

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA  
SULLE ATTIVITÀ ILLECITE CONNESSE  
AL CICLO DEI RIFIUTI

RESOCONTO STENOGRAFICO

24.

SEDUTA DI MARTEDÌ 20 OTTOBRE 2009

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GAETANO PECORELLA

INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Barillà Nuccio, <i>componente direttivo Legambiente</i> .....	7, 11, 14, 15
Pecorella Gaetano, <i>Presidente</i> .....	3		
<b>Comunicazioni del Presidente:</b>		Ciafani Stefano, <i>responsabile ufficio scientifico Legambiente</i> .....	4
Pecorella Gaetano, <i>Presidente</i> .....	3	Fantilli Patrizia, <i>responsabile ufficio legale e legislativo WWF Italia</i> .....	12
<b>Audizione di rappresentanti di Legambiente e di WWF Italia:</b>		Lenzi Stefano, <i>responsabile ufficio legislativo WWF Italia</i> .....	11, 14
Pecorella Gaetano, <i>Presidente</i> .....	3, 10, 14, 15		

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
GAETANO PECORELLA

**La seduta comincia alle 14.15.**

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

**Sulla pubblicità dei lavori.**

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

*(Così rimane stabilito).*

**Comunicazioni del Presidente.**

PRESIDENTE. Comunico che nel corso della riunione del 22 settembre scorso, l'Ufficio di Presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi, ha stabilito che la Commissione effettuerà un sopralluogo in Calabria il prossimo giovedì 22 ottobre per un approfondimento sulle attività illecite connesse al riciclo dei rifiuti in quella regione, in modo particolare sulla vicenda relativa al ritrovamento di una nave nei fondali del mare prospiciente Cetraro, sospettata di contenere al proprio interno un carico di rifiuti pericolosi.

Faccio presente, inoltre, che l'Ufficio di Presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi, nella riunione del 7 ottobre 2009, ha stabilito che la Commissione svolga un approfondimento sulla situazione relativa alle attività illecite connesse al riciclo dei rifiuti della regione Trentino-Alto Adige. Comunico, altresì, che sempre nella stessa riunione, l'Ufficio di presi-

denza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi, ha convenuto che la Commissione si avvalga, ai sensi articolo n. 6, comma 4 della legge istitutiva della collaborazione a tempo pieno e non retribuita, del dottor Raffaello Cossu, docente presso la facoltà di ingegneria dell'università di Padova, dell'ingegnere Laura D'Aprile, dipendente dell'ISPRA, e del dottor Luca Scerrato, geologo.

La Presidenza avvierà le procedure previste per assicurare l'avvio delle collaborazioni sopra indicate, previo distacco e autorizzazione dall'ente di appartenenza nei casi contemplati dalla legge.

Faccio, infine, presente che, nel corso della stessa riunione, l'Ufficio di Presidenza ha adottato un apposita deliberazione ai fini di disciplinare il regime di rimborso delle spese di viaggio e soggiorno sostenute dai consulenti.

**Audizione di rappresentanti di Legambiente e di WWF Italia.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di rappresentanti di Legambiente e di WWF Italia. Avverto i nostri ospiti che della presente audizione sarà redatto un resoconto stenografico e che, se lo riterranno opportuno, i lavori della Commissione proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

Non so se abbiate già deciso in quale ordine intervenire; decidete pure secondo quanto ritenete più opportuno. Faccio presente, in modo estremamente sintetico, che la Commissione si è occupata sino ad oggi della situazione del Lazio, della Campania e della Sicilia, sia occidentale che orien-

tale. Abbiamo iniziato anche a esaminare la situazione della Calabria, particolarmente mirando alla questione delle cosiddette «navi a perdere». Come avete sentito, domani andremo in Calabria, sia per osservare un luogo che ci è stato segnalato dal dottor Giordano per la possibile presenza di rifiuti sotterrati — che potrebbero essere quelli della Rosso — sia per esaminare dall'alto alcune situazioni di possibili discariche abusive. Infine, per quello che potrà valere, ci recheremo al largo di Cetraro per passare sulla zona della nave affondata recentemente scoperta e, con degli strumenti appositi, ottenere almeno una figura approssimativa di questa nave.

Do ora la parola ai nostri ospiti, ringraziandoli ancora. Peraltro, devo porgere un particolare ringraziamento al WWF e, per i nostri lavori, ancora di più a Legambiente. Infatti, quanto non riusciamo ad avere dalla magistratura, riusciamo ad averlo leggendo i vostri testi: essi sono per noi una fonte particolarmente preziosa.

STEFANO CIAFANI, *Responsabile ufficio scientifico Legambiente*. Buongiorno presidente e grazie dell'invito a questa audizione. Buongiorno a tutti i membri della Commissione. Mi presento: sono Stefano Ciafani, responsabile scientifico di Legambiente. Interverrà anche Nuccio Barrilà, del direttivo nazionale di Legambiente, ex presidente di Legambiente Calabria. Egli fu presidente negli anni Novanta, quando questa vicenda ebbe inizio proprio da un esposto che Legambiente presentò nel 1994 alla allora pretura di Reggio Calabria. A partire da questa denuncia ebbero inizio le indagini sugli smaltimenti a terra e diverse indagini in tutta Italia su questo network che coinvolgeva anche i porti e, quindi, anche le cosiddette «navi a perdere».

Salto tutti i preamboli sulle attività di analisi e denuncia del fenomeno del traffico illegale di rifiuti in genere, della criminalità ambientale e dell'ecomafia, in quanto, ovviamente, non c'è tempo sufficiente. Vorremmo, piuttosto, ragionare sinteticamente su tre questioni: sulla vicenda dei traffici illeciti di rifiuti, sulla

vicenda delle navi dei veleni e sull'inserimento dei diritti ambientali nel codice penale.

Mi scuso se procederò troppo sinteticamente, realizzando un intervento a *spot*. Gli argomenti da toccare sono ovviamente tanti; siamo, infatti, alla prima audizione della Commissione parlamentare sulle attività illecite legate al ciclo dei rifiuti di questa legislatura e vorremmo quindi fornire un certo numero di elementi che facciano da spunto per le attività della Commissione medesima.

La prima vicenda da menzionare è quella relativa ai traffici illeciti di rifiuti. L'attività di Legambiente nel rapporto annuale sulle ecomafie, ormai dal 1994 ad oggi, ha rilevato come le varie modalità di smaltimento illegale di rifiuti si siano diversificate: esso avviene a terra, a mare, sotto le opere pubbliche infrastrutturali, in cave abbandonate o sui terreni agricoli. C'è sempre un qualcosa che contraddistingue le tante indagini sul traffico di rifiuti: i centri di stoccaggio dei rifiuti. Noi chiediamo alla Commissione se sia possibile attivare un'indagine conoscitiva sul numero e sulle modalità operative dei centri di stoccaggio; riteniamo, infatti, che il centro di stoccaggio sia uno snodo fondamentale delle operazioni relative ai traffici illegali di rifiuti.

È il luogo dove avviene la falsificazione di documenti, il cosiddetto «giro bolla», e il luogo dove avviene la miscelazione illegale di rifiuti speciali pericolosi e non. Esso sfugge un poco alla conoscenza più generale anche degli enti di controllo; nei rapporti della vecchia ANPA, attuale APAT e oggi ISPRA, una volta compariva un numero: dieci mila centri di stoccaggio. Questo numero si è un po' perso nella documentazione e credo che varrebbe la pena di attivare un'indagine conoscitiva a questo riguardo. Si tratta, infatti, di un luogo poco conosciuto nello scenario dei traffici illegali nazionali ma nevralgico, in quanto è da lì che avvengono le operazioni che poi finiscono negli smaltimenti illegali.

In occasione di questa audizione, vorremmo ricordare quanto è stata importante l'approvazione del delitto di orga-

nizzazione di traffico illecito di rifiuti, realizzata con voto bipartisan alla fine della tredicesima legislatura. Essa ha dato luogo a tante indagini contro i trafficanti di rifiuti speciali. Anche se siamo certi che non ce ne sia bisogno, vorremmo, pertanto, sottoporre all'attenzione e ricordare alla Commissione che è fondamentale che questo delitto venga escluso dai reati per i quali non sarà più possibile effettuare intercettazioni telefoniche ambientali, così come stabilito dal disegno di legge in discussione in Parlamento in queste settimane. Senza questo strumento di indagine, infatti, i trafficanti probabilmente avrebbero vita molto più semplice nel causare quelli che poi diventano dei veri e propri disastri ambientali, come ormai ce ne sono, purtroppo, in tutto il Paese, non solo nel sud, ma anche nel centro e nel nord.

Queste, dunque, le questioni principali. Non parlerò di Calabria, in quanto in seguito lo farà Nuccio Barillà.

Il secondo punto che vorrei toccare riguarda la nave dei veleni. Venerdì scorso, quando abbiamo avuto notizia che il Ministero dell'ambiente aveva incaricato la Saipem di compiere le operazioni di monitoraggio puntuali sul relitto trovato al largo di Cetraro, abbiamo salutato con grande favore l'attribuzione di tale incarico: è noto, infatti, che la Saipem è la società che probabilmente ha le imbarcazioni dotate delle strumentazioni adeguate per effettuare tali operazioni di monitoraggio e di prelievo di campioni, sia dei sedimenti, sia delle alghe che si sono ormai ammassate sul relitto. Abbiamo avanzato anche una richiesta precisa al Ministero dell'ambiente: per noi, questa operazione di monitoraggio deve essere caratterizzata da una grande trasparenza.

Abbiamo chiesto al Ministro Prestigiacomo di costituire un gruppo di osservatori indipendenti che sovrintendano e osservino le operazioni in corso in questi giorni. Abbiamo proposto che in questo gruppo di osservatori indipendenti la Commissione parlamentare d'inchiesta abbia un ruolo da protagonista e, con essa, i tecnici nominati dalla Commissione. Ab-

biamo anche avanzato la proposta di inserire in questo gruppo di osservatori e di ricercatori dell'ambiente marino anche membri delle associazioni ambientaliste che negli ultimi vent'anni hanno dato un contributo per avvicinarsi ad una verità che purtroppo, ad oggi, non è stata ancora accertata.

Data questa nostra richiesta di attribuire un ruolo importante alla Commissione, e vista l'urgenza di attivare il gruppo di osservatori — le operazioni, infatti, stanno già per partire —, vorremmo sapere se tale proposta goda dell'appoggio della Commissione parlamentare.

Continuando a trattare ancora delle navi dei veleni, noi chiederemmo un aggiornamento, da parte della Commissione, relativo a tutte le vicende legate agli affondamenti sospetti. La Commissione parlamentare è, infatti, una miniera di informazioni. Tutte le commissioni che si sono succedute, a partire dalla monocamerale del 1995, si sono interessate a questa vicenda, hanno audito tante persone e hanno archiviato una mole importante di documentazione. A parte quello che ha detto il pentito Fonti, il mosaico era già abbastanza completo e, ripeto, in questo luogo ci sono tante tessere di questo mosaico. Senza andare a cercare in tutti gli archivi di tutte le commissioni, crediamo che sia importante far seguire all'audizione del procuratore Neri, che è stato un protagonista dell'indagine su Reggio Calabria, l'audizione anche altri protagonisti e testimoni di indagini già svolte.

Ci sono, infatti, altri magistrati che potrebbero riassumere quanto sta scritto negli archivi della Commissione; mi riferisco, ad esempio, al dottor Nicola Maria Pace, dell'allora procura di Matera, oggi a Trieste; al dottor Luciano Tarditi della procura di Asti — vi lasceremo una copia di quello che stiamo dicendo, con tutte le relative note —, il quale si avvale delle investigazioni del corpo forestale di Brescia, un nucleo investigativo che ha svolto importanti indagini riguardo al porto di La Spezia; al dottor Galante, ex procuratore di Potenza, e al dottor Porcelli della

procura di Catanzaro. Crediamo che costoro siano tutte persone che potrebbero avere cose importanti da dire.

Questo lavoro di cucitura della memoria storica di ciascuno di questi magistrati potrebbe essere utile per compiere un aggiornamento delle nostre conoscenze, anche alla luce delle ultime vicende che hanno riguardato il ritrovamento a Cetraro.

Poco fa ho menzionato i porti; ebbene, nelle indagini emerge un ruolo importante svolto soprattutto da alcuni porti italiani: il porto di La Spezia, quello di Marina di Carrara e il porto di Livorno. Tali luoghi sono stati, per così dire, testimoni oculari dell'arrivo dei rifiuti da terra e della partenza dei medesimi per mare. Ci permettiamo di suggerire, quindi, che potrebbe essere utile compiere delle missioni specifiche anche in questi luoghi in quanto ciò permette di completare quel mosaico cui ci riferivamo poc'anzi.

Quando si parla di navi dei veleni, si parla anche, ovviamente, di traffici internazionali di rifiuti e, spesso, di Somalia. È noto che sussiste il forte sospetto che dietro la vicenda relativa all'omicidio della giornalista RAI Ilaria Alpi e dell'operatore televisivo Milan Hrovatin ci siano state delle indagini giornalistiche relative al traffico illegale di rifiuti, affiancato al traffico di armi. Due legislature fa, questa Commissione ha finanziato un'attività di ricerca e un monitoraggio, effettuati dal giornalista di Famiglia Cristiana Luciano Scalettari, con la strumentazione dell'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia. Egli ha effettuato un monitoraggio in superficie per verificare se ci fosse o meno presenza metallica sotto il manto stradale dell'autostrada Garoe-Bosaso, che è uno dei luoghi dove, in base a diverse testimonianze, si sospetta che siano stati interrati i fusti.

Si trattava della Commissione sui rifiuti presieduta dall'onorevole Russo. Fu, quindi, finanziata questa indagine con una strumentazione, per così dire, banale e tuttavia utile per capire se sotto il manto stradale di quell'autostrada ci fosse presenza di fusti metallici. Ebbene, ci per-

mettiamo di proporre alla Commissione di proseguire queste attività di indagine in superficie: sono, infatti, state rilevate delle presenze metalliche sotto al manto stradale e sarebbe, pertanto, utile capire se effettivamente i fusti siano sepolti lì sotto. L'autostrada in questione è una delle opere pubbliche che furono costruite con i soldi della cooperazione del nostro Paese.

Ci sono anche diverse testimonianze di lavoratori che affermano che, in alcuni luoghi precisi, nel momento in cui doveva essere rinterrato lo scavo, tale operazione era preceduta dall'arrivo di TIR che scaricavano dei bidoni. In sintesi: la presenza metallica è stata rilevata; sarebbe utile, a questo punto, compiere un ulteriore approfondimento, andando cioè più in profondità. Così come il rinvenimento di Cetraro, associato al nome della Cunski, potrebbe permettere di trovare la « pistola fumante » per la Calabria, nel caso della Somalia, il rinvenimento di alcuni fusti metallici sepolti sotto il manto stradale potrebbe essere la chiave di volta per la vicenda dei traffici internazionali italiani in Somalia.

A proposito della nave dei veleni, vorrei concludere avanzando alla Commissione un'ulteriore proposta. Spesso si parla di rifiuti radioattivi. Sarebbe utile attivare un'indagine conoscitiva sulle modalità passate della gestione dei rifiuti detti in questo Paese. Mi riferisco soprattutto al centro Enea di Trisaia di Rotondella, in Basilicata. È proprio di questi giorni una richiesta di archiviazione del procedimento giudiziario che riguarderebbe diversi direttori che si sono succeduti in quel centro Enea. Tale centro è stato, a nostro avviso, esemplare di come, negli anni Ottanta e Novanta, l'arrivo e l'uscita dei rifiuti radioattivi pericolosi fosse gestita in maniera, permettetemi il termine, un po' allegrotta.

Quanto ha detto il pentito Fonti era, per certi versi, già noto: ci sono, infatti, procedimenti giudiziari attivati già in passato, precedentemente, cioè, alle dichiarazioni del pentito Fonti, inerenti alle modalità con cui venivano gestiti i rifiuti radioattivi in quel centro.

Per quanto riguarda le navi dei rifiuti, concludo chiedendo alla Commissione di sostenere le richieste fatte al Governo dalla mozione parlamentare presentata dall'onorevole Ermete Realacci e dall'onorevole Fabio Granata, sottoscritta da settanta deputati, sia della maggioranza che dell'opposizione, in cui si chiedono una serie di impegni al Governo a proposito della vicenda relativa alle navi dei veleni.

Vorrei chiudere il mio intervento affrontando la terza questione: l'inserimento dei delitti ambientali nel codice penale. La Commissione parlamentare, dal 1995 ad oggi, è stata protagonista nel presentare diversi disegni di legge in questo senso, così come, all'interno del Parlamento, vi sono state singole iniziative di parlamentari che, in più occasioni, hanno richiesto tale inserimento.

Noi l'abbiamo definita una riforma di civiltà che un Paese come l'Italia dovrebbe attuare per i motivi che tutti sappiamo, in primo luogo per il modo in cui sono stati gestiti i rifiuti, e non solo quelli, in questo Paese. Chiediamo, pertanto, alla Commissione di far tesoro dei disegni di legge approvati da tutte le Commissioni parlamentari si sono succedute nelle precedenti legislature. Esiste, infatti, una copiosa letteratura sotto questo punto di vista, con disegni di legge già assolutamente confezionati. La novità, tra l'altro, è che nel frattempo è stata approvata la direttiva europea sulla tutela penale dell'ambiente, che l'Italia, come tutti gli altri Paesi membri, dovrà recepire entro il 2010; ci auguriamo, quindi, che la presente legislatura sia quella che possa definitivamente approvare questa riforma.

Prima di passare la parola a Nuccio Barillà, aggiungo solo che lasceremo agli atti della Commissione un estratto della strumentazione che Legambiente ha prodotto in questi anni sulle vicende relative agli smaltimenti illegali e alle navi dei veleni.

NUCCIO BARILLÀ, *Componente direttivo Legambiente*. Anch'io ringrazio per questa audizione e per averci ascoltato. Sono Nuccio Barillà e faccio parte della

direttiva nazionale di Legambiente. Come diceva il collega poco fa, sono tra i presentatori dell'esposto del 1994 che diede l'avvio a questa inchiesta. Allora non immaginavamo di certo che, col tempo, essa potesse assumere dimensioni planetarie, che si incrociasse col traffico di armi, con altre inchieste e con i tanti misteri che ora ritornano a galla.

Per quanto riguarda il merito della discussione, vorrei sottolineare le perplessità che esistono rispetto alle operazioni avvenute in Calabria dopo il ritrovamento, non dico del corpo del delitto, ma del relitto, una volta, cioè, che è stata individuata la nave su indicazione del pentito. È passato, infatti, oltre un mese e ad oltre un mese di distanza ancora non abbiamo l'individuazione esatta del materiale contenuto nei fusti. Questo, detto per inciso, è stato difficile da spiegare ai tanti cronisti, anche stranieri, che stanno venendo in Calabria per osservare, riportare e informare.

La nave Astrea è stata sul luogo e si è avuta la prima fotografia del relitto: un'immagine importante e inquietante, per via di ciò che sembrava apparire da dietro gli oblò. Un'inquietudine si è trasmessa ovviamente a livello nazionale, ma anche nella popolazione calabrese ciò ha prodotto un riflesso molto forte di angoscia. Ebbene, a distanza di un mese e mezzo non si ha ancora un risultato. L'Astrea, finita l'operazione iniziale, è rimasta sul posto ma non ha di fatto eseguito operazioni, in quanto non era in grado di farlo: non è, infatti, attrezzata per compiere determinate operazioni di ulteriore approfondimento a livello di analisi e, soprattutto, di recupero. Sappiamo che sono state richieste delle attrezzature che tuttavia non sono arrivate. Si è, infatti, orientati verso un'altra soluzione.

In seguito c'è stato un annuncio importante da parte del Governo, che credo che sia avvenuto il 7 ottobre: rispondendo al *question time*, il Ministro Prestigiacomo ha annunciato che era partita da Cipro una nave incaricata di provvedere a queste incombenze. Tutti l'attendevano al porto

di Vibo ma, in realtà, una nave che non è partita, non può arrivare: quella nave, infatti, non era partita.

Ora, finalmente, ci può essere uno sblocco di questa vicenda con la nave Mare Oceano, che effettivamente è attrezzata per compiere questo tipo di interventi. Tuttavia, né le motivazioni dell'ingaggio né la *mission* sono certe: non sono noti i compiti che essa dovrà svolgere.

L'operazione trasparenza cui faceva riferimento Stefano Ciafani è assolutamente prioritaria e importante: occorre che più occhi vengano attivati su un'operazione che è di un'importanza decisiva non solo per la questione della nave specifica, ma per il complesso di vicende che riguarda tanti altri filoni. Per questo motivo credo che essa debba essere svolta con trasparenza e alcuni fatti che ancora non sono chiari, ritengo possa chiarirli la Commissione d'inchiesta qui presente.

Per esempio, questa operazione viene fatta dal Governo sulla base di una indicazione dei magistrati; fino ad ora, tuttavia, non è noto se, rispetto a tale inchiesta, vi siano degli indagati; se siano stati inviati degli avvisi di garanzia; per quale motivo non sia stato effettuato il sequestro del relitto, che a rigor di logica era un atto necessario. Soprattutto, sarebbe importante sapere, trattandosi di un'operazione partita dalla magistratura, se essa stia avvenendo con i criteri dell'incidente probatorio, cosa che darebbe garanzie non solo agli indagati, ma anche alle parti lese.

Noi siamo tra quelli che hanno avuto una presenza non solo nella storia di questi anni, ma anche nei processi: ci siamo sempre costituiti parti in causa. Anche a Catanzaro abbiamo presentato una nuova richiesta di intervento. L'inchiesta e il processo devono, dunque, avvenire all'interno delle precise regole previste dal codice di procedura penale da articoli molto precisi.

Quali siano i confini tra l'intervento amministrativo e l'intervento di carattere penale, non è dato sapere, e questa inquietudine lascia margini di incertezza che si uniscono alla necessità di capire il motivo della scelta di un tipo di nave che

appartiene gruppo ENI che, a sua volta, ha creato qualche perplessità in quella regione. La questione di Crotona è, infatti, ancora fortemente nel cuore dei calabresi. Ciò che intendo dire è che se queste operazioni non avvengono con la trasparenza più assoluta, se non si dà la possibilità di documentare passo passo tutte le operazioni che vengono svolte, di avere i tecnici e legali delle parti interessate, compresa quella di chi difende interessi collettivi, esse possono creare incertezza nell'opinione pubblica.

Nel merito delle altre vicende, io credo che il lavoro che viene svolto a Cetraro debba essere l'occasione per riaprire una serie di inchieste che in questi anni erano state aperte, e troppo presto richiuse.

Guardate, se dovessi dare un'immagine per illustrare cos'è accaduto in questi quindici anni, io farei riferimento alle nostre fiamme, le fiamme carsiche dell'Aspromonte. Esse hanno un'influenza impetuosa in determinate fasi, sembrano travolgere tutto e a volte lo fanno, purtroppo; poi, per un lungo periodo, giacciono nel sottosuolo, non lasciano nessuna traccia visibile e la gente ci cammina sopra. Questo è quello che è avvenuto. L'alibi o la motivazione per cui non si è passato dalla mole di inchieste, di atti parlamentari e di indizi molto precisi alla realtà è che mancava la prova provata che corrispondeva quell'impianto accusatorio, ossia la prova della presenza dei rifiuti radioattivi.

Oggi siamo nelle condizioni di rivisitare queste inchieste e di farlo, soprattutto, in base ad alcune situazioni e ad alcuni affondamenti rispetto ai quali è difficile capire il motivo per cui essi non siano stati oggetto di approfondimento. Voglio portare un esempio preciso, in una zona precisa, di una nave precisa: essa si chiama Rigel ed è una nave particolare. Rispetto ad essa, infatti, si è già consumato un processo, arrivato a un pronunciamento a livello di Cassazione. Ha dunque attraversato diversi gradi di processo; il 20 marzo 1995 c'è stata la prima sentenza, quella di primo grado. In seguito, c'è stato l'appello nel 1999 e, finalmente, il 6 marzo



2001, dopo che quest'inchiesta era stata archiviata, si è avuto il pronunciamento definitivo.

È stato, così, possibile dimostrare che sicuramente la nave è stata affondata e che si è trattato di un naufragio doloso. C'è stata una condanna per questo. Sicuramente, inoltre, c'è stata la truffa ai danni delle assicurazioni che, come sappiamo, sempre o quasi sempre accompagna questi traffici. È altresì certo che tutta la dinamica dell'affondamento della nave sia stata abbastanza insolita: dieci ore per l'affondamento, un percorso travagliato da un porto all'altro e altri particolari di questo genere. Sicura è anche la presenza a bordo di 1700 tonnellate di granulato di marmo, che, come sappiamo, costituisce un altro elemento che in genere i giudici classificano come spia di tanti affondamenti dolosi di rifiuti radioattivi per via del fatto che il granulato di marmo scherma la radioattività. Infine, è sicuro che ci fossero dei blocchi di cemento, i quali sono anch'essi considerati degli elementi importanti. Non solo. Agli atti di questi processi ci sono molte intercettazioni, due delle quali sono molto importanti e significative. Una, in particolare, consiste in una conversazione tra un operatore del traffico, che poi ha confessato il naufragio doloso, e un signore che si trovava a Limassol in Cipro, dove la nave sarebbe dovuta arrivare. Si sente che uno dice all'altro: « forse dovresti sapere che noi trasportiamo anche merda » — e mi scuso se uso questa parola —, col quale termine è chiaro che non indicava cioccolatini.

Di cosa si trattava? È ipotizzabile che, accanto a questo che i giudici hanno definito un bazar — con materiali scaduti, che vanno dalle Mercedes allo spumante, da macchinari fuori uso per il riciclo della plastica, a tutta una serie di altre cose, come la polvere di marmo e rifiuti ferrosi — ci fosse anche la presenza di rifiuti di tipo radioattivo?

In questi quindici anni, dunque, non sappiamo cosa abbia impedito, visto la certezza e la forza del sospetto, di andare giù a vedere. Lo stesso procuratore Ci-

sterna, che adesso ha un ruolo importante nella direzione nazionale dei magistrati, ha detto, nei giorni scorsi, che allora fu compiuta una ricerca, ma fu compiuta con mezzi probabilmente inadeguati e, soprattutto, fu compiuta sulla base delle coordinate del comandante che si sono poi rivelate inesatte. Egli ha aggiunto che oggi, con le strumentazioni e con i mezzi disponibili, sarebbe un gioco abbastanza semplice andare a indagare. Dunque io chiedo: perché non si va a indagare per togliere questo peso dal cuore di tanti cittadini? Quella ionica, infatti, è una zona che viene danneggiata anche soltanto dai sospetti e dalle notizie, a parte i possibili pericoli per la salute e per l'ambiente marino.

Peraltro, l'inchiesta della Rigel si lega, attraverso le intercettazioni di cui ormai si è parlato molto anche sui giornali — che hanno dato l'annuncio dell'affondamento scrivendo « il bambino è nato » — a quell'inquietante ritrovamento, nella casa di Giorgio Comerio, di una frase datata al 21 settembre 1987, quando appunto affondò la Rigel, che recita: « *lost the ship* », persa è la nave per trascuratezza dei caricatori. Inoltre, un grande personaggio e una grande personalità presente in questa inchiesta, come Natale De Grazia, che è stato molto ricordato in questi giorni, ha dimostrato che quel giorno, sulla base di accertamenti dell'IMO, organismo internazionale, e dei Lloyds, era affondata solo quella nave; ci sarebbe, quindi, un collegamento diretto con Giorgio Comerio e con tanti altri traffici che i magistrati hanno segnalato. Forse, attraverso un'operazione di ricerca, sarebbe possibile arrivare alla verità.

Rispetto alla Rigel, aggiungo solo un altro dato. Il pentito Fonte ha parlato del coinvolgimento in questa operazione di un clan locale del melitese: il clan Iamonte, che avrebbe fatto da *service* a tutta l'operazione.

Negli atti parlamentari della quattordicesima legislatura, nella Commissione di inchiesta Alpi-Hrovatin, esattamente nella seduta del 20 ottobre 2004, ho trovato una cosa interessante e anche inquietante. Un

tale Sebri, uno dei protagonisti dei traffici internazionali legato a Nicolas Brizio — altro trafficante, legato a sua volta a Spada in un sistema di personaggi e di intrecci che fu svelato da Romanelli in un'inchiesta a Milano —, interrogato dal Presidente Taormina, disse che non aveva parlato prima di queste cose perché aveva paura: vi erano, infatti, interessati i calabresi.

Il Presidente chiese, quindi, a quali calabresi si riferisse, ed egli rispose: « Iamonte ». A questo punto il Presidente domandò se intendeva quegli stessi Iamonte di cui aveva già affermato che svolgevano traffici di rifiuti da Saline Ioniche — Saline Ioniche è un porto della ionica, vicino a Melito Porto Salvo — e Sebri rispose di non aver mai accennato a Saline Ioniche. Il Presidente Taormina, con molta sicurezza, ribadisce che questo dato glielo può dare lui, in quanto è lì che il traffico avviene. Inoltre, fa presente al Sebri che, in realtà, egli ha già colpito la mafia additandola come partecipe al traffico di rifiuti tossici.

Ciò che intendo sottolineare con questo episodio, è il fatto che un Presidente della Commissione, con grande sicurezza, affermi che da Saline Ioniche, cioè, da un porto, parte un traffico di rifiuti tossici e radioattivi; ciò dovrebbe far porre una domanda, e questa domanda attende anche una risposta.

È, infatti, necessario capire sulla base di quali elementi viene formulata un'affermazione così pesante all'interno di una inchiesta altrettanto importante.

L'ultima richiesta che avanziamo alla Commissione è che vorremmo che essa scegliesse anche Crotona come luogo da visitare; per la Calabria sarebbe importante. Crotona, infatti, è diventato un grumo dove si sono assommate diverse inchieste che riguardano i rifiuti; a Crotona ci sono stati bambini colpiti da malattie legate al fatto che nelle scuole venivano usati, dalle ditte costruttrici, come la Pertusola, materiali inquinanti; nei mari di Crotona sono stati gettati rifiuti; adesso stanno emergendo altre inchieste che non riguardano i rifiuti, ma le energie. Probabilmente, quindi, il caso Crotona merita

un'attenzione nuova; la città di Pitagora e di Milone, segnata da una storia così importante, oggi viene consegnata all'immaginario collettivo come « Rifiutopoli », e questo è un fatto assolutamente molto grave.

Un'altra cosa che chiediamo con molta chiarezza è che la Commissione provi ad audire Giorgio Comerio. È francamente inquietante che un personaggio al centro di tanti traffici e tante dicerie, di cui è, tra l'altro, stata già accertata la caratura in diverse inchieste che riguardano le armi, le telemine eccetera, non sia mai stato audito, a quanto risulta, dalla Commissione parlamentare d'inchiesta.

Mi dite che è irreperibile, ma io credo, tuttavia, che sia importante porre delle domande a Comerio, il commesso delle scorie, anche rispetto a questioni che sembrano locali, ma che in realtà sono devastanti dal punto di vista dell'immagine. A Galatro, che non è sul mare, ma è un paese della Piana di Gioia Tauro, i cittadini da tempo segnalano fenomeni strani, come interramenti, pesci deformati nelle acque del fiume che porta al Metramo, la grande diga nella piana di Gioia Tauro. Nel corso di un'assemblea svoltasi in quel luogo con la partecipazione di diverse testimonianze, il procuratore Neri ha confermato che Giorgio Comerio, con la sua società di georadar, era stato per un mese a lavorare in quelle zone.

Sappiamo perfettamente che non c'è una connessione tra la società di un dato signore che lavora in un luogo e il fatto dei rifiuti; sappiamo bene che gli allarmismi delle persone forse sono eccessivi. Tuttavia, accertare, fare domande e ottenere delle risposte è necessario. La situazione strana che si è creata in Calabria sulla questione delle navi veleni e dei rifiuti in genere, consiste nel fatto che anziché avere delle risposte a delle domande, continuano a sorgere nuove domande e nuove inquietudini. Bisogna che si ponga fine a tutto questo.

**PRESIDENTE.** Grazie, dottor Barillà. I lavori in Aula ricominciano alle 15. Poiché la votazione è fissata per le 15.30, pos-

siamo continuare i nostri lavori sino alle 15.15. Vorremmo, comunque, chiedere dei chiarimenti sugli argomenti esposti, dovremo fissare un'altra audizione.

NUCCIO BARILLÀ, *Componente direttivo Legambiente*. Presidente, vorrei prima brevemente consegnare qualcosa alla Commissione. È un'immagine che intendiamo far diventare una cartolina: si tratta di una nave sicuramente affondata nella zona di Capo Spartivento, tra le ventuno e venticinque miglia, in una zona di rispetto tra le acque territoriali e le acque internazionali.

STEFANO LENZI, *Responsabile dell'ufficio legislativo del WWF Italia*. Il 30 settembre abbiamo mandato alla Presidenza delle commissioni bicamerali rifiuti, criminalità organizzata e sicurezza dello Stato una nota. L'abbiamo poi duplicata per l'audizione odierna e ne abbiamo inviata una copia alla Presidenza del Consiglio. La parola d'ordine dell'operazione trasparenza ci trova assolutamente concordi con Legambiente.

Noi vorremmo sottolineare un dato. Non ci nascondiamo che — come si evince, fra l'altro, dalle operazioni che si stanno svolgendo sulla sospetta Cunski — identificare un relitto, cercare di caratterizzarne il contenuto, metterlo in sicurezza e bonificare la zona, anche per questioni legate alla profondità e ai tempi in cui questo relitto è stato sommerso, sono operazioni che comportano una serie di difficoltà.

Il problema è l'andamento « carsico » che spesso prendono le vicende italiane. In questa problematica, gli elementi di conoscenza di base sono sufficienti, perlomeno, la consapevolezza che se ne ha sembra sufficiente. Sappiamo, infatti, che intorno alla metà degli anni Ottanta scoppia la questione delle « navi dei veleni », e nei primi anni Novanta, con la vicenda della Rosso, emerge la questione delle « navi a perdere ». Inoltre, a metà degli anni Novanta emerge, in maniera eclatante, la questione del traffico illecito di rifiuti coniugato col traffico d'armi a livello internazionale.

Tutti questi passaggi, che hanno visto anche una forte attenzione da parte dell'opinione pubblica, non hanno poi visto, come spesso succede in questo nostro Paese, una capacità di attrezzarsi e di dare una risposta tale da consentire di svolgere oggi le adeguate attività di indagine con l'utilizzo degli strumenti più adatti. Direi, piuttosto, che hanno visto una certa improvvisazione che, comunque, sembra essere superata in questi giorni.

C'è da augurarsi che l'intervento della Ocean, con le attrezzature di cui essa dispone, possa consentire perlomeno di arrivare all'identificazione del problema. Naturalmente, in seguito, bisognerà impostare tutte le attività successive. Dal punto di vista di un intervento tecnico amministrativo, di fronte a un inquinamento, c'è bisogno di compiere quelle attività che ricordavo e che voglio ancora ricordare: identificazione strutturale del relitto, identificazione e caratterizzazione del carico, ricerca dei migliori modi per recuperare il carico, messa in sicurezza del relitto e bonifica dell'area, laddove l'inquinamento perduri. Queste operazioni devono essere ripetute per tre volte, dal momento che Fonti indica altri due relitti: a Maratea e davanti a Melito Porto Salvo. Queste sono già tre, ma nelle dichiarazioni di Fonti si parla di trenta relitti.

C'è stata, inoltre, un'indiscrezioni piuttosto singolare, dal nostro punto di vista — ma certamente più facile per voi da appurare — venuta dal Copasir, con l'ammiraglio Branciforte, direttore dell'AISE, ex SISMI, che dichiara che invece che i relitti affondati sono cinquantacinque.

Voi capirete bene che, ovviamente, tutto questo implica che non sia più un fuoco di paglia come quelli che abbiamo visto a metà degli anni Ottanta; allora, infatti, ricorderete, si trattava di navi, come la Karin B e la Zanubia, che tornavano e arrivavano nei porti e c'era una grande sensibilità dell'opinione pubblica. Agli inizi degli anni Novanta, poi, c'è stato lo spiaggiamento della Rosso, fino a quando, recentemente, nel 2004, con la

chiusura del problema della Rosso, si è iniziato a domandarsi dove fossero mai finiti quei benedetti rifiuti.

Quando noi diciamo «operazione trasparenza» e avanziamo determinate richieste — poi lascio subito la parola al Patrizia Fantilli per un'anatomia di un'archiviazione —, dobbiamo renderci conto che se le amministrazioni non hanno delle strumentazioni e dei poteri adatti, se la magistratura non ha il coordinamento, la consulenza e i fondi adeguati, necessari per intervenire sia nella parte civile, sia nello sviluppo dell'incidente probatorio, esse non riescono ad arrivare a delle verità.

È fondamentale che ci sia una rete di collaborazione e che siano disponibili quegli strumenti straordinari che brevemente illustreremo in seguito e che troverete tra le proposte che abbiamo avanzato nella lettera al Presidente del Consiglio e alle Commissioni. Tali strumenti sono necessari per arrivare a ottenere un risultato che sia davvero duraturo e fare chiarezza su queste vicende. Attualmente esistono delle consapevolezza ma non c'è chiarezza. Io credo che appunto l'archiviazione del caso della Rosso serva a capire quale sia il rischio che di nuovo abbiamo di fronte.

*PATRIZIA FANTILLI, Responsabile dell'ufficio legale e legislativo del WWF Italia.* Buonasera. Sono Patrizia Fantilli e sono responsabile dell'ufficio legale e legislativo del WWF Italia.

Abbiamo ritenuto interessante riportare l'attenzione sulla questione della Rosso. Il presidente poco fa l'ha citata. Vi ringraziamo per questa nostra audizione e per il fatto che la Commissione si recherà in quei luoghi; vi ringraziamo, inoltre, per l'attenzione che la Commissione ha dimostrato non solo verso la questione delle navi a perdere, ma anche verso questo episodio che forse, in un momento in cui l'attenzione mediatica è concentrata altrove, rischia di essere un poco dimenticato. Mi riferisco agli scarichi e all'inquinamento del fiume Oliva, alle discariche di Grassullo, Amantea, Serra d'Aiello e tutti i paesi intorno, problemi per i quali esiste

già un'indagine in corso condotta dal dottor Giordano.

Sono già stati compiuti i primi rilievi dalla procura e dall'Arpacal, l'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente calabrese.

Nella prima perizia presentata al dottor Giordano dal dottor Brancati — immagino che l'abbiate, in caso contrario, sarebbe importante che voi l'acquisite — si evidenziano già delle conclusioni molto negative e inquietanti. Il dottor Brancati conferma l'esistenza di un eccesso statisticamente significativo di mortalità in quell'area; si conferma l'eccesso statisticamente significativo di ricoveri ospedalieri; si conferma, altresì, l'esistenza di un pericolo attuale per la popolazione residente, per la salute e un rilevante danno ambientale. La perizia prosegue affermando che menzione specifica e particolare merita il rilevamento di radionuclidi artificiali, in particolare dell'isotopo del cesio 137, che tutti noi abbiamo conosciuto attraverso la storia di Cernobyl.

Vorrei rivolgere una richiesta, una preghiera e un appello alla Commissione affinché ci sia una particolare attenzione anche verso le aree a terra del territorio calabrese, in particolare verso queste appena elencate.

È ovvio che nessun giudice o magistrato ormai, essendo il procedimento che riguardava la Rosso, ex Jolly Rosso, durato oltre quindici anni — diciannove, per l'esattezza —, potrà più accertare che ci sia un nesso tra quello che si sta trovando adesso ad Amantea e quello che molto probabilmente conteneva la Rosso. Ci sembrava, tuttavia, molto interessante ricordarvi l'archiviazione della procura di Paola, avvenuta il 7 gennaio 2009. Se non la conoscete, vi prego davvero di leggerla. Si tratta, infatti, di una storia emblematica di quello che non dovrebbe più succedere. Purtroppo è successo, ma non deve più accadere.

All'epoca dei fatti, c'è stata un'assoluta mancanza di coordinamento. Ciò non è avvenuto per colpa dei magistrati — stiamo, infatti, parlando di magistrati del calibro di Neri ed altri —, ma perché non

c'erano e non ci sono tuttora coordinamenti tra le procure, neanche tra procure della stessa regione che indagano su fatti simili. Questo procedimento ha avuto una storia davvero singolare.

Per farla breve, le indagini iniziate dalla procura di Reggio Calabria finiscono poi nel 2000 spezzate in due tronconi: uno a La Spezia e uno a Lamezia Terme. La procura di Lamezia impiega tre anni per accorgersi che non aveva la competenza territoriale e, dal 2000, trasmette gli atti alla procura di Paola nel 2003. Questo è già di per sé un fatto singolare. Ripeto, ciò non avvenne per responsabilità dei magistrati, almeno spero.

È evidente che parliamo di procure poco attrezzate: ci dicevano all'epoca che per l'indagine della Rosso la procura di Paola aveva un vigile urbano.

In questo caso, non c'era stato un affondamento ma, per questioni meteorologiche, ci fu uno spiaggiamento della nave sulla spiaggia di Formiciche. Arriviamo, così, al 2009 — il fatto è successo nel dicembre del 1990 — con una motivazione di archiviazione davvero singolare. Se si leggono le prime cinque pagine, un comune mortale penserebbe che si andrà avanti con le indagini; invece, nelle ultime quattro righe, il pm dottor Francesco Greco, chiede di archiviare.

Vi leggo solo i passaggi più importanti, ne vale la pena. Inizia dicendo che la Rosso veniva definita « la nave dei veleni » per essere, negli anni Ottanta, rimasta coinvolta in trasporti internazionali di rifiuti tossici. Mette in evidenza il fatto che il carico che era nelle stive fosse poi apparso difforme da quello ufficiale che era stato dichiarato. Mette in evidenza il fatto, noto ormai anche ai bambini, che la falla aperta nella Rosso aveva gli spigoli rivolti verso l'esterno, pertanto era chiaro che era stata aperta dall'interno e non da un scoglio o altro. Sottolinea anche il fatto inquietante che non sia avvenuto nessun tentativo di salvare la nave, nonostante nelle immediate vicinanze vi fosse un'altra nave dello stesso armatore, la Jolly Giallo. Il pm Greco scrive anzi che l'interrogatorio dell'allora comandante della Capitane-

ria di Vibo Valentia, Bellantone, era stato « inquietante », così viene definito dal pubblico ministero. A questo punto rispunta il nome di Comerio: Bellantone, infatti, dice che quando andò a fare il sopralluogo dentro la Rosso, vide degli strani simboli fatti a triangolo, cioè i famosi simboli dell'Odm di Giorgio Comerio.

Scriva ancora il pubblico ministero che gli armatori, per scaricare il carico della nave, almeno quello ufficiale, erano stati autorizzati a utilizzare una parte di un territorio vicino ad Amantea; è stato, invece, accertato che sono stati utilizzati altri luoghi non autorizzati. Dice testualmente: « l'indagine svolta è tesa ad accertare anche il perché gli scarichi e i conseguenti reinterri siano avvenuti anche in altre località non autorizzate, specificamente le località » e indica località tra cui, appunto il fiume Oliva e Serra d'Aiello. Anche in questo caso, inoltre, viene ritrovato il famigerato granulato di marmo, e non vi devo certo dire io perché spesso si trova tale materiale in questo tipo di navi con carichi speciali.

Si aggiunge che il pm, all'epoca, nel 2005, aveva chiesto la proroga delle indagini preliminari, in quanto confermava la sussistenza di indizi che apparivano fondati. Arriviamo, così, all'ultima pagina, che si conclude con la richiesta di archiviazione: buona parte dei reati erano, infatti, ormai prescritti. Non si trattava di omicidio e ormai erano trascorsi diciannove anni.

Perché, dunque, è trascorso tutto questo tempo? Abbiamo visto che ci sono stati diversi problemi: mancanza di risorse della procura e mancanza di coordinamento. Abbiamo anche visto quale stranissimo e lunghissimo giro abbiano fatto le indagini, insieme ai fascicoli processuali.

Tutto questo lo abbiamo menzionato per richiamare l'attenzione della Commissione sul problema relativo a quanto ora sta emergendo e sulla necessità che vi sia un finanziamento importante. Sappiamo che non è la Commissione a decidere di questo; tuttavia, voi, in quanto parlamentari, voterete la legge finanziaria. È assolutamente necessario un finanziamento

importante per tutto quello che riguarda le navi dei veleni e, in particolare, per la discarica di Amantea, che è una delle questioni più urgenti.

Concludo riacciandomi a quello che ha detto il collega di Legambiente. Colgo questa occasione per richiamare l'attenzione della Commissione sulla necessità della riforma del codice penale con l'inserimento dei delitti ambientali. Siamo, credo, l'unico Paese in Europa che ha ancora un sistema per il quale tutti i cosiddetti reati ambientali, tranne il traffico illecito di rifiuti, per fortuna, sono ancora di natura contravvenzionale; i risultati sono questi, ovvero, le prescrizioni che intervengono dopo al massimo cinque anni. Sappiamo benissimo quanto spesso siano complesse e lunghe le indagini che riguardano i grandi inquinamenti, come questo delle navi dei veleni. Si tratta di un tallone d'Achille pesantissimo che l'Italia non si può più permettere.

Mi permetto ancora di ricordarvi che pochissimi giorni fa, il ministro Prestigiacomo ha concluso un'importante convenzione con la DIA per il traffico illecito di rifiuti. Si tratta di un accordo per lavorare insieme, in maniera strutturata, tra il Ministero dell'ambiente e la DIA; tuttavia, esso riguarda solo il traffico illecito di rifiuti, in quanto solo quello è un delitto ambientale. Lo stesso Ministro Prestigiacomo ha di nuovo promesso che si occuperà della questione della riforma del codice.

Sono tre o quattro legislature — abbiamo perso il conto — e più di quindici anni che si avanzano disegni di legge da parte di questa Commissione. Se mi posso permettere, dobbiamo dire che avete presentato degli ottimi disegni di legge, sia con la Commissione presieduta dall'onorevole Russo, che con la Commissione precedente; ci sono altri due disegni di legge presentati dall'onorevole Realacci e altri ancora presentati dai vari ministri dell'ambiente che si sono succeduti in quattro legislature.

L'inserimento dei delitti ambientali è assolutamente necessario, altrimenti non

potremo neanche recepire la direttiva europea in maniera corretta entro un anno, cioè entro la fine del 2010.

Io vi ringrazio e scusate la fretta.

**PRESIDENTE.** Purtroppo siamo noi a doverci scusare. Proporrei alla Commissione di fissare un'ulteriore audizione, in quanto ci sono ancora dei punti da chiarire. Io alle 15 dovrò incontrare il procuratore Grasso per un protocollo di cooperazione di cui abbiamo già parlato e che deve essere rinnovato. Ci sono molti punti sui quali avremmo bisogno di porre domande e richiedere chiarimenti: non credo che valga la pena farlo in cinque minuti. Personalmente sono sempre stato d'accordo sulla necessità di una riforma del codice penale, tuttavia comincio a sospettare che se aspettiamo che si riformi il codice penale, non avremo più il reato ambientale. Forse, quindi, è meglio optare per un buon testo unico, con una buona legge, che potrebbe essere acquisito in un secondo momento. Per fare troppo, infatti, si rischia di non fare nulla.

Ancora molte grazie e cerchiamo fin d'ora di trovare un inserimento per una seconda audizione.

**STEFANO LENZI, Responsabile dell'ufficio legislativo del WWF Italia.** Una sola precisazione. Il presidente della Commissione ha già ricevuto le copie anche delle proposte da noi avanzate sia al Presidente del Consiglio, sia alle Commissioni. Quando ci rivedremo, quindi, potrete tener conto di quello che abbiamo scritto nero su bianco. Grazie.

**PRESIDENTE.** Scusate, un'ultima cosa. Prima ho dovuto togliere la parola al dottor Barillà che stava spiegando qualcosa. Gli chiederei di riassumere in due parole.

**NUCCIO BARILLÀ, Componente direttivo Legambiente.** Due ricercatori, nel 2006, mi pare, avevano individuato, come spesso capita, dei relitti con lo scan sonar, tra cui questo che si trova a circa venti o venticinque miglia da Capo Spartivento. Le

cose coincidono. Si tratta sicuramente di una nave moderna, in ferro, certamente un mercantile, in quanto ha il ponte scoperto. In quella zona ci sono state anche delle guerre e delle battaglie, tuttavia il relitto non presenta tracce di cannoni o mitragliette. Ci dicono che cercare questo tipo di navi a quelle profondità — si tratta di mille e settecento metri, circa; in fondali vulcanici —, per chi si occupa di queste ricerche, non è un'operazione difficile. Ci sono anche società italiane in grado di farlo e quella che il Governo ha incaricato, la Saipem, è sicuramente tra queste e dispone di una flotta molto attrezzata per svolgere queste ricerche e questi approfondimenti.

Eliminare dalla testa dei cittadini questa preoccupazione è il minimo. Se poi troviamo anche dei bronzi, evitiamo anche la polemica sui bronzi.

PRESIDENTE. Mi scusi, questa ripresa come è stata fatta?

NUCCIO BARILLÀ, *Componente direttivo Legambiente*. Tramite delle sonde che si attaccano alle navi e, quando emettono un segnale, significa che c'è qualcosa da osservare. In quell'ambito specifico non serviva, in quanto si trattava di una ricerca di natura archeologica; oggi, tuttavia,

ritorna di attualità. Si tratta solo di un esempio per dimostrare come cercando, si trova.

È evidente che se non si trovano rifiuti è meglio, siamo tutti più felici. Però, in questo modo, le persone sono più tranquille e si evitano inutili danni economici, concreti per la popolazione, dovuti al danno di immagine.

PRESIDENTE. Magari su questo sarebbe opportuna un po' di prudenza, prima di dire che si tratta di un'altra nave.

NUCCIO BARILLÀ, *Componente direttivo Legambiente*. Assolutamente, noi lo portiamo solo come esempio per dimostrare come sia relativamente facile e poco costosa oggi la ricerca.

PRESIDENTE. Grazie. Rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

**La seduta termina alle 15.15.**

---

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

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

---

*Licenziato per la stampa  
il 20 novembre 2009.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

€ 0,35



\*16STC0005820\*