. Vi erano delle coordinate, le quali sono state consegnate alla ditta; contemporaneamente – questo è un dato che mi ostino a ripetere in questa vicenda, perché a mio avviso è tecnicamente non secondario – un altro problema consisteva nel trovare la prova che

questa nave trasportasse sostanze radioattive. Dunque, ci rivolgemmo a una struttura dell'Agenzia internazionale per l'energia atomica, (...) Mostrai dunque le coordinate e i dati rilevati. A quel punto, la società incaricata del ritrovamento, l'Impresub, obiettò che i dati erano sbagliati, nel senso che le coordinate segnalate rispetto alla distanza e all'orientamento dalla costa non corrispondevano. Naturalmente si creò una situazione di imbarazzo, poiché, quando tutti erano pronti per avviare la ricerca, indubbiamente non era facile spiegare che esisteva un problema di questo genere, ovvero che i dati che provenivano dall'inchiesta e che sembravano certi perché segnalati anche ai Lloyd's di Londra, e comunque recuperati attraverso una consultazione di pubblici registri, non erano veridici. Ciò nonostante, pensai di risolvere la questione spiegando che con il rilevatore di radioattività avremmo potuto trovare quello che cercavamo. Questa mia idea fece sorridere i miei interlocutori, i quali obiettarono che l'acqua è il luogo più sicuro dove tenere materiale radioattivo, poiché evita dispersione. Dunque, a quella profondità, non si sarebbe potuto rilevare la presenza della nave carica di rifiuti se non arrivando esattamente sopra di essa. Se vi è una perdita di radioattività, infatti, questa si deposita sul fondo distruggendo naturalmente, col passare del tempo, tutta la fauna e la flora circostante, ma non si può disperdere come nell'aria. (...) Tracciammo così un quadrilatero entro il quale effettuare le ricerche nella speranza, tra i due punti, cioè tra le coordinate e il punto nave, di tracciare una sorta di zona operativa, che è stata interamente battuta forse per un paio di settimane — con a bordo i carabinieri — ma non è stato trovato assolutamente nulla. La ricerca fu condotta in maniera molto accurata. Rileggendo il decreto di archiviazione, in vista di questa audizione, ho trovato che a quella profondità, malgrado tutto, era stata trovata persino una bottiglia di birra. Ricordo di averlo riferito per sottolineare l'accuratezza della ricerca. (...) Questo naturalmente è stato un colpo per l'indagine, perché senza una prova importante — che ancora, a distanza di anni, non si trova — e senza il corpo del reato è molto difficile discutere di dichiarazioni, dunque mancava un riscontro importante ».

Con riferimento alle indagini compiute in merito allo spiaggiamento della motonave Rosso, il dottor Cisterna ha, poi, dichiarato:

« La vicenda Jolly Rosso, invece, ha avuto uno sviluppo investigativo più importante, nel senso che è stato rintracciato tutto l'equipaggio, elemento per elemento, per scoprire chi avesse disposto l'abbandono della nave e chi avesse decretato quella sera che la stessa non era in condizioni di navigare e quindi doveva essere abbandonata. Tutto l'equipaggio è stato rintracciato, sono stati trovati tutti i marinai. Alla fine, tutto si è concentrato su un paio di persone che quella notte erano di turno. L'abbandono della nave — lo troverà scritto dettagliatamente nella richiesta di archiviazione — è avvenuto per un presunto spostamento di carico che avrebbe presuntivamente alterato la stabilità della nave e la sua navigabilità. Lo spiaggiamento della nave, dunque, risale a molto tempo prima dell'indagine. Non vi sono state evidenze, se non il fatto, documentato dalle foto e dai filmati, che la nave era intatta e che venne poi smontata da questa società di nome Smit Tak, che cercammo di rintracciare con una rogatoria

internazionale fatta alle autorità olandesi, se non sbaglio, che però non ebbe alcun seguito, anche per sapere da loro quanto fosse costata questa operazione di smantellamento che sembrava molto onerosa. Il primo dato evidente, infatti, rivelava che costava molto meno trainarla con un rimorchiatore fuori dalla secca piuttosto che smontarla per intero. (...)».

Sempre con riferimento alle indagini concernenti la Rosso, il dottor Cisterna ha precisato di avere acquisito elementi non tranquillizzanti in merito all'effettiva incidentalità dei fatti:

« Per quanto riguarda la motonave Jolly Rosso ci sono delle fonti testimoniali non tranquillizzanti e deposizioni importanti che mi sembrano, poi, il cuore della vicenda: ad esempio, il teste Zanello, il marinaio che sbarca e che non vuole proseguire il viaggio, il problema di questo smontaggio della nave non giustificato — a mio avviso non comprensibile, neanche economicamente — e l'esito che ha avuto il carico. In realtà, entrambe le navi erano preoccupanti dal punto di vista investigativo. La questione della motonave Jolly Rosso si è conclusa per ragioni di competenza inevitabile: non vi era la possibilità di fare altro. Ricordo che, anche con una certa comprensione da parte del GIP, venni autorizzato a fare intercettazioni ogni qualvolta interrogavo i testimoni, (...) Dal periodo dalla convocazione, quindi, a subito dopo l'audizione, li intercettavo per vedere se ci fosse qualche contatto. Nessuno ha chiamato nessuno per telefono. (...) La richiesta di archiviazione non archivia le due vicende. Per quanto riguarda l'affondamento della motonave Rigel, ritenuto doloso per le modalità, il luogo e la mancata richiesta di soccorso, gli atti sono stati trasmessi a La Spezia, ossia alla procura competente. Si trattava, infatti, di acque internazionali e La Spezia era il luogo in cui era immatricolata la nave, quindi dove il reato di affondamento doloso si è consumato (mi pare ci sia una sentenza a proposito). Gli atti relativi alla Jolly Rosso, invece, sono stati mandati a Lamezia Terme. Dico questo giustificando un errore: la competenza, infatti, spettava a Paola, perché il territorio è a cavallo tra le due procure; (...)».

Infine, il magistrato ha posto ulteriormente in luce l'incongruenza emersa in ordine alla decisione assunta in un secondo momento di demolire la nave, nonostante fosse stato dapprima incaricata la Smit Tak per il recupero della stessa:

« (...) Ho un riferimento proprio a pagina 7 del provvedimento, che mi ha aiutato a ricordare alcune circostanze. Ho scritto: « La commissione rogatoria espletata in Olanda, al fine di escutere i rappresentanti della Smit Tak, non ha dato alcun esito soddisfacente. In proposito, può essere sufficiente un richiamo al verbale della dichiarazione resa alla polizia di Rotterdam da un tale Bert Martin Kleliwegt, ispettore addetto al recupero della Rosso, il quale ha affermato che la decisione di rottamare la nave venne assunta in accordo con la società armatrice Messina, dopo aver constatato il successivo deteriorarsi dell'imbarcazione per effetto delle mareggiate. Affermazione questa del tutto incongrua, ove si consideri che il compito della Smit Tak era, per l'appunto, quello di recuperare la nave, evitando ogni ulteriore danno, comunque non utilizzandola oltre ». Tecnicamente hanno sempre giustificato la scelta della Smit

Tak, dicendo che era una società che avrebbe svolto questo compito. Credo che, anche da reperti fotografici, emerga che la nave è stata sezionata, tagliata a pezzi e portata via. La Guardia costiera, la Guardia di finanza e il NOE, all'epoca, mi hanno riferito che questa operazione è costata una somma considerevole, sebbene la nave in realtà fosse intatta, tranne uno squarcio, e sarebbe stata dunque riparabile. Ad ogni modo, che per la nave quello fosse l'ultimo viaggio emerge da tutte le testimonianze. Per averlo scritto, significa che ne ero anche intimamente molto convinto, avendo io direttamente escusso i testi su questo punto. Come scrivo, forse non vi era un carico radioattivo, ma un carico di mine, perché esisterebbe un riferimento a un probabile trasferimento di mine. Tuttavia, è chiaro che la Jolly Rosso affrontava una sorta di ultimo viaggio, nella consapevolezza quanto meno di alcuni dei presenti. Non credo che fosse già preordinata la scelta della Smit Tak, perché la nave fu abbandonata nella consapevolezza che sarebbe affondata. Essa, però, non affondò, per ragioni che attengono alla sua galleggiabilità, e abbandonata spiaggiò nel luogo in cui è stata ritrovata.».

### 3.3 *La Jolly Rosso.*

#### 3.3.1 *La storia della Jolly Rosso.*

Dalla relazione «Navi affondate – approfondimento sulla M/N Rosso», redatta nel marzo 2010 dalla Direzione marittima di Reggio Calabria del Ministero delle infrastrutture e trasporti, trasmessa alla Commissione (doc. 331/2), risulta che la motonave Rosso, ex Jolly Rosso, di proprietà ed armamento della Ignazio Messina & C. SpA, rimase in disarmo nel porto di La Spezia dal 18 gennaio 1989 al 7 dicembre 1990, data in cui venne riarmata per l'inizio della carica-zione per il viaggio da La Spezia a Malta e ritorno.

La nave, precedentemente, era stata utilizzata per il trasporto di rifiuti tossici industriali dal Libano al porto di La Spezia, rifiuti provenienti da aziende italiane.

La Commissione ha ritenuto necessario approfondire il tema del precedente utilizzo della motonave Jolly Rosso e, più in generale, del trasporto di rifiuti pericolosi.

Nell'ambito di tale approfondimento ha audito in due occasioni la dottoressa Cesarina Ferruzzi, ex consigliere delegato della Sadi Servizi Industriali SpA, acquisendo dalla stessa anche un documento che ripercorre una parte della storia della motonave, allorquando fu utilizzata dal nostro governo per riportare in Italia rifiuti pericolosi, precedentemente «esportati» all'estero.

Nel corso della prima audizione della dottoressa Ferruzzi, tenutasi in data 15 dicembre 2010, la stessa ha parlato dell'attività di trasporto di rifiuti pericolosi effettuata nell'anno 1988 dalla Monteco (società del gruppo Montedison per la quale la dottoressa all'epoca lavorava).

Tale attività fu svolta per mezzo della motonave Jolly Rosso, in esecuzione del contratto stipulato, in esito a trattativa privata, tra la predetta Monteco e la Cooperazione allo sviluppo economico, legata al Ministero degli affari esteri.

In sostanza, secondo il contratto, la Monteco avrebbe dovuto riportare in Italia i rifiuti industriali che il nostro paese aveva spedito in Venezuela e che erano approdati in Libano.

La dottorssa Ferruzzi è stata audita una seconda volta, il 9 novembre 2011, nel corso della missione che la Commissione ha effettuato a Mantova e, in tale occasione, ha consegnato diverse fotografie raffiguranti le operazioni di carico dei rifiuti sulla motonave Jolly Rosso, ormeggiata presso il porto di Beirut.

In data 14 febbraio 2011, la dottorssa Ferruzzi ha trasmesso alla Commissione un documento, datato 9 febbraio 2011, nel quale sono state ulteriormente precisate le informazioni già fornite alla Commissione nel corso delle audizioni, relativamente alla motonave Jolly Rosso nonché alle tre navi Cunsky, Ivonne A. e Voriais Sporadais, anch'esse ormeggiate presso il porto di Beirut (doc. 659/1 e 659/2).

Occorre subito evidenziare che le informazioni fornite dalla dottoressa Ferruzzi appaiono di estrema rilevanza in quanto offrono uno spaccato riguardo alle modalità con le quali, negli anni passati, fu affrontato nel nostro Paese, da parte degli organi istituzionali, il problema dello smaltimento dei rifiuti industriali.

In sintesi, secondo le informazioni acquisite dalla dottoressa Ferruzzi, sembra che l'Italia avesse organizzato la spedizione all'estero, tramite una nave, di rifiuti industriali provenienti da aziende italiane.

La nave avrebbe dovuto scaricare i rifiuti in Venezuela. Tuttavia, le autorità locali ne impedirono l'attracco. Dopo lungo peregrinare, la nave giunse in Libano, ormeggiandosi presso il porto di Beirut. I rifiuti vennero scaricati e trasferiti in aree/cave abusive.

Successivamente, a seguito di denunce da parte della stampa, i rifiuti vennero ricaricati su tre navi greche — la Cunsky, la Ivonne A. e la Voriais Sporadais — ormeggiate al porto di Beirut.

La società Monteco del Gruppo Montedison, a partire da settembre 1988, in ossequio agli accordi sottoscritti con le autorità italiane, si occupò di riconfezionare i rifiuti stipati alla rinfusa all'interno delle tre navi menzionate, di scaricarli a terra per poi nuovamente caricarli sulla motonave Jolly Rosso, appositamente noleggiata e nel frattempo giunta in Libano da La Spezia. Ciò in quanto il Libano aveva chiesto espressamente al nostro paese di riprendersi i rifiuti prodotti dalle aziende italiane.

L'attività svolta dalla Monteco portò al riconfezionamento di circa 10.000 fusti tra liquidi e solidi, e di una trentina di *containers*, riempiti di terreni di decorticazione delle aree ove i rifiuti erano stati depositati.

Le navi Cunsky, Ivonne A. e Voriais Sporadais furono interamente svuotate e bonificate dalla Monteco e, quindi, consegnate alle autorità libanesi (novembre 1988).

Le operazioni di carico sulla motonave Jolly Rosso avvennero nel gennaio 1989.

Tutte le operazioni in Libano avvennero sotto il controllo dell'Ambasciata italiana.

Nel gennaio 1989 la motonave Jolly Rosso, con tutto il suo carico, ripartì alla volta di La Spezia, ove arrivò dopo pochi giorni, senza effettuare alcuna sosta intermedia.

Arrivata presso il porto, peraltro, a causa di proteste da parte della popolazione, non fu fatta ormeggiare e rimase in rada per diversi mesi prima di attraccare, in attesa di autorizzazione allo scarico.

Una volta attraccata, ci vollero quasi due anni per scaricare i rifiuti in attesa della definizione degli accordi relativi ai luoghi ove i rifiuti trasportati sarebbero stati smaltiti. Ed, infatti, nessuno voleva prendersi in carico i rifiuti. Alla fine venne identificato un sito nel Veneto per i rifiuti liquidi infiammabili che viaggiavano in coperta, a Porto Marghera, ove vi era un impianto dell'allora Monteco autorizzato a bruciare rifiuti liquidi.

La parte solida, invece, per l'80-90 per cento venne portata presso impianti in Inghilterra e in Francia.

Si riportano, di seguito, i passi più significativi delle audizioni citate nonché del documento trasmesso nel febbraio 2011.

Audizione del 15 dicembre 2010:

«CESARINA FERRUZZI: ... Abbiamo preparato un dossier, che lascio agli atti, (...) nel 1988 lavoravo presso la Monteco, ossia la Montedison Ecologia, allora società della Montedison. In quel periodo si era verificato un problema nazionale di invio all'estero di rifiuti su alcune navi, che la popolazione aveva definito le «navi dei veleni. Queste navi, non solo quelle di cui mi sono occupata direttamente, avevano vagato un po' in tutto il mondo... Mi sono occupata direttamente di una nave, che ha poi portato i rifiuti in Italia, con il nome di Jolly Rosso, ma le navi che erano in Libia e che ospitavano questi rifiuti erano tre: la Cunski, la Yvonne A e la Voriais Sporadais. La Jolly Rosso, partita dall'Italia, aveva navigato per non so quanti oceani. Forse era arrivata anche in America latina e poi era tornata indietro verso l'Africa e alla fine era approdata in Libano. In Libano questi rifiuti erano stati collocati in diversi punti della città, in diverse dimore. Chiedo scusa, è il Libano. La Libia non c'entra. (...) i rifiuti portati nel Libano sono poi stati raccolti e stivati dentro tre navi battenti bandiera greca. (...)».

La dottorssa Ferruzzi ha specificato che i rifiuti in questione provenivano tutti da aziende italiane, affermando:

«(...) non esisteva una normativa che proibisse un'esportazione di rifiuti tanto selvaggia. (...) non era né la prima, né l'ultima nave del mondo che allora circolava. L'America ha sempre mandato rifiuti nel Messico o in altri Stati. Evidentemente noi italiani abbiamo caricato tre o quattro navi, penso, e non di più: c'erano la Karin B, la Deep Sea Carrier e un'altra ancora, di cui non ricordo il nome. Erano tre navi più la Jolly Rosso, che hanno rappresentato l'epopea delle navi. (...) Quando abbiamo trovato la nave per portare i rifiuti in Italia, ne abbiamo usata una della linea Messina, che si chiamava Jolly Rosso. (...) Quando i libanesi hanno trovato i rifiuti, hanno preso in ostaggio le tre navi greche (...) e le hanno riempite dei rifiuti che hanno trovato in giro».

In merito alla Jolly Rosso e alle operazioni compiute dalla Monteco in Libano, sotto la vigilanza delle autorità italiane, la dottorssa Ferruzzi ha specificato:

«È stata (la Jolly Rosso) la nave noleggiata per il trasporto dei rifiuti trovati su queste tre navi. Essi sono stati scaricati da queste

navi, sono stati riconfezionati e suddivisi, per quanto possibile e compatibile, per classi omogenee e sono stati ripreparati tutti i fusti, in modo che potessero essere ritrasportati verso l'Italia, perché l'Italia se li riprendeva in carico. Questo avveniva per accordo del Ministero degli affari esteri col ministero del Libano. (...) Avevamo la protezione militare dei carabinieri, l'arma locale al Ministero dell'ambiente e all'ambasciata, che ci scortavano tutte le mattine e tutti i pomeriggi con le persone che lavoravano a questa attività. Avevamo tesserini specifici per il riconoscimento e comunque eravamo sempre sotto scorta dalla sera alla mattina. Qualsiasi passo compissimo, dovevamo essere scortati, perché esisteva il rischio di essere rapiti dalla parte dei musulmani, essendo noi sul posto più in veste di cristiani che di musulmani. (...) Le quantità erano di oltre 10 mila fusti; si parla di migliaia e migliaia di tonnellate. (...) È arrivata anche una Commissione di collaudo inviata dal Ministro dell'ambiente con diversi personaggi in rappresentanza dello stesso ministero dell'ambiente, di quello degli esteri e di quello dello sviluppo economico (...) A quel punto il Ministero degli affari esteri, sempre tramite la Cooperazione, ha definito un secondo contratto con la Monteco per il trasporto di questi rifiuti fino al porto di La Spezia. Non chiedetemi perché era stato scelto quel porto; a me l'hanno solo comunicato. Abbiamo noleggiato una nave della linea Messina, la Jolly Rosso, che compiva già anche una linea dal Libano alla Spezia e che è arrivata in Libano. Tutti i rifiuti sono stati caricati, sempre sotto il controllo dei carabinieri, (...). La nave, una volta carica di rifiuti, è salpata per il porto di La Spezia. Il tragitto della nave sarà durato 10-15 giorni al massimo, ma al porto di La Spezia la nave non ha potuto attraccare, perché la città non era d'accordo. (...) è rimasta in rada per non so quanto tempo, comunque per parecchi mesi, (...) era stato previsto da un accordo del ministero con le diverse regioni che la nave sarebbe attraccata a La Spezia e che poi i rifiuti scaricati sarebbero dovuti andare in parte nel Veneto e in parte in Piemonte. (...) La nave è rimasta in rada molti mesi prima di poter attraccare, poi è stato nominato un commissario *ad acta*, che era il presidente della regione Liguria di allora. Dopodiché, la nave, una volta attraccata, ha impiegato quasi due anni per essere scaricata. Nel frattempo stava alla banchina del porto di La Spezia. Sono occorsi due anni perché le regioni non volevano i rifiuti nei siti identificati e nessuno voleva prendersi in carico questi rifiuti. All'armatore venivano pagate giornalmente le cosiddette controstallie, perché, se la nave non scarica, occorre comunque pagarla. Alla fine è stato identificato un sito nel Veneto per i rifiuti liquidi infiammabili che viaggiavano in coperta, un impianto dell'allora Monteco, a Porto Marghera, che bruciava liquidi. Con un contratto a parte, non più con il Ministero per lo sviluppo economico, ma col commissario *ad acta*, è stata definita la presa in carico di questi rifiuti, solo quelli liquidi, per essere bruciati nell'impianto di Porto Marghera, costruendo però prima uno stoccaggio *ad hoc* nella stessa area di Porto Marghera, (...) La parte liquida e infiammabile, (...) fu la prima a essere rimossa, anche perché era in coperta, e fu portata all'impianto di Porto Marghera, che allora era un impianto autorizzato per rifiuti liquidi. (...) La parte solida, invece, per l'80-90 per cento è andata tutta a finire negli impianti esteri, dove

allora si lavorava in termini generali. C'erano impianti in Inghilterra e in Francia, dove venivano conferiti questi rifiuti, ma con notevolissimi problemi, perché i problemi di oggi erano quelli di allora: nessuno voleva ricevere i rifiuti delle navi dei veleni, perché erano rifiuti italiani ed erano le navi dei veleni. (...) ».

Con riferimento alle ragioni per le quali la Cooperazione internazionale si prese carico di pagare le operazioni riferite al trasporto e allo smaltimento dei rifiuti industriali di imprese private, la dottoressa Ferruzzi ha semplicemente ipotizzato un'eventuale azione di rivalsa da parte del Ministero dell'ambiente nei confronti delle imprese italiane, evidenziando, in ogni caso, le difficoltà legate all'individuazione del soggetto preciso cui ricondurre i diversi rifiuti:

« È intervenuto, quindi, il ministero, che poi si è rivalso sulle singole imprese, perché per i rifiuti diventa molto difficile trovare chi ne sia l'artefice o meno, in quanto la promiscuità era totale. Io potevo identificare la famiglia, vernici piuttosto che farmaci, però stabilire se fossero vernici MaxMayer o farmaci Carlo Erba era un po' complicato (...) non esistevano i registri di carico e scarico di oggi. Non c'era la stessa normativa. Questa è stata una nave, perché complessivamente ne sono state fatte quattro, non una. (...) Delle altre navi, che avevano a loro volta vagato per il mondo, una era andata a finire a Genova. Non mi ricordo il nome, ma se n'era occupata la società Castalia, una era andata a finire invece a Livorno e se ne era occupato, costruendo stoccaggi *ad hoc*, il porto di Livorno con le maestranze locali. (...) Un'altra nave, la Karin B, era andata a finire in diversi stoccaggi dell'Emilia-Romagna costruiti *ad hoc*, uno a Ravenna, uno a Parma, uno a Piacenza e uno a Modena. (...) ».

La dottoressa Ferruzzi ha, poi, evidenziato come, successivamente, gli accordi internazionali vietarono di inviare rifiuti all'estero o di bruciarli durante il tragitto (come accadeva per la cosiddetta nave vulcano, che partendo dall'Inghilterra verso l'America, bruciava i rifiuti durante il tragitto).

Sulle tre navi, Cunski, Yvonne A e Voriais Sporadais, e sui motivi per i quali sulle stesse vennero caricati i rifiuti italiani, l'audita ha dichiarato:

« Ho trovato queste tre navi al porto di Beirut piene di rifiuti. Da quanto mi è stato riferito localmente anche a livello degli interlocutori dell'ambasciata, non erano proprio le navi che avevano portato i rifiuti. Avevano il sospetto che lo fossero, ma non la certezza. Si pensava che fosse stata un'unica nave, probabilmente con battente greco. Proprio perché era greco — così mi riferirono allora in Libano — avevano richiamato queste tre navi dello stesso armatore e le avevano obbligate a rimanere nel porto di Beirut. Praticamente le avevano prese in ostaggio per imporre di riparare il danno. (...). Tali navi, però, sono state poi completamente vuotate e bonificate. Esiste tutta la rassegna fotografica, tutta la storia, tutta la documentazione, ivi compresa quella della Commissione che è stata mandata dal nostro Governo italiano, cioè la Commissione di collaudo che ha controllato e verificato tutti i passaggi: bonifiche delle navi, pulizia delle aree, sospetti di dove potessero essere stati contenuti i rifiuti e verifica che tali rifiuti fossero in condizioni idonee per il trasporto. Non me ne