

Amantea, più probabilmente della ditta Osso perché forniva già i mezzi meccanici operanti in discarica.

Preciso che nello stesso periodo, per due notti di seguito, ho visto scaricare 6-7 viaggi di camion in piena notte di cui io non sono in grado di dire cosa hanno scaricato. Il materiale poi la mattina seguente, come prassi, fu spostato con la ruspa operante nella discarica, della ditta Osso, in una buca e successivamente ricoperto. (...) Preciso che tutt'oggi sono in grado di indicare il punto preciso della discarica dove è stato sotterrato il materiale trasportato nei viaggi notturni. Lo stesso attualmente si troverebbe ad una profondità di circa 40 metri. (...)

A.D.R.: All'epoca dello scarico dei rifiuti della motonave Jolly Rosso, la discarica comunale di Amantea non era provvista di alcuna rete di recinzione, perciò di facile accesso a chiunque (...)» (doc. 695/24, p. 15 e 16).

Riguardo alla presenza di bidoni sui luoghi in esame, il dottor Greco ha dichiarato che, in base agli accertamenti svolti, emerse che un dirigente del Genio civile notò un bidone con una raffigurazione di un teschio, senza peraltro conoscerne né il contenuto né il luogo ove lo stesso potesse essere finito:

«(...) Mi parlarono – sempre informalmente – di 10-20 bidoni con il teschio sopra e mi dissero che il dirigente del Genio civile li aveva visti. Richiamai il dirigente per sapere se effettivamente fosse vero e lui ovviamente negò. Probabilmente, ho usato un tono duro, mi sono fatto capire in maniera diversa e, alla fine, ha ammesso che c'era un bidone, di che cosa non me lo ha saputo dire. Comunque, effettivamente, ha ammesso di aver visto un bidone e lo ha riconosciuto. Tuttavia, non abbiamo trovato nient'altro. (...) nelle immediate vicinanze c'era una fabbrica di polli. Andammo a comprare un pollo venduto al supermercato ed eseguiamo delle analisi. Da queste, risultò una concentrazione incredibile di ferro, forse quaranta volte superiore al limite di sopportazione. Sequestrammo quindi la fabbrica e cercammo di capire le ragioni della presenza di questa concentrazione di ferro nei polli e venne fuori che era dovuta all'acqua. Abbiamo cercato di risalire alla causa, ma al termine dell'indagine dalle analisi è risultata essere una conformazione naturale dell'acqua e del terreno, quindi non dipendente da nulla. È stato posto pertanto il divieto di utilizzare quell'acqua e il discorso finisce qua. Successivamente, sono stato in un certo qual modo coadiuvato, se non esautorato, nell'indagine – perché stavo per andare via – dal procuratore che ha preso servizio.

Erano rimaste in sospeso due attività. La prima consisteva nel verificare congiuntamente all'Unical della Calabria, attraverso il satellite, le variazioni termiche che i rifiuti dovrebbero determinare. Effettivamente, si registrava una variazione termica di due gradi superiori al normale. Questo non esclude, tuttavia, che la causa possa essere ricondotta a una conformazione del terreno. Per quello che so il satellite ha dato riscontro a questa variazione di due gradi.

In ogni caso, ero in procinto di bucare la briglia. Volevo procedere a tale azione, nonostante tutti gli accertamenti mi dicevano di andare

via, perché la briglia, la conformazione — stando a quanto mi dicevano i tecnici — era un ammasso di cemento che non si giustificava da un punto di vista tecnico.

Rimaneva solo da realizzare un buco di 5-6 metri con una trivella. Tuttavia, non l'ho fatto perché sono andato via. Non conosco i risultati ».

Le questioni che hanno destato maggiori perplessità sono, senza dubbio:

la circostanza che lo scafo della motonave risultasse sfondato dall'interno;

il fatto che, secondo alcuni documenti video (film amatoriali) la rottura dello scafo non sembrava presente al momento dello spiaggiamento e, dunque, sarebbe avvenuta necessariamente dopo;

il fatto che, dopo lo spiaggiamento, fosse stata pompata acqua all'interno della nave e non viceversa.

Si riporta il relativo passo dell'audizione:

«FRANCESCO GRECO: È stato detto che la nave era fatta a paratie. Sostanzialmente, abbiamo ricostruito il fatto per effetto di un carrello che si è liberato e ha bucato a causa della corsa...

PRESIDENTE. Questo, però, nella sua richiesta di archiviazione non c'è. Anzi lo indica come un elemento di sospetto. Non dice che è stato superato dal carrello. (...) A parte che un carrello riesca a sfondare una nave...

FRANCESCO GRECO: Con il mare a una certa forza penso che sia possibile. L'ho lasciato come elemento di sospetto...

PRESIDENTE. Stando alla sua richiesta di archiviazione risulterebbe, da film amatoriali, che questa rottura non c'era al momento dello spiaggiamento.

FRANCESCO GRECO. L'apertura non c'era.

PRESIDENTE. L'apertura è stata fatta dopo e anche su questo volevo chiederle qualcosa. In merito alla rottura, gli inquirenti avrebbero accertato che l'acqua veniva buttata all'interno, anziché essere pompata dall'interno. L'acqua veniva buttata all'interno, quasi che si volesse far risultare che vi era stato un rischio di affondamento. L'acqua veniva quindi prelevata dal mare e buttata all'interno della nave, anziché essere tolta dalla nave e buttata fuori. Questo lavoro strano e singolare chi lo stava facendo? (...)

FRANCESCO GRECO: Non riesco a fare mente locale su chi mi dà l'affermazione.

PRESIDENTE. Leggo: «Le stesse riprese amatoriali e gli atti refertivi evidenziano che nel periodo compreso tra lo spiaggiamento della motonave e la data del 20 dicembre 1990, erano in funzione delle pompe che immettevano acqua marina nelle stive della Rosso e non viceversa, come sarebbe stato logico attendersi; il tutto finalizzato a dimostrare l'entrata di acqua nelle stive a seguito della presenza di una falla ».

FRANCESCO GRECO: Questo sostanzialmente per avvalorare l'idea dell'affondamento... (...) Mi pare che la motivazione che diedero

fosse che l'acqua veniva immessa per poi aspirarla e pulire, in seguito a una perdita di gasolio che si era verificata all'interno della nave. Quindi, veniva buttata dell'acqua e poi riaspirata per recuperare tutto quello che si era perso sul fondo.

PRESIDENTE. Questo deriva sempre dagli atti del processo, perché questa spiegazione nella sua richiesta di archiviazione non c'è, per la verità.

FRANCESCO GRECO. È una delle spiegazioni che posso ricordare che mi è stata data.

PRESIDENTE. Volevo sapere se è stata interrogata la ditta che stava facendo questo lavoro.

FRANCESCO GRECO,. Sicuramente deve essere stato fatto.

PRESIDENTE. (...) Ci ha colpito un ulteriore elemento rispetto alla singolarità di questa vicenda. Sempre nella sua richiesta di archiviazione, si dice che chiudendo le paratie stagne non ci sarebbe stato nessun problema a salvare la nave.

FRANCESCO GRECO: Sì.

PRESIDENTE. Il comandante ha spiegato come mai non sono state chiuse le paratie stagne?

FRANCESCO GRECO. Da quel che ricordo questa nave è fatta a paratie. Quindi, anche se entra l'acqua si riempie una parte, ma non l'altra.

PRESIDENTE. Sono fatte apposta le paratie. Il comandante non ha spiegato come mai non hanno fatto ricorso alla soluzione più ovvia, ossia chiudere le paratie esterne?

FRANCESCO GRECO. Per quel che ricordo, credo che siano stati presi dal panico e quindi abbiano voluto abbandonare la nave ».

Il dottor Greco ha confermato la circostanza relativa all'avvenuta riscossione del premio assicurativo (« Era assicurata e ha riscosso il premio di un miliardo e mezzo o due. Ebbene, se ha riscosso il premio, è giocoforza che abbia esibito l'inchiesta amministrativa, altrimenti l'assicurazione non avrebbe pagato (...) La Smit Tak ha preso ben 800 milioni, se ricordo bene. Loro hanno preso un miliardo e mezzo, come lei mi ha detto. Parliamo del 1993-1994 »).

3.4 Gli ulteriori approfondimenti svolti dalla Commissione.

La Commissione ha ritenuto fondamentale approfondire taluni aspetti della vicenda relativa allo spiaggiamento della Jolly Rosso, sebbene rispetto ad essa vi siano state indagini penali che si sono protratte per oltre dieci anni e sebbene siano stati effettuati già approfondimenti da parte di precedenti commissioni di inchiesta: in particolare, se ne sono occupate, nel corso della XIV legislatura, sia la Commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti presieduta dall'onorevole Russo sia la Commissione parlamentare d'inchiesta sulla morte di Ilaria Alpi e Miran Hrovatin, presieduta dall'onorevole Taormina, seppur limitatamente quest'ultima alle questioni eventualmente attinenti con la morte di Ilaria Alpi e Miran Hrovatin.

Pertanto la Commissione, oltre ad acquisire la documentazione, in particolare atti processuali, necessaria per la ricostruzione delle

vicende in esame ed a sentire in sede di audizione i Pubblici ministeri titolari delle indagini, ha ritenuto di audire, tra le altre, le seguenti persone, i rappresentanti della società Ignazio Messina, il comandante Bellantone, l'ispettore di polizia municipale Emilio Osso applicato presso la procura della Repubblica di Paola, i rappresentanti dei servizi di sicurezza Aisi ed Aise.

Nel prosieguo, gli elementi raccolti verranno illustrati in relazione agli aspetti della vicenda sui quali tuttora, nonostante la grande mole di accertamenti svolti, non si è riusciti a raggiungere un grado soddisfacente di certezza.

Prima di far ciò appare opportuno, peraltro, riportare quanto risulta 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 su richiesta della Commissione (doc. 331/2):

« La M/N Rosso è partita dal porto di Malta in data 13.12.1990, alle ore 09.00, con destinazione La Spezia. Nel porto di Malta sono state effettuate le operazioni di imbarco e sbarco di containers e precisamente è stato sbarcato un carico completo di contenitori provenienti da La Spezia e Napoli ed è stato imbarcato un carico parziale (n. 9 contenitori pieni e 25 vuoti) con destinazione La Spezia. I manifesti di carico e le polizze di carico della merce trasportata risultano acquisiti agli atti della Capitaneria di Vibo Valentia.

Nei 9 containers pieni era presente il seguente carico:

- n. 1 per tons 23,325 di nailon;
- n. 4 per tons 75,465 di tabacco;
- n. 4 per tons 70 di prodotti per bevande.

A bordo erano anche presenti n. 25 contenitori vuoti, nonché rimorchi e mezzi per la movimentazione del carico. Le persone a bordo erano 16, durante il viaggio di andata sbarcava a Napoli il marinaio Borrelli Giovanni, ed imbarcava a Malta il marinaio Raiola Gaetano.

Dopo la partenza da Malta, la nave si imbatteva in una burrasca da Ovest Sud Ovest forza 8. Alle ore 23.30 del 13.12.90 dirigeva per lo stretto di Messina. In serata veniva verificato un cedimento del rizzaggio dei containers nella stiva poppiera. Dalle ore 03.30 alle ore 04.00 del 14.12.90 la nave attraversava lo stretto di Messina dirigendo verso nord. A causa della burrasca ancora in corso, l'unità alle ore 07.55, lanciava il segnale di soccorso a causa del movimento del carico e conseguente via d'acqua nella stiva poppiera che ne provocava lo sbandamento di 20° sulla sinistra. Alle ore 08.25 venivano arrestati i motori ed alle 10.30 gli elicotteri della Marina Militare effettuavano il recupero di tutto l'equipaggio.

Alle ore 14.00 del 14.12.90 la nave si arenava sulla spiaggia di località « Formiciche » del comune di Amantea e precisamente nel punto di coordinate Lat: 39°05'N Long: 016°05'E. La nave al momento dell'arenamento presentava la prora in direzione Nord e lo scafo era inclinato di 30° sul lato sinistro.

L'inchiesta sommaria si concluse evidenziando che il sinistro si era verificato per causa di forza maggiore, attribuibile a verosimile rottura delle rizze del carico che provocarono vie d'acqua e successivo allagamento dello scafo con compromissione dell'assetto e mancanza di governabilità »

Gli avvenimenti successivi allo spiaggiamento.

La nave spiaggiata è stata oggetto di servizi di vigilanza da parte delle forze di polizia. In particolare la Guardia di finanza ha mantenuto un servizio di vigilanza continuativa fino al 24.12.1990 (come si evince dall'informativa n. 6409/51 del Comando stazione navale della Guardia di finanza di Vibo Valentia).

Con particolare riguardo alle prime ore dopo lo spiaggiamento, alle ore 20.30 del 14/12/1990, il maggiore Rupia della Guardia di finanza forniva assicurazione alla sala operativa della Capitaneria di porto di Vibo Valentia, che la nave sarebbe stata pattugliata dal proprio personale fino alle ore 05.00 del mattino successivo. Anche i Carabinieri di Paola diedero la medesima disponibilità a vigilare sullo scafo fino al mattino (registro dell'ufficiale di guardia del giorno 14.12.1990 presso la Capitaneria di porto di Vibo Valentia Marina).

A partire dal 15.12.1990 si sono recati presso il relitto rappresentanti della società armatoriale allo scopo di verificare i danni alla nave ed al carico. In data 15.12.1990 personale del comando provinciale VV.F. di Catanzaro ha effettuato nell'area dell'arenamento una misurazione della eventuale radioattività presente sui siti circostanti la nave. Dalle citate misurazioni, non è emersa alcuna contaminazione a livello del suolo. Nel rapporto riassuntivo d'inchiesta sommaria, viene evidenziato che l'intervento era stato richiesto dalla Capitaneria di porto a seguito dell'allarmismo diffusosi tra la popolazione locale, rispetto al fatto che la motonave Rosso (ex Jolly Rosso) era stata interessata in passato da presunti traffici di materiale radioattivo e/o nocivo (msg. nr. 17486 in data 15.12.90 del Comando Prov.le VV.F. di Catanzaro).

In data 15.12.90 la nave è stata, altresì, ispezionata da un perito incaricato della Siat di Genova assicuratrice di scafo e macchina della Rosso. La successiva pratica di risarcimento si concluse con l'erogazione alla società Messina di lire 2.500.000.000.

In data 16.12.1990 la nave è stata ispezionata da personale della Capitaneria di porto di Vibo Valentia e della Guardia di finanza, unitamente a rappresentanti dell'armatore e della società assicuratrice. Oltre ai locali macchina e garage, il sopralluogo ha interessato il ponte comando e le cabine del comandante e del direttore di macchina ove sono state prelevate le pubblicazioni riservate e documenti di bordo.

A far data dal 18.12.1990 e fino al 29.01.1991 si sono svolte le operazioni di rimozione del carburante e residui oleosi presenti a bordo, da parte delle ditte Siciliana off-shore Srl e Calabria navigazione Srl. Una volta eliminati i residui oleosi, l'armatore Messina ha dato mandato alla società olandese Smit Tak di rimettere in galleggiamento la nave. La Smit Tak ha operato dal 09.02.91 al 02.03.91, data in cui, d'accordo con l'armatore, ha rinunciato all'incarico rivelatosi troppo difficoltoso o probabilmente poco conveniente.

Circa dopo una settimana dall'inizio dei lavori della Smit Tak, si sono abbattute sulla costa ove era arenata la Rosso, violente mareggiate che hanno danneggiato la nave sul fianco sinistro. In particolare in questo periodo è apparso sulla fiancata sinistra un grosso squarcio dal quale sono fuoriusciti e caduti in mare un rimorchio, 2 containers, cavi di acciaio e rottami vari che sono stati recuperati.

Con riguardo alle aperture presenti nella struttura della nave, rilevante è la dichiarazione di Sergi Domenico della società Calabria di Navigazione Srl che, sentito di recente a sommarie informazionit. in data 27.01.10, dichiara che, al momento del suo primo intervento in sito e durante i lavori di recupero del combustibile presente a bordo, non vi erano squarci ed aperture a fasciame, ad eccezione di un'unica fessura visibile sul lato di sinistra, all'altezza della paratia tra il locale macchine ed il garage. Tale fessura si estendeva per circa due metri, per una larghezza di qualche centimetro. Al contrario per eseguire i lavori di recupero del carburante, veniva eseguita, sotto la vigilanza dell'Autorità Marittima e del R.i.na. nonché del Chimico di Porto dottor G.Recupero di Messina, un'apertura a fasciame sul lato di dritta della nave di circa 40 cm per 200 cm – tale apertura veniva successivamente chiusa dalla stessa soc. « Calabria di Navigazione », con apposita saldatura, controllata e certificata dal R.i.na.

Successivamente la nave è stata venduta alla soc. « Mosmode » di Cannavate Nunziante & C. Sas di Crotone che ha avviato i lavori di demolizione. Gli stessi si concluderanno in data 17.01.92. Tuttavia nel 2005, a seguito di sopralluogo effettuato dal CTU subacqueo incaricato dalla procura della Repubblica di Paola, veniva evidenziata la presenza di numerosi materiali, rottami e parti residuali del relitto nei fondali antistanti il luogo della demolizione. La rimozione e lo smaltimento definitivo delle rimanenti componenti strutturali della motonave « Rosso » venivano effettuati sempre dalla Ditta « MO-SMODE » di Crotone, nel mese di maggio 2005, con il trasferimento del materiale presso il proprio sito di stoccaggio regolarmente autorizzato ».

3.4.1 L'audizione del rappresentante della Ignazio Messina SpA e le problematiche affrontate.

In data 30 marzo 2010 è stato audito dalla Commissione il dottor Andrea Gais, amministratore delegato della Ignazio Messina SpA.

L'audizione è stata disposta su sua stessa richiesta, e ciò, per quanto dallo stesso dichiarato, a seguito del rinnovato interesse da parte dell'opinione pubblica sulla Jolly Rosso in ragione delle dichiarazioni rese dal collaboratore di giustizia Francesco Fonti in merito al fenomeno cosiddetto delle « navi a perdere ».

Le dichiarazioni rese in sede di audizione possono essere riportate per temi:

La storia della Jolly Rosso prima dell'ultimo viaggio:

sul punto il dottor Gais ha dichiarato: « Nel 1988, il Jolly Rosso è stato da noi noleggiato con regolare contratto di noleggio. (...) All'epoca il Governo italiano aveva ricevuto pressioni da alcuni Paesi,

fra i quali il Libano, in quanto era emerso che alcune società industriali italiane avevano smaltito in modo irregolare rifiuti tossico e/o nocivi e/o radioattivi in Paesi del terzo mondo. In quell'occasione, così come è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, il Governo italiano aveva indetto una gara per aggiudicare il bando per lo smaltimento di questi rifiuti. La gara era stata vinta dalla società Monteco, che, per adempiere al suo mandato, doveva in primis recuperare dal Libano tutta questa quantità di rifiuti tossico-nocivi, riportarla in Italia e procedere allo smaltimento. Per fare questo, era evidentemente necessaria una nave. Ci risulta che, dopo una prima ricerca di mercato, nessuna nave fosse stata considerata idonea per questo tipo di trasporto. In effetti, ci era stato richiesto se fossimo disponibili a noleggiare una delle nostre navi, ma in prima battuta avevamo risposto che non eravamo interessati in quanto tutte avevano i loro servizi da gestire. Abbiamo avuto un ripensamento quando ci sono state fatte un po' di pressioni assolutamente lecite, perché ci sembrava quasi di fare un torto al Governo italiano non mettendoci a disposizione per trovare una forma di soluzione. Solo a quel punto abbiamo noleggiato la Jolly Rosso alla Monteco, che ha effettuato quindi il trasporto di questi rifiuti. (...) Noi abbiamo noleggiato la nostra nave a una società terza, la Monteco. Evidentemente, la nave era a scafo armato e quindi l'equipaggio era quello della Messina e ovviamente abbiamo seguito il trasporto in quanto la nave, seppur noleggiata, era di nostra proprietà. Indubbiamente, quando è arrivata a La Spezia la nave ha avuto una fase di sbarco molto lenta, in quanto, essendo carica di rifiuti tossico-nocivi e/o radioattivi, la popolazione locale e i movimenti ambientalisti non volevano che questi rifiuti venissero sbarcati nel territorio italiano, per cui il noleggio della nave, che era previsto per un certo periodo, ha subito un ritardo nella consegna, in quanto la nave è rimasta parecchio tempo ferma con la merce in primis a bordo e poi scaricata lentamente ».

La ricostruzione fornita dall'amministratore della Ignazio Messina effettivamente combacia con i dati acquisiti dalla Commissione in merito all'utilizzo della Jolly Rosso per il trasporto di rifiuti nocivi dal Libano a La Spezia. Si tratta, peraltro, di un dato pacifico nel senso che le polemiche che seguirono all'arrivo della motonave presso il porto di La Spezia erano state determinate proprio dalla consapevolezza dell'opinione pubblica in merito al carico della nave.

La fase del naufragio:

In merito alle modalità dello spiaggiamento ed alla formazione della falla sulla fiancata della nave, l'auditore, dopo avere evidenziato le condizioni avverse del mare ha precisato:

« (...) È successo che all'interno della Rosso, un carrello, un trailer di quelli che utilizziamo sia per trasportare le merci, sia per trasportare da bordo a terra e viceversa i carichi rompeva le rize e il timone di questo carrello, che è la parte triangolare di ferro che viene collegata al camion che la tira, a causa degli sbandamenti della nave ha iniziato a picchiare lungo la murata, lungo lo scafo e quindi a praticare in più punti alcuni buchi dai quali è iniziata a entrare

l'acqua. La Rosso era una nave Ro-Ro, quindi a caricazione orizzontale tramite una rampa di poppa. Roll on/roll off significa che la merce viene caricata orizzontale, quindi rotolando di fatto perché trainata viene imbarcata a bordo. Non è una nave che viene caricata dall'alto, quindi la struttura della nave comprendeva un piano garage e due piccole stive sottostanti a livello del piano garage. Non c'erano quindi paratie di separazione. Nel garage sul traghetto per andare in Sardegna c'è una rampa che sale e una che scende, ma tutto il piano garage va da una murata all'altra della nave. Nel caso specifico, la grossa quantità d'acqua, che è iniziata ad affluire dalle falle che si erano create anche a causa del mare particolarmente grosso, spostandosi da una parte all'altra rischiava di far capovolgere la nave. Quando il comandante si è reso conto che la nave non rispondeva più al timone e che le condizioni del mare erano proibitive, prima che potesse rovesciarsi ha preferito mettere in salvo l'equipaggio. Le falle ci sono, sono state documentate a tutti gli effetti. Vorrei precisare che evidentemente non potevano che essere dall'interno verso l'esterno, in quanto il corpo che le ha create era all'interno della nave e in funzione del rollio della stessa bucava lo scafo dall'interno verso l'esterno. Francamente, siamo rimasti perplessi, stupiti e anche un po' amareggiati quando inizialmente veniva negata l'esistenza delle falle, rifacendosi a film amatoriali che avevano ripreso la nave nelle ultime fasi prima dello spiaggiamento, per cui veniva sostenuto che lo scafo fosse integro e non vi fossero falle. È ovvio che non si potessero vedere, perché, se la falla fosse stata al di sopra della linea di galleggiamento, non si sarebbe imbarcata acqua e questa non avrebbe creato un pregiudizio così grave per la nave. Ovviamente, rimanendo al di sotto perché si tratta addirittura della stiva al di sotto del piano garage, le falle non potevano assolutamente essere viste, così come non si sono viste neanche quando poi la nave si è spiaggiata, in quanto le falle sul lato sinistro e la nave appoggiata sul lato sinistro rimanevano a quattro metri di profondità nella battigia e quindi non potevano essere immediatamente visibili».

Le condizioni in cui si trovava la motonave al momento della partenza furono oggetto di accertamento da parte della Capitaneria di porto di La Spezia che, a seguito di ispezione, riscontrò una serie di deficienze in ordine all'abitabilità e alla sicurezza esprimendo, con nota del 6 dicembre 1990, parere sfavorevole al rinnovo delle relative certificazioni (doc. 695/1).

Il dottor Greco, nel corso dell'audizione avanti alla Commissione del 12 gennaio 2010, ha affermato che la nave non era idonea alla navigazione e che, nonostante ciò, ottenne in modo frettoloso e sospetto, l'autorizzazione alla navigabilità:

« La nave parte da La Spezia, dopo un periodo in cui era rimasta ormeggiata, quindi quasi non idonea alla navigazione. Poi, di punto in bianco, in maniera molto veloce e frettolosa, ottiene l'autorizzazione , previi aggiustamenti... (...) Alla navigabilità. Questo è un fatto accertato. »

Il 7 dicembre 1990 la società Ignazio Messina comunicò alla Capitaneria di porto di La Spezia che tutte le deficienze riscontrate

erano state eliminate, insistendo per il rinnovo delle certificazioni in ragione dell'ugente necessità di salpare.

Nella stessa giornata, la medesima autorità che il giorno prima aveva espresso il parere sfavorevole di cui si è detto, risulta aver effettuato un'ispezione tecnico sanitaria in conseguenza della quale venne rilasciato il richiesto certificato datato appunto 7 dicembre 1990.

Le attività di recupero della nave

Con riferimento alle attività di recupero della nave, il dottor Gais, sempre nel coraso dell'audizione del 30 marzo 2010 ha dichiarato:

« nel momento in cui la nostra nave ha spiaggiato senza danni eccessivi che inducessero a richiederne la demolizione, come proprietari della nave volevamo assolutamente recuperarla. Per riuscire in questo intento, abbiamo ritenuto di affidarci alla prima società di salvataggio al mondo, che tramite proprie agenzie è presente anche in Italia, per centrare l'obiettivo nel minor tempo possibile.

(...) abbiamo sottoscritto un contratto. (...) Purtroppo, era inverno e la nave era rimasta spiaggiata. Si era scavata sulla battigia una sorta di letto e quindi era ormai piantata. Ci sono state violente mareggiate, una delle quali è stata fatale per la motonave Rosso, in quanto in un mese e mezzo la parte esposta alle onde, la murata della nave è stata praticamente distrutta e a quel punto anche la sala macchine è stata invasa dall'acqua. Abbiamo cercato di dimostrare anche con qualche fotografia che a quel punto purtroppo, seppure la Rosso avesse soltanto ventidue anni, non era più possibile salvarla e riutilizzarla. Non rimaneva quindi che effettuare la demolizione in loco, come peraltro a un certo punto ci era stato anche sollecitato dalle autorità marittime competenti. Con la Smit Tak abbiamo interrotto i rapporti, perché purtroppo non si poteva più raggiungere l'obiettivo. (...) Per demolire in loco un'imbarcazione, non aveva più senso rivolgersi alla Smit Tak, che è una società di salvataggio, ma era più giusto rivolgersi a società di demolizione a tutti gli effetti. »

Analoghe dichiarazioni erano state fatte da Ignazio Messina alla Commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse istituita nel corso della XIV legislatura il 16 dicembre 2004 (doc. 334/5).

Su questi temi si è espresso anche l'ispettore della polizia municipale Emilio Osso, in servizio presso la procura della Repubblica di Paola e audito dalla Commissione in data 18 dicembre 2012:

« Come asserito dalla Ignazio Messina, il 16, 17 e 18 dicembre ci fu una forte mareggiata e la paratia lato mare, cioè la paratia di sinistra, venne distrutta. Si aprì, quindi, uno squarcio enorme. In realtà, dalle testimonianze di Corrado Spagnoletti, comandante di un pontone che intervenne, ma anche di altre testimonianze, tale squarcio era un taglio perfetto. Spagnoletti asserì che era stato realizzato con la fiamma ossidrica. Posso riferire per testimonianza diretta, e non dalla lettura, che molti anni dopo noi trovammo i resti della Rosso in mare e io fui delegato dal magistrato a seguire tutte le operazioni. Estraeamo dai fondali, che erano bassi due o tre metri, questa

paratia, con le costole di 14 metri per 4. Chiesi spiegazioni alla ditta, la quale mi rispose che si trattava della famosa paratia lato mare che era stata fatta cadere in acqua. All'epoca, il 12-13 maggio 2005, notai che era un taglio perfetto. Tutte le testimonianze, comunque, riconducevano a un intervento di taglio ben preciso. La Guardia di finanza evidenziò che lo scopo era l'asporto di un oggetto di grosse dimensioni. In quello stesso periodo intervenne il citato pontone, il pontone Spartaco. Per compiere la movimentazione la Rosso avrebbe dovuto usare il portellone posteriore, che, però, era occluso, ragion per cui non si poteva uscire e nessun movimento poteva avvenire. Intervenne, pertanto, questo pontone, che avrebbe dovuto togliere la sabbia e favorire la rimessa in mare della nave. Se la Ignazio Messina evidenzia che ci fu un fortunale il 17 febbraio, che squarciò la nave, che senso aveva poi far venire una settimana dopo un pontone per cercare di rimetterla in mare? Ho svolto questa riflessione. In base alle sommarie informazioni in nostro possesso sappiamo che un operaio — è agli atti — che faceva la guardiania durante quel periodo, il guardiano che aveva assoldato la Smit Tak, affermò che un giorno arrivò questo pontone, prese alcuni ferri e li depositò sulla spiaggia. Il pontone, stando a quanto ho capito, poteva sbrecciare sulla spiaggia e si allontanò verso Vibo con il piano di carico vuoto, come se avesse lavorato e sbrecciato del materiale sulla spiaggia. Io ho collegato il fatto anche alla testimonianza del comandante Bellantone, nel momento in cui riferisce che la Smit Tak lavorò per la rimozione dei container e li collocò su mezzi terrestri. È una mia deduzione: se la Smit Tak ha lavorato nello stesso periodo del pontone e colui che aveva assoldato la Smit Tak per controllare riferì che sbarcò sulla spiaggia della ferraglia, avrebbe potuto tranquillamente anche sbrecciare alcuni container. »

I documenti reperiti a bordo della nave:

uno dei documenti maggiormente citati nel corso degli approfondimenti sullo spiaggiamento della Jolly Rosso è quello definito, in una prima fase, dal comandante Bellantone come un documento raffigurante una sorta di « battaglia navale » sul quale era riportato il simbolo della società di Giorgio Comerio ODM.

I dati certi su questo aspetto possono essere così sintetizzati:

tale documento non è stato mai sequestrato, nè è stato mai reperito nel corso delle varie inchieste;

il comandante Bellantone che, nel corso del verbale di sommarie informazioni innanzi al dottor Neri, aveva confermato quanto già informalmente dichiarato al capitano De Grazia circa il rinvenimento di quel documento, ha poi reso versioni discordanti sì da togliere valore alle originarie deposizioni.

Anche in merito a questo aspetto non possono che registrarsi aspetti a dir poco inspiegabili. Non è dato comprendere come un comandante di capitaneria di Porto abbia potuto essere così generico e atecnico nel descrivere un documento che, se fosse stato davvero un documento nautico, sarebbe stato facilmente identificato e corretta-

mente definito. Possono trarsi due deduzioni in alternativa: o il comandante ha visto davvero un documento incomprensibile e verosimilmente riconducibile ai progetti di Comerio, ovvero sin dai primi colloqui con il capitano De Grazia ha mentito, ma sfuggono le ragioni di una simile menzogna, successivamente ritrattata.

Di certo nessun interesse poteva avere il comandante Bellantone nel dichiarare di avere visto un documento che in realtà non aveva visto.

Di esso, però, non vi è traccia documentale, sicchè le uniche fonti di informazione sul punto sono costituite dall'annotazione di servizio a firma Capitano De Grazia, nella quale è stato riportato quanto dichiarato nell'immediatezza da Bellantone, e il verbale di sommarie informazioni reso innanzi al dottor Neri nell'ambito dell'indagine condotta dalla procura circondariale di Reggio Calabria.

Sul punto, l'audizione del dottor Gais si è sviluppata nei seguenti termini:

« PRESIDENTE. Il comandante della Capitaneria di porto di Vibo Valentia ha riferito che in alcuni documenti reperiti a bordo della nave vi erano strani cenni a materiale radioattivo. Inoltre, aveva visto documentazione che non aveva saputo interpretare e che gli sembrava un piano di battaglia navale che poi aveva riconosciuto nei progetti ODM sequestrati presso l'abitazione di Comerio. Questo aspetto deve essere chiarito, perché credo che il comandante della Capitaneria di porto di Vibo Valentia sia in grado di leggere e interpretare le carte nautiche, mentre qui avrebbe individuato non solo questi cenni a materiale radioattivo, che non sono meglio precisati, ma soprattutto queste figure che si troverebbero poi nei piani della ODM, i progetti di Comerio per interrare nel mare i rifiuti radioattivi.

ANDREA GAIS: Il comandante Bellantone ha espletato l'inchiesta sommaria che vi abbiamo allegato e che quindi ha analizzato tutta la vicenda della Rosso. Credevamo che le carte nautiche che aveva definito battaglie navali non avessero nessuna rilevante importanza, visto che erano le carte nautiche che si trovavano in plancia, dove il comandante con frequenza abbastanza assidua, navigando sotto costa, deve per legge fare il punto nave. Abbiamo poi letto di richiami all'ODM, che però è stata fondata tre anni dopo lo spiaggiamento della Rosso, così come abbiamo letto che su quella carta nautica sarebbero indicati i siti di affondamenti di navi a perdere, che comunque sarebbero avvenuti successivamente all'affondamento della Jolly Rosso. Abbiamo indubbiamente letto molte dichiarazioni contraddittorie. (...) abbiamo allegato tutto quello che era riferito al viaggio, quindi documentazione ufficiale, manifesti, polizze di carico, merce, contenitori vuoti, contenitori pieni, diario di bordo, dichiarazione di evento straordinario, richiesta sommaria da parte delle autorità competenti. Abbiamo allegato e inserito nel nostro memoriale tutto quello che avevamo. Non siamo però riusciti ad avere la famosa carta nautica, che era però una di quelle dell'Istituto idrografico della Marina di Genova in funzione della zona di navigazione »;

i rapporti con Giorgio Comerio:

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:

« Nel periodo compreso tra il 09.03.88 e il 03.06.88 si è svolta una trattativa tra la Comerio Industry of Malta e la società Messina per l'acquisto della Jolly Rosso per un valore di lire 1.050.000.000. La documentazione relativa è stata acquisita dalla Guardia di finanza che ha accertato che la trattativa non ha avuto buon fine.

Altro riferimento al Comerio si desume dalle dichiarazioni del C.F. Bellantone (all'epoca comandante della Capitaneria di porto di Vibo Valentia) che, nell'ambito delle indagini svolte dalla procura della Repubblica di Reggio Calabria negli anni 1994 e 1995 (proc. 2114/94, p.m. dottor Neri) riferisce di aver visto sulla nave documentazione che inizialmente non aveva saputo interpretare ma che successivamente ha riconosciuto come i progetti ODM del Comerio. Peraltro, tali documenti non sono stati mai acquisiti in atti (in merito si rimanda a quanto esposto nel precedente paragrafo nonchè nella parte prima par. 1.8). Inoltre, la citata indagine della procura di Reggio Calabria relativa agli affondamenti delle navi Rigel e Rosso si è conclusa con decreto di archiviazione in data 14.11.00 nel quale si evidenzia che non si è raggiunta alcuna prova dello smaltimento di sostanze nocive né del collegamento col Comerio ».

Il dato relativo all'interessamento di Giorgio Comerio per la Jolly Rosso era emerso già nel corso dell'indagine del dottor Neri allorché, a seguito di perquisizioni venne trovata documentazione attinente alla nave, sia presso l'abitazione di Giorgio Comerio sia presso l'abitazione di tale Molaschi Raffaele (anch'egli indagato). Nell'informativa CC del nucleo operativo di Reggio Calabria del 25 maggio 1995 (doc. 695/2), p. 9 si riferisce:

« Nel contesto ODM, non vanno dimenticate le vicende delle navi utilizzate come veicoli per l'inabissamento dei rifiuti radioattivi in mare e anche il Molaschi sembra essere coinvolto in tale illecita attività se è vero, come è vero, che presso la sua abitazione questo Comando ha rinvenuto fotocopia della documentazione della motonave « Jolly Rosso », spiaggiata, per come è noto alla S.V., sul litorale di Capo Vaticano (Vibo Valentia), sulla quale sono ancora in corso accertamenti da parte della Capitaneria di porto di Reggio Calabria, in collaborazione con quest'Arma. La « Jolly Rosso » è così importante anche per Molaschi che di essa se ne trova traccia anche nella sua agenda del 1992 e precisamente nel giorno indicante il 31 marzo. Il nominativo di detta nave era accomunato a quello della « Zanubia » e « Caren B » ed a fianco ad ognuno di essi, rispettivamente, vi era indicata una società: per la « Jolly Rosso », Acqua ; per la « Zanubia », Castalia e per la « Caren B », Eco-Servizi ».

Il Molaschi, sentito dal dottor Greco, ha dichiarato:

« Il Comerio mi disse che aveva necessità di acquistare delle navi con portellone a poppa tipo Jolly Rosso o Danubio al fine di permettere ai penetratori di scivolare facilmente in acqua dal bordo. Pertanto io contattai a Genova il signor Dallaggio che era direttore del porto petroli, che ho conosciuto in quanto ho fatto diversi lavori con la Snam nel porto petroli. Il Dallaggio mi disse che la Rosso era quasi

demolita in quanto naufragata in Calabria, pertanto riferì la situazione al Comerio e non mi interessai di altre trattative.»

Secondo quanto riferito da Ignazio Messina alla Commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse istituita nel corso della XIV legislatura il 16 dicembre 2004 (doc. 334/5) in merito alle trattative in corso per vendere la nave Jolly Rosso a Giorgio Comerio:

nel 1988 era stato manifestato interesse ad acquistare la nave da parte di una società, la Navermar Srl, e i contatti erano stati tenuti con un certo comandante Bertone. Solo successivamente ad un articolo apparso l'estate precedente (probabilmente si trattava dell'articolo sull'Espresso «Intrigo Rosso») avevano appreso che la società era in qualche modo legata a Giorgio Comerio. In realtà si erano poi accorti che su uno dei telex da loro allegati vi era il nome di Comerio, ma non se ne erano accorti.

La trattativa era per il prezzo di un miliardo e duecento milioni di lire circa.

Tali circostanze sono state ribadite dal dottor Gais nel corso dell'audizione innanzi a questa Commissione:

«In occasione di un'intervista rilasciata all'Espresso, Riccardo Bocca ci aveva chiesto se conoscessimo l'ingegner Comerio e noi avevamo risposto nella maniera più assoluta che non avevamo mai avuto occasione di incontrarlo. Poi, guardando la nostra documentazione, è emerso che invece una società e un incaricato dell'ingegner Comerio in effetti aveva avvicinato il nostro comandante Cervetto per una valutazione di acquisto della Jolly Rosso. Pur non avendolo personalmente mai conosciuto, ma essendoci stato questo tipo di contatto, a scanso di equivoci abbiamo voluto precisare che in effetti c'era stato. Si è trattato però di un contatto per l'acquisto della nave, che non si è neanche trasformato in vera trattativa, quindi di un contatto come tanti altri. (...)

Vorrei chiudere, se mi consente, con una battuta: ammesso e non concesso che questa nave che è diventata l'emblema delle navi a perdere avesse avuto realmente questi rifiuti, non è proprio materialmente possibile. È diventata l'emblema di navi che sono sparite dall'oggi al domani, di armatori e di bandiere ombra, di *one ship company* sparite senza lanciare l'SOS, di equipaggi che si sono volatilizzati. La nostra nave invece ha lanciato l'SOS, i marinai sono stati salvati dalle autorità competenti, tutti i nostri marinai sono stati ripetutamente ascoltati, sono state effettuate indagini, inchieste, la nave era materialmente sulla spiaggia, tutti hanno potuto vederla, tutti hanno potuto rendersi conto di quello che c'era a bordo, di dove è stato smaltito, c'è tutta la documentazione. Nonostante questo, deve essere l'emblema di tutte quelle che hanno avuto una sorte assolutamente contraria. Nel ribadire di essere disponibili a offrire la nostra collaborazione per qualsiasi vostra esigenza di chiarimenti, teniamo a sottolineare che siamo una società italiana di Genova, che riteniamo la nostra società un orgoglio della marineria italiana. Ci dispiace

purtroppo constatare come spesso e volentieri questo non venga riconosciuto. Se veramente questa nave avesse dovuto essere affondata, visto che era a Malta, sarebbe stato più semplice prevedere un viaggio che andasse verso il nord Africa. Purtroppo, la nave doveva rientrare e questo è un classico evento di mare e nulla di più».

Sostanzialmente il dottor Gais ha confermato quanto sostenuto precedentemente anche attraverso la produzione di memorie e documenti presentati all'autorità giudiziaria.

3.4.2 L'audizione dell'Ispettore di polizia municipale Emilio Osso.

In data 18 dicembre 2012 la Commissione ha audito Emilio Osso, ispettore di polizia municipale applicato, anche all'epoca dello spiaggiamento della Rosso, presso la procura della Repubblica di Paola.

Lo stesso ha riferito in merito ad alcuni aspetti della vicenda che avevano attirato l'attenzione degli investigatori e che, sostanzialmente, non sono stati chiariti nonostante le indagini effettuate.

In particolare, l'ispettore Osso ha evidenziato che non vi sono riscontri ufficiali in ordine a quanto accaduto il giorno 15:

«La nave è rimasta spiaggiata il 14 dicembre 1990. I primi atti in cui si riporta che qualcuno è salito sulla nave sono del 16. Vi è, dunque, un buco per il 15. (...) Dalla visione di una videocassetta, dalle testimonianze e dalle relazioni, risulta che il 15 in giornata salirono sulla nave alcune persone. Noi abbiamo acquisito un video in cui ciò si vede benissimo. (...) ho rivisto più volte questa videocassetta riferita al 15. Della salita a bordo di questa nave spiaggiata da parte di queste persone nei verbali, però, non c'è traccia. (...). Dal video si evince che, tramite una ruspa munita di scala, appartenente alla ditta Coccimiglio, salirono a bordo della Rosso intorno alle ore 13.00 del 15 dicembre, due o tre persone. Da quanto ho potuto capire, in base alle testimonianze del vicecomandante della polizia municipale Amerigo Spinelli di Amantea, una sarebbe stata un uomo con i baffi alto, che dovrebbe essere il comandante De Caro della Ignazio Messina. Compiendo un incrocio tra tutti questi dati, ritengo che un'altra persona fosse un tale Domenico De Gioia (...) tecnico della Ignazio Messina. (...) presente sulla nave anche quando si chiamava Jolly Rosso, durante il viaggio che compì dal Libano a La Spezia. (...). C'era poi una terza persona, che non vi so riferire chi potesse essere. (...) Io ho chiesto proprio specificatamente al comandante Bellantone, che è stato sentito, se le persone, per salire a bordo di una nave, dovessero avere l'autorizzazione dell'autorità marittima. Negli atti – può darsi che mi sia sbagliato io – non ho mai trovato tale autorizzazione. Il primo riferimento riguarda il 16 dicembre, domenica. Nel verbale del 16 della Capitaneria di porto c'è un inciso che recita: «per quanto riferitomi dal personale della Messina, che è salito nella mattinata del sabato sulla nave...» Sicuramente, dunque, personale della Ignazio Messina salì a bordo il sabato, cioè il giorno 15 dicembre 1990. Non so che cosa abbia preso o fatto, ma esiste un buco di ventiquattr'ore. Nessuno parla di questi fatti riferiti all'intera giornata del 15. (...) Sempre secondo gli atti, il 15 mattina era di vigilanza una pattuglia

dei Carabinieri della stazione di Amantea, che venne allontanata dalla zona fino alle ore 14.30 a causa di un incidente. Abbiamo verificato che questo incidente non era mai avvenuto. (...) La pattuglia dei Carabinieri non era, dunque, più presente in zona ».

3.4.3 Il presunto interessamento di personale appartenente ai servizi segreti alla vicenda della Jolly Rosso.

La Commissione ha ritenuto di approfondire alcune circostanze emerse nell'ambito delle indagini giudiziarie ed attinenti ad un presunto interessamento dei servizi segreti italiani, o comunque di personale riconducibile ai servizi segreti, nella vicenda in oggetto.

La ragione di tale approfondimento nasce dalle dichiarazioni rese al procuratore della Repubblica di Reggio Calabria Francesco Scuderi e al sostituto Francesco Neri dal comandante in seconda presso la Capitaneria di porto di Vibo Valentia Giuseppe Bellantone.

Questi, invero, sentito all'epoca dai magistrati nel corso dell'inchiesta che gli stessi stavano svolgendo sulle cd navi a perdere, dichiarò testualmente:

« ricordo che destò la mia curiosità la circostanza riferitami di un continuo andirivieni di persone e di mezzi in particolare nelle ore notturne.

ADR: Effettivamente mi venne riferito che si erano recati a bordo militari dell'Arma dei carabinieri nonché agenti dei servizi segreti ». (cfr. verbale di sommarie informazioni del 29 febbraio 1996 – doc 695/7).

Proprio al fine di chiarire questi aspetti la Commissione, in data 8 marzo 2011, ha audito l'ex comandante Giuseppe Bellantone. In tale occasione lo stesso ha, peraltro, rilasciato dichiarazioni in parte diverse, ridimensionando il significato delle espressioni usate all'epoca della sua escussione da parte dei magistrati di Reggio Calabria:

« Io voglio precisare che non ho mai detto che ci fossero agenti dei servizi segreti. Ho detto che ho avuto l'impressione che ci fossero dei rappresentanti dei servizi segreti, a causa del modo di fare che questi soggetti avevano, del loro modo di presentarsi, girare attorno e guardare (...) io avevo il mio personale che andava a bordo, che girava e guardava. Il personale della Guardia di finanza controllava allo stesso modo. Qualcuno mi diede questa notizia, ma io non la approfondii. Ho avuto anch'io l'impressione che ci fosse qualcosa, ma non ho approfondito la questione. Mi sarà stato riferito da qualcuno dei miei uomini, oppure da qualcuno della Guardia di finanza o dei Carabinieri che erano lì sul posto, ma non saprei dirvi con precisione chi mi ha detto quelle cose (...) Qualcuno me lo ha riferito, però se lei mi chiede di chi si trattava, non so risponderle. Non posso ricordarmelo. Se lo avessi ricordato, lo avrei detto anche al magistrato. Del resto, nella vicenda della nave Jolly Rosso, una questione sulla quale sono stato sempre pressato era quella dell'inquinamento da idrocarburi e dell'erosione della costa. Mai nessuno mi ha chiesto dei possibili problemi di radioattività. Sono stato io a chiamare i vigili del fuoco per fare dei rilievi, dal momento che la gente diceva che

potevano esserci delle radiazioni. Così ho fatto fare un rilievo. Io ho comunicato a tutti, alle procure e a tutti gli enti interessati, ma mai nessuno mi ha detto di controllare per problemi particolari. Dovevo procedere ad un'inchiesta sommaria e l'ho fatta. Il mio compito finiva là ».

Alla contestazione mossa dal Presidente della Commissione: « Vorrei solo dirle che non si tratta di un dubbio, ma di una notizia sicura, perché a lei è stato riferito che c'erano agenti dei servizi segreti. Non si è trattato — come ha detto all'inizio — di un sospetto dovuto a come queste persone si muovevano e camminavano, o ad altri aspetti esterni. Lei ha proprio avuto notizia certa della presenza dei servizi segreti a bordo. Questo è il dato che emerge dalle sue dichiarazioni », Giuseppe Bellantone ha, però, poi risposto:

« È così, solo che non abbiamo individuato queste persone, né chiesto loro le generalità ».

L'auditò ha anche specificato che non vi era un controllo efficace delle persone che salivano a bordo, nel senso che queste non venivano identificate.

Non può non osservarsi come questa mancanza di controllo contrasti fortemente con le notizie che lo stesso Bellantone dichiarò di aver appreso in quelle circostanze. Nel verbale di sommarie informazioni rese avanti al sostituto procuratore Francesco Neri, sopra richiamato infatti, Bellantone aveva affermato che il comportamento dell'equipaggio, che dette a vedere di non volerne più sapere di tornare a bordo e di volersi allontanare da quel luogo prima possibile, sollecitò l'intervento per la misurazione della radioattività ambientale. Dunque, appare singolare che in tale situazione di particolare allarme, non fu sentita la necessità di controllare tutti coloro che salivano a bordo della nave.

Lo stesso Bellantone, del resto, sentito anche dal dottor Greco, in data 15 luglio 2004, aveva affermato che « per legge, nessuno può salire a bordo di navi arenate, senza la preventiva autorizzazione dell'autorità marittima ».

Se ne ricava, evidentemente, che non poteva ragionevolmente omettersi un accurato controllo dei coloro che intendessero salire a bordo, tenuto conto anche della straordinarietà dell'evento.

Altro dato che ha spinto la Commissione ad approfondire la notizia circa un presunto interessamento dei servizi segreti alla vicenda della motonave Rosso emerge dall'audizione dell'armatore Ignazio Messina avanti alla Commissione Commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse istituita nel corso della XIV legislatura, allorquando il predetto accennò genericamente a rapporti di collaborazione tra la società e i servizi segreti che indagavano sul traffico delle auto rubate.

Sul punto, peraltro, l'amministratore delegato della Ignazio Messina SpA, Andrea Gais, il quale già nel 2004 sentito unitamente a Ignazio Messina aveva negato l'esistenza di tali rapporti, ha ribadito:

« Abbiamo letto che a un certo punto si riferiva che i servizi segreti fossero coinvolti, fossero presenti o fossero saliti a bordo. A noi personalmente questo non risultava affatto, ma abbiamo potuto appurare — eventualmente, avvocato mi corregga — che in una risposta