



Senato della Repubblica



Camera dei deputati

Giunte e Commissioni

XVI LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 33

**COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA
sul fenomeno della mafia e sulle altre
associazioni criminali, anche straniere**

AUDIZIONE DEL CAPO DI STATO MAGGIORE
DELLA MARINA MILITARE, AMMIRAGLIO DI SQUADRA
PAOLO LA ROSA E DEL COMANDANTE GENERALE
DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA
COSTIERA, AMMIRAGLIO ISPETTORE CAPO (CP)
RAIMONDO POLLASTRINI

35^a seduta: mercoledì 16 dicembre 2009

Presidenza del Vice Presidente Luigi DE SENA

I N D I C E**Sulla pubblicità dei lavori**

PRESIDENTE:	
- PISANU (PdL), senatore	Pag.3

Comunicazioni del Presidente

PRESIDENTE:	
- PISANU (PdL), senatore	Pag. 3

Audizione del Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, Ammiraglio di Squadra Paolo La Rosa e del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Raimondo Pollastrini

PRESIDENTE:		<i>LA ROSA, Capo di Stato maggiore della Marina militare</i>	<i>Pag. 4</i>
- PISANU (PdL), senatore	Pag. 10, 15, 16	<i>POLLASTRINI, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera</i>	10
VELTRONI (PD), deputato	15		
CARUSO (PdL), senatore	16		
TASSONE (UdC), deputato	17		
ARMATO (PD), senatore	18		

Interviene il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, Ammiraglio di Squadra Paolo La Rosa, accompagnato dal Contrammiraglio Fabio Caffio e dal Capo di 1ª classe Saverio Rizzo e il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo (CP), Raimondo Pollastrini accompagnato dal Capitano di Vascello Giovanni Pettorino.

I lavori iniziano alle ore 14,05.

(Si approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito).

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

PRESIDENTE. Comunico che si è conclusa la procedura di conferimento di incarico di collaboratore a tempo pieno della Commissione della dottoressa Domenica Manti, la quale, avendo prestato giuramento, può partecipare ai lavori della Commissione.

Comunico altresì che la missione a Milano di una delegazione della Commissione, già prevista per il 10 e 11 dicembre, è stata rinviata al 21 e 22 gennaio prossimi, compatibilmente con gli eventuali impegni del Parlamento per quella data.

Audizione del Capo di Stato maggiore della Marina militare, ammiraglio di Squadra Paolo La Rosa e del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera, Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Raimondo Pollastrini

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Capo di Stato maggiore della Marina militare, ammiraglio di Squadra Paolo La Rosa e del Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera, ammiraglio ispettore capo (CP) Raimondo Pollastrini, chiamati dalla Commissione a riferire sugli affondamenti di navi imputabili presumibilmente alla criminalità organizzata.

Do quindi la parola all'ammiraglio La Rosa che svolgerà la sua relazione introduttiva.

LA ROSA. Signor Presidente, con il privilegio di esprimermi dinnanzi a un così alto consesso, desidero innanzitutto portare a lei ed agli onorevoli senatori e deputati della Commissione il saluto della Marina militare italiana.

Svolgerò la mia relazione avvalendomi del supporto di *slides*, in modo da permettere a tutti voi di seguire più agevolmente il mio discorso.

L'affondamento di una nave è uno dei più gravi sinistri marittimi, spesso causa della perdita di vite umane, oltre che del carico.

È dopo il disastro del «Titanic» che la comunità internazionale si è mobilitata per introdurre una serie di norme a salvaguardia della vita umana in mare. Nel 1914 vide la luce una convenzione, la International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), poi emendata più volte, fino all'ultima versione adottata nel 1974 dall'IMO, l'Organizzazione delle Nazioni Unite preposta allo specifico settore.

La regolamentazione internazionale delle attività marittime è accresciuta da ulteriori convenzioni, quali quelle relative alla prevenzione dagli inquinamenti causati da navi (1973, MARPOL Convention) e dallo scarico di rifiuti e dall'affondamento delle stesse navi (1972, London Dumping Convention) ed alla tutela dei beni archeologici sommersi (2001, Convenzione UNESCO).

In Italia, la materia di queste convenzioni non ricade sulle competenze dirette del Ministero della difesa, bensì di altri Dicasteri, primariamente quelli dei trasporti e dell'ambiente.

La Marina è comunque interessata, sia attraverso le Capitanerie di porto – Corpo che le appartiene organicamente, pur dipendendo funzionalmente dal Ministero dei trasporti – sia per le sue funzioni concorsuali nel campo della tutela ambientale e della sorveglianza sulle attività marittime nelle zone extraterritoriali sotto giurisdizione nazionale.

Le competenze dirette della Marina sono invece riferibili alla difesa marittima del territorio e delle relative vie di comunicazione marittime, alla sicurezza militare degli spazi aeromarittimi, alla protezione degli interessi vitali del Paese e della vita dei cittadini in alto mare, inclusa la funzione di vigilanza sulle attività marittime ed economiche, comprese quelle di pesca, sottoposte alla giurisdizione nazionale nelle aree extraterritoriali sulla base della cosiddetta legge sulla difesa del mare, la legge n. 979 del 31 dicembre 1982.

Il riscontro operativo lo dimostra, con quattro navi in questo momento in attività: si tratta, rispettivamente, di una nave di vigilanza della pesca nello stretto di Sicilia; di una nave di contrasto della pirateria in Corno d'Africa; di una nave di sorveglianza marittima delle acque del Libano e, infine, di una nave di contrasto del terrorismo marittimo nel Mediterraneo orientale.

Quanto alle attribuzioni delle Capitanerie di porto nel campo della sicurezza in mare, collegate con la salvaguardia della vita umana, con la sicurezza delle navi, dei carichi e dei porti, con la salvaguardia dell'ambiente marino e con il controllo della filiera della pesca, rimando alla successiva relazione del Comandante generale.

Il contributo concorsuale del dispositivo della Marina si realizza sotto il profilo della sorveglianza marittima, ove, a similitudine di quanto avviene in buona parte dei Paesi, essa svolge un ruolo guida tra le agenzie a vario titolo coinvolte nei traffici marittimi. Ciò grazie alla varietà dei mezzi ed ai collegamenti con le omologhe Marine per esigenze di difesa nazionale, che ne fanno da sempre gli attori primari sul mare.

Questo ruolo è evidente in Italia, dove, nel 2008, il Governo ha dato mandato alla Marina di realizzare il cosiddetto Dispositivo Interministeriale Integrato di Sorveglianza Marittima (DIISM). Si tratta di un sistema centrato sulla centrale operativa della Squadra navale (che si trova a Santa Rosa, nelle vicinanze di Roma, anzi, approfittando dell'occasione per invitare la Commissione a visitarla), dove si sta sviluppando la rete di collegamenti sulla raccolta dei dati sui traffici marittimi a livello inter-agenzia.

Analogo approccio viene applicato in campo internazionale, dove la nostra Marina ha realizzato nel 2006 un Centro per il controllo dei traffici marittimi, denominato Virtual Regional Maritime Traffic Center (V-RMTC), che permette lo scambio di dati con altre 29 Marine operanti nel Mediterraneo, Mar Nero e approcci orientali e occidentali, nella Regione cosiddetta del Mediterraneo allargato. La peculiarità del V-RMTC consiste nel raccordare Paesi appartenenti a differenti organizzazioni e culture, permettendo di espandere significativamente lo scambio di informazioni già in atto tra le Nazioni della NATO e dell'Unione europea: un vero salto di qualità per la sicurezza, promosso proprio dalla Marina italiana. Nella *slide* che vedete vi è una chiara rappresentazione della quantità di dati di cui disponiamo, che riusciamo ad avere grazie a questo sistema di concezione italiana: ciascuno di quelli indicati è un bersaglio navale in un preciso momento.

Per rafforzare tale sistema, la Marina ha sostenuto una rete federativa di collegamento tra sistemi regionali, analoghi al V-RMTC, ma operanti in altre aree del mondo, nell'ambito di un progetto denominato Trans-Regional Maritime Network, di cui prevediamo la firma dell'accordo tecnico-operativo entro il 2010. Se mi consente, signor Presidente, il concetto è dunque che un problema che si manifesta oggi in un mare prospiciente alle nostre coste può essere nato due, tre o quattro settimane fa in mari assai lontani: se abbiamo un trasferimento di informazioni tra tutte le marine del mondo, evidentemente riusciamo a svolgere meglio l'azione di controllo nei confronti di questi traffici.

La sorveglianza subacquea è parte della sorveglianza marittima, tuttavia con una caratterizzazione assolutamente distinta, in funzione delle previsioni del diritto, delle diversità ambientali, dei condizionamenti operativi, delle specificità collegate all'impiego delle sue proprie metodologie, tecnologie ed apparecchiature. Ciò richiama l'esigenza di sorvegliare non solo la superficie dei mari, ma anche gli spazi marittimi sommersi ed il fondo marino, sottoposti alla sovranità o alla giurisdizione italiana, dove risiedono sostanziali interessi nazionali in termini di risorse naturali, installazioni industriali, linee di comunicazione e tutela del patrimonio ambientale.

All'interno di questo quadro si pone anche la valorizzazione, da parte della Marina, delle informazioni relative all'affondamento di navi, che non attiene all'investigazione dei relitti, né alle cause degli affondamenti, riferibili alle eventuali inchieste di «sinistro marittimo» aperte dalle Capitanerie di porto nei casi previsti dal codice della navigazione, ma alla registrazione delle posizioni, se note, per l'influenza che esse possono avere per la difesa del Paese in mare, rispetto a due specifiche tipologie di minaccia militare: quella dei sommergibili e quella delle mine, caratterizzate da altissima pericolosità, perché occulte.

Questo consente una notazione importante ai fini dell'indagine: l'interesse primario ai fini della difesa militare sottomarina si limita a fondali non molto elevati, compatibili con le minacce citate, mentre, ancora più in generale, la priorità assoluta è data alla conoscenza dell'ubicazione dei relitti in zone a bassissima profondità, dove possono costituire un pericolo per la navigazione. Per i sommergibili le quote operative possono ordinariamente raggiungere i 300 metri, utili per minacciare i traffici marittimi, ovvero raccogliere gran copia di informazioni, con straordinari vantaggi operativi e tattici. Sono gli stessi vantaggi che portano perfino i trafficanti di droga ad utilizzare esemplari, per ora rudimentali, di sommergibili e tutto lascia presagire che nel tempo questi mezzi potranno evolversi, diventare più sofisticati e quindi più richiesti, nonché realizzati in grandi serie e conseguentemente a costi inferiori, estendendone l'utilizzo a varie forme di criminalità, non ultimo il terrorismo.

Le foto che vedete nella *slide* riprendono mezzi sommergibili mentre trasportano droga nel Continente americano, da Sud a Nord. Rispetto a questa minaccia, la Marina dispone di navi con capacità antisommergibili, elicotteri e velivoli da pattugliamento marittimo con sensori specifici, quali *sonar*, boe sonore attive e passive, rivelatori di anomalie magnetiche, intensificatori di luce, apparati all'infrarosso ed idonei sistemi di contrasto, primariamente costituiti dai siluri. In questo quadro, per sorvegliare gli spazi subacquei da possibili sommergibili intrusi, risulta utile conoscere la posizione dei relitti poiché, trattandosi di grosse masse ferrose, possono influenzare la discriminazione dei reali battelli, che possono utilizzarli per dissimulare la propria posizione. Per questo motivo, l'Istituto idrografico della Marina dispone di carte che riportano le posizioni dei relitti noti, di massima le navi affondate durante la guerra, scafi su cui i Paesi di bandiera possono vantare diritti e che sono considerati nella prassi internazionale sacrari militari inviolabili.

Sappiamo che tali carte non riportano tutti gli scafi affondati: una mappatura globale è resa inattuabile per l'elevato numero di relitti, a fronte della vastità dei mari e delle alte profondità. Quanto sopra spiega anche il connotato di riservatezza di queste carte, che dipende sia dai motivi di proprietà ed inviolabilità dei relitti militari sia dall'influenza che la conoscenza delle posizioni può avere sulla condotta delle operazioni anti-sommergibili per la difesa nazionale.

Nei mari di giurisdizione nazionale ed in base agli accordi e alle convenzioni internazionali cui sovrintende l'Organizzazione idrografica inter-

nazionale, è dunque l'Istituto idrografico della Marina il responsabile della realizzazione della cartografia nautica. Per l'aggiornamento periodico delle carte nautiche le navi idroceanografiche della Marina svolgono campagne annuali, secondo un programma pluriennale.

La Marina dispone di tre navi idroceanografiche, due moderni catamarani in vetroresina per operazioni costiere ed una nave maggiore, prossima alla fine della vita operativa, per la quale è già stata avanzata la richiesta di sostituzione secondo un requisito operativo elaborato dallo Stato Maggiore della Marina. Queste navi dispongono di diversi sistemi, sia di tipo *multibeam sonar*, per mappare il fondo con onde sonore emesse da un sensore normalmente posto sotto lo scafo (quello di sinistra nella *slide*), sia di tipo *side scan sonar*, per investigare il fondo in modo dettagliato con un sensore filato in profondità e trainato a poche decine di metri dal fondo. Questi apparati, sulla base di una conoscenza approssimativa delle aree di possibile presenza di oggetti di interesse, da realizzare con un *multibeam sonar*, possono agire con onde acustiche emesse lateralmente, potendo anche fornire un'immagine approssimativa degli oggetti sommersi. Anche in questo caso, le capacità di investigazione sono limitate dalla profondità raggiungibile dal cavo rimorchiato, non superiore ai 1000 metri per le navi della Marina.

In varie occasioni, come nel caso dell'aereo della Tuninter, ammarato al largo di Palermo nell'agosto 2005, la Marina ha fornito il suo concorso alla localizzazione di relitti di aerei o imbarcazioni affondati per disastri.

La conoscenza della presenza di masse ferrose sui fondali è importante anche nel settore della guerra di mine. In questo caso l'interesse è limitato ai fondali in cui il minamento possa essere efficace, cioè inferiori ai 100 metri, sia per scopi offensivi, per valutare come disporre i campi minati, sia per scopi difensivi, per meglio dirigere le operazioni di bonifica dalle mine.

I *sonar* dei cacciamine sono analoghi a quelli delle navi idroceanografiche, con prestazioni ottimizzate per fondali inferiori. Anche i cacciamine talvolta operano nella ricerca di oggetti immersi per attività concorsuali. In questo ambito, hanno svolto vari interventi in caso di disastri, oltre ad operazioni di archeologia subacquea, sulla base di un protocollo del 1998 con il Ministero dei beni culturali. Il valore aggiunto dei cacciamine è nella disponibilità di veicoli teleguidati, denominati ROV, che possono realizzare copertura video dei fondali fino a 200 metri fornendo un notevole contributo per l'identificazione. A queste modalità concorsuali d'impiego dei cacciamine, si associano le attività di bonifica dei fondali, soprattutto lungo le rotte di accesso ai porti e nelle aree di ancoraggio del traffico mercantile.

La componente cacciamine, consistente di 12 unità, opera in base ad una programmazione periodica, mirata a verificare l'assenza dai fondali di oggetti pericolosi per il traffico mercantile e militare da e per i nostri porti; è coordinata tra i Paesi della NATO in modo che tutti i membri dell'Alleanza, e in modo indiretto l'intera comunità internazionale, possano mutuamente beneficiare dei dati disponibili. La Marina dispone anche di

una componente subacquea in grado di intervenire a quote relativamente profonde, con operatori subacquei fino a 300 metri e con minisommersibili ed *Atmospheric Diving Suit* (ADS) fino a 300 metri, utilizzando la nave appoggio e soccorso sommersibili Anteo, anch'essa prossima alla fine della vita operativa e di necessaria sostituzione con una nuova unità della quale è pronto un requisito operativo.

Lo svolgimento delle funzioni demandate alla Marina in materia di difesa marittima e di *maritime security* comporta anche un'azione di controllo e coordinamento delle attività svolte sui mari e fondali di giurisdizione nazionale, come ad esempio ricerche oceanografiche, prospezioni, perforazioni, posa di cavi e condotte sottomarine. Queste attività sono sempre più frequenti per il crescente ricorso agli idrocarburi del sottofondo e per le sempre maggiori necessità di connessioni comunicative tra i Continenti: offrendo una banda molto più ampia rispetto alle trasmissioni via etere, i cavi costituiscono un elemento fondamentale del sistema mondiale e la loro posa sottomarina deve essere disciplinata per evitare interferenze. Il controllo delle attività sui fondali è anche necessario per evitare che vi possano essere impatti sulla sicurezza dei Paesi rivieraschi, soprattutto in caso di operazioni svolte in prossimità delle coste. La Marina, ai fini delle proprie attribuzioni su tali attività, valuta le richieste avanzate dai soggetti istituzionali o privati, nazionali e internazionali. Questa azione, volta a prevenire interferenze con sistemazioni preesistenti, attività militari in corso e qualunque altro fattore attinente alla sicurezza nazionale, si conclude con un parere ad emanare il provvedimento autorizzatorio alle autorità competenti, Ministero dello sviluppo economico e Ministero degli esteri, a seconda che si tratti di soggetti italiani o stranieri.

Attraverso i dipartimenti militari marittimi competenti per giurisdizione, gli uffici delle capitanerie di porto competenti per territorio emettono ordinanze di interdizione alla navigazione ed avvisi sui previsti canali, nazionali e internazionali, affinché i naviganti siano a conoscenza di quanto in atto e si attengano alle eventuali prescrizioni per evitare mutue interferenze.

Le molteplici questioni attinenti alla materia richiamano l'importanza della definizione delle competenze giurisdizionali sul mare. La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 (detta Convenzione di Montego Bay), riconosce agli Stati costieri piena sovranità sulle proprie acque territoriali, fissate in 12 miglia dalla costa. Navi militari e mercantili di Paesi terzi possono solo transitare in queste acque, in modo inoffensivo e per reali esigenze di trasferimento tra due punti che effettivamente richiedano l'attraversamento quale percorso più breve. Tra le violazioni del principio di transito inoffensivo è previsto, tra l'altro, proprio il caso di «inquinamento intenzionale e grave».

La citata Convenzione prevede inoltre che lo Stato costiero istituisca una zona economica esclusiva (ZEE) per la tutela ambientale e la gestione, conservazione e sfruttamento delle risorse naturali, viventi o non viventi, compresa la produzione di energia dalle acque, dalle correnti o dai venti fino a 200 miglia dalle linee di base del mare territoriale. Si

tratta di una grande distanza, che solo Paesi oceanici possono fissare unilateralmente, senza interferire nell' analogo diritto di uno Stato frontista. In Mediterraneo, la definizione della ZEE va invece concordata tra i Paesi frontisti in quanto le distanze tra le coste degli Stati sono decisamente inferiori a 400 miglia, nello spirito di quella collaborazione tra i Paesi rivieraschi dei mari chiusi o semi chiusi che la Convenzione di Montego Bay ha elevato a vero e proprio principio.

Al di sotto della massa d' acqua della ZEE, ed anche al di là del suo limite, vi è la piattaforma continentale in cui lo Stato costiero ha titolo ad esercitare diritti funzionali di esplorazione delle risorse naturali (minerali quali i noduli polimetallici e il petrolio o specie viventi sedentarie). Nell' ambito della propria ZEE e piattaforma continentale, lo Stato può anche esercitare giurisdizione per la tutela del patrimonio culturale sommerso ai sensi della Convenzione UNESCO del 2001. In Mediterraneo, la ZEE è stata istituita da Cipro, Libano, Egitto e Tunisia. Altri Stati – come Francia, Croazia, Spagna, Libia e Algeria – hanno creato zone di protezione ittica e/o ecologica.

Tra queste iniziative si colloca la decisione italiana di istituire una zona di protezione ecologica (ZPE), estesa fino ai limiti consentiti dal diritto internazionale. L' iniziativa è stata approvata, tenendo anche conto dell' analogo iniziativa francese del 2002, con la legge 8 febbraio 2006 n. 61 che ha carattere programmatico nel senso che rinvia l' effettiva istituzione di singole zone a specifici decreti (al momento non ancora emanati) o ad accordi con gli Stati frontisti.

È interessante notare che il regime della zona di protezione ecologica italiana riguarda, secondo la citata legge, anche i beni archeologici ubicati entro 24 miglia dalle linee di base, zona corrispondente, in teoria, alla «Zona Contigua». L' Italia ha disciplinato il regime della propria piattaforma continentale con la legge n. 613 del 1967, stipulando accordi di delimitazione con la *ex* Jugoslavia, l' Albania, la Grecia, la Tunisia e la Spagna.

Il mare ed i fondali marini non sono dunque *res nullius*, spazio di nessuno in cui praticare attività illecite, depredare i relitti sommersi o inquinare. Essi sono regolamentati in tutti gli aspetti relativi al loro uso e lo sono sempre più per effetto della progressiva istituzione di ZEE e dell' estensione agli usi dell' alto mare di principi di ordinato svolgimento. L' alto mare è inoltre il campo d' azione delle Marine militari che storicamente, oggi con crescente coinvolgimento, ne tutelano la sicurezza.

Per concludere, le attuali competenze della Marina non attengono alla localizzazione di relitti né di navi pericolose, a meno che non siano dichiarate come sospette di attentare alla sicurezza e non venga assegnata alla Forza armata la missione di tracciarle.

Dall' insorgenza delle problematiche relative ai sospetti affondamenti di navi presumibilmente imputabili alla criminalità organizzata, è stata ovviamente sensibilizzata l' attenzione dei comandi periferici del Corpo delle capitanerie di porto nell' azione di raccolta informativa e verifica di dati riconducibili alla presenza di relitti sul fondo marino.

Sul piano tecnico-operativo sarebbero necessari mezzi ed apparecchiature specifici per condurre una campagna d'investigazione ad ampio spettro sui mari nazionali, comunque limitata dalla vastità del mare, dalle elevate profondità e dalla conformazione orografica dei fondali.

Anche un controllo spinto sulle acque territoriali non sarebbe sufficiente a salvaguardare la sicurezza nazionale poiché alcune sostanze tossiche possono arrecare danni all'ecosistema, all'economia ed alla salute dei cittadini, anche se affondate a distanze molto superiori alle 12 miglia.

Infine, sempre maggiore appare l'esigenza di condividere l'importanza che il mare, come il territorio, deve essere accuratamente controllato, potenziando le capacità di sorveglianza con mezzi aeronavali e *radar* costieri, sfruttando al massimo le possibilità di controllo dei traffici marittimi offerti dai sistemi di monitoraggio ed espandendo lo scambio di dati attraverso una rete di collegamento il più possibile estesa, a livello regionale e globale. In tal senso, l'implementazione del citato «Dispositivo interministeriale integrato di sorveglianza marittima» potrà fornire un significativo incremento delle capacità nazionali nel settore.

PRESIDENTE. Ringraziamo l'ammiraglio La Rosa per la sua esposizione, molto chiara, sia sulle competenze che sulla funzione della Marina militare. Ricordo che l'ammiraglio La Rosa è accompagnato dal contrammiraglio Fabio Caffio e dal capo di 1^a classe Saverio Rizzo, mentre l'ammiraglio Pollastrini è accompagnato dal capitano di vascello Giovanni Pettorino.

Do ora la parola all'ammiraglio Pollastrini ricordando che il Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera fa parte della Marina militare e svolge funzioni e compiti collegati in prevalenza all'uso del mare per fini civili, compiti di protezione dell'ambiente marino, di disciplina della navigazione marittima e di inchiesta sui sinistri marittimi.

POLLASTRINI. Signor Presidente, lei ha già anticipato la prima informazione che credo sia doveroso dare, e cioè che il Corpo della capitanerie di porto – Guardia costiera fa parte della Marina militare ma svolge funzioni a servizio di vari Dicasteri come il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare e il Ministero delle politiche agricole per quanto riguarda l'attività di pesca. Il Corpo svolge anche funzioni di polizia giudiziaria, pur appartenendo alla Marina militare ed essendo organicamente inquadrato in tale Forza armata.

Nell'ambito di queste competenze, che ci derivano dal Codice di navigazione e da tutta una serie di norme che si sono succedute nel tempo, l'attività di vigilanza in campo ambientale è indubbiamente una delle attività principali che il Corpo svolge proprio in base alle capacità specialistiche che il personale, ufficiali e sottufficiali, hanno acquisito nel tempo. Proprio per questa sua specializzazione, il Corpo ha potuto portare avanti una serie di attività, in maniera continuativa e sistematica, per controllare e prevenire fenomeni di inquinamento delle nostre coste e delle nostre ac-

que, avvalendosi chiaramente di una struttura periferica molto articolata e capillare – si contano infatti circa 300 uffici dislocati lungo gli 8.000 chilometri di costa del nostro Paese – ed ha un assetto navale e aereo tale da consentire un monitoraggio costante e continuo delle nostre acque.

Queste attribuzioni che, come dicevo prima, derivano da una legge fondamentale che è il Codice della navigazione, sono state ancora più rafforzate e individuate con il decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 che contiene il riordino delle norme in materia ambientale. Tale decreto legislativo, agli articoli 135 e 195, attribuisce al Corpo delle capitanerie di porto – guardia costiera competenze di natura specialistica nella gestione dell'attività di prevenzione e accertamento di reati e illeciti in materia di tutela ambientale e nella repressione di traffici illeciti e smaltimento illegale dei rifiuti.

Oltre al Codice della navigazione, una legge fondamentale per lo Stato italiano in questa materia è stata la n. 979 del 31 dicembre 1982, nota come legge per la difesa del mare, la prima legge organica di tutela delle acque, che individua nel mare un bene da tutelare e non soltanto da utilizzare ai fini del commercio, della navigazione e dello sfruttamento delle risorse ittiche o del fondo e sottofondo marini.

Successivamente è intervenuta la legge n. 394 del 1991, in materia di aree marine protette, che sono state poi costituite nel tempo, quali aree di particolare protezione ecologica, sulle quali il Corpo esercita un'attività di vigilanza continua con i propri mezzi.

Infine, ricordo le normative nazionali di attuazione delle direttive comunitarie in materia, tra cui, in particolare, il decreto legislativo n. 182 del 2003, che assegna al Corpo poteri ispettivi e di polizia in materia di raccolta dei rifiuti delle navi e dei residui del carico, al fine di prevenirne l'immissione in mare.

Quanto all'organizzazione del Corpo delle capitanerie di porto, come dicevo prima, essa consta di un'articolazione periferica, con molti uffici dislocati lungo la costa, dedicati tra l'altro anche alla specifica attività di prevenzione dei reati in materia ambientale, e di un'organizzazione a livello centrale, che conta su un Reparto ambientale marino, posto alle dirette dipendenze del Ministro dell'ambiente e su un Nucleo speciale di intervento, costituito solo qualche anno fa, che agisce su incarico del Comandante generale, per prevenire reati in materia ambientale, nonché, più in generale, reati nel settore marittimo.

Proprio in questo senso, quindi, il Corpo è da tempo particolarmente attento al fenomeno dell'illegale affondamento di unità navali che possono essere dedite al traffico di sostanze tossico-nocive e/o radioattive nelle acque nazionali. Quest'attività si è sviluppata fin dai primi anni '90, visto che il fenomeno delle navi affondate – lo ricordo – si può far risalire già alla fine degli anni '80 (1987-1988). È proprio negli anni '90, infatti, che è iniziata tutta una serie di inchieste e di indagini volte a verificare gli illeciti affondamenti di navi con carichi pericolosi.

A questo proposito voglio precisare che il Corpo delle capitanerie di porto non è un corpo di polizia, ma ai suoi appartenenti è conferita co-

munque, in tali materie, la qualifica di ufficiali di polizia giudiziaria, potendo quindi agire per conto delle procure della Repubblica che indagano su questi particolari fenomeni. Al riguardo mi preme qui ricordare l'attività svolta da un nostro ufficiale, il capitano di fregata Natale De Grazia, al quale è stata conferita la medaglia d'oro al merito di Marina, che morì in circostanze sospette nel corso dell'indagine condotta all'inizio degli anni '90, su incarico della procura della Repubblica di Reggio Calabria, in merito all'affondamento della motonave «Jolly Rosso» per traffico illecito di rifiuti.

Stiamo parlando dunque di un'attività – lo ripeto – che risale già ai primi anni '90, svolta sotto lo stretto coordinamento delle procure della Repubblica territorialmente competenti, con il supporto tecnico-scientifico specialistico delle ARPA e delle ASL, nonché di istituti specialistici come il CNR e l'ISPRA. In particolare, le indagini sono rivolte a verificare la qualità delle acque e lo stato della flora e della fauna, al fine di accertare che non siano state inquinate dall'immissione in mare di rifiuti tossico-nocivi.

Le indagini sono poi proseguite a seguito delle dichiarazioni del pentito Fonti, ricomparso oggi sulle più recenti cronache. Dopo le rivelazioni rese da Fonti nel 2005, infatti, lungo il tratto di costa lucano-tirrenico (circa 20 chilometri ricadenti nell'ambito del Comune di Maratea), l'Ufficio circondariale marittimo di Maratea – quindi un ufficio della Capitaneria – con la collaborazione dell'ARPA e dell'ASL territorialmente competenti e con il supporto del CNR, su delega della procura della Repubblica di Lagonero, avviò una serie di verifiche in mare, utilizzando tecnologie analitiche (tra cui il *Multibeam Side Scan Sonar*, cui ha fatto riferimento prima anche l'ammiraglio La Rosa). Fu avviata anche una campagna di prelievi di sedimenti sottomarini e di specie ittiche marine, al fine di verificare l'effettiva presenza di sostanze inquinanti nel pesce. Queste indagini hanno portato praticamente alla rilevazione di otto schede *target* di possibili presenze di relitti o di rifiuti tossico-nocivi abbandonati in quelle acque.

Tale attività, resa possibile anche grazie all'impiego di navi specializzate appartenenti non già allo Stato, ma ad istituti scientifici o ad università (penso alla nave «Astrea», ad esempio, per conto dell'ISPRA o, ancora, alla nave «Universitatis», per conto del CO.NI.SMA, il Consorzio che riunisce tutte le università che si affacciano sul mare), nonché mediante il ricorso ad apparecchiature tecnico-scientifiche in grado di operare fino a 320 metri di profondità, non rilevò praticamente nessun elemento degno di nota. Neppure a seguito delle indagini effettuate successivamente (nell'agosto 2008) nell'area di Cetraro, su campioni di specie marine diverse, sia di superficie che di profondità, gli esiti biochimici ed istologici rilevarono effetti di tossicità acuta e/o evidente. Tali risultati, però, non hanno rallentato, né fermato l'attività di indagine, che è proseguita anche nel corso del 2009, indipendentemente dai fatti ai quali ora accennerò brevemente. In particolare, nell'area marina protetta di Capo Rizzuto – una delle aree marine protette istituite con decreto del Ministro dell'ambiente

– sono stati effettuati rilievi, questa volta con l'aiuto della nostra unità idrografica «Galatea», per indagare su alcuni siti sottomarini in cui erano presenti dei relitti di navi già censiti e giacenti a circa 110 metri di profondità. Anche in questa circostanza, però, non è stata rilevata nessuna particolare anomalia.

Venendo invece ai nostri giorni, sempre sulla base delle informazioni fornite dal pentito Fonti, il 12 dicembre 2008 – quindi prima ancora dell'intervento della motonave «Copernaut Franca» – su impulso della procura della Repubblica di Paola, all'inizio, e poi di quella di Reggio Calabria, è stata avviata un'attività di indagine, con l'impiego della motonave «Universitatis» del CO.NI.SMA, specializzata per le attività di prospezione, di ricerca e di indagine del fondo e sottofondo marini.

Dopo questa prima indagine condotta dalla motonave «Universitatis» del CO.NI.SMA, la procura della Repubblica di Paola ha dato incarico all'ARPA della Calabria di esplorare il fondale antistante Cetraro, su un *target* preciso, sulla base delle coordinate geografiche che erano state fornite dal pentito Fonti.

L'ARPA della Calabria ha utilizzato quindi una nave diversa, di proprietà della società privata Nautilus, la Copernaut Franca. Ebbene, tale nave, com'è noto, attraverso ispezioni a mezzo di apparecchiatura ROV, rilevò a largo delle coste di Cetraro, ad una profondità di circa 490 metri, a circa 11 miglia dall'abitato di Cetraro stesso e a 9,8 miglia da Capo Bonifati (il punto della costa più vicino), nel punto di coordinate specifiche, così come indicate in precedenza dalla nave *Universitatis*, un presunto relitto di nave che allora la stampa e molti attribuirono alla Cunski, che il pentito Fonti indicava tra le navi affondate in quell'area. Proprio a seguito dell'individuazione di questo relitto, che poteva appartenere o meno alla motonave Cunski, fu fatta un'ulteriore campagna di monitoraggio, questa volta con una nave a posizionamento dinamico. Questo significa che mentre la Copernaut Franca doveva operare ancorandosi sul fondo con tre boe per poter mantenere la posizione, la nave individuata successivamente, la Mare Oceano, proprio perché a posizionamento dinamico, attraverso le apparecchiature di bordo, poteva rimanere sul punto indicato.

A bordo della nave Mare Oceano si imbarcarono ufficiali di Polizia giudiziaria del Corpo su incarico della procura della Repubblica proprio per verificare che la nave, anche questa appartenente ad una società di proprietà privata, svolgesse le proprie ricerche conformemente alle indicazioni fornite dalla procura. In effetti anche la nave Mare Oceano individuò il relitto nella stessa posizione già indicata dalla Copernaut Franca. Tuttavia, tale relitto, così come era stato rilevato, intanto presentava caratteristiche diverse dalla nave Cunski e non aveva a bordo sostanze radioattive o nocive; successivamente fu accertato visivamente che non si trattava del Cunski ma del Catania, il cui nome era leggibile sulla fiancata e sulla poppa del relitto.

Il piroscafo Catania, appartenente alla Società marittima italiana, fu affondato il 16 marzo del 1917 da un sommergibile tedesco; si tratta di una nave mista a carico trasporto passeggeri, utilizzata in quegli anni

per il trasporto truppe e affondata da un sommergibile tedesco proprio nel punto in cui è stata ritrovata. La posizione varia di poco rispetto all'esatta indicazione delle coordinate geografiche anche perché bisogna tenere conto che l'affondamento del Catania risale al 1917, quindi a moltissimi anni fa, quando i sistemi di rilevazione non erano certo uguali a quelli di oggi, per di più attingendo a notizie del giornale nautico del sommergibile che aveva provocato l'affondamento, che riportava la sua posizione, ma non esattamente quella dell'affondamento. È certo che il relitto, così come è stato rintracciato, appartiene al piroscafo Catania. Le indagini svolte successivamente hanno consentito di rilevare che nella zona non vi erano altri relitti e che non vi era alcuna presenza di radionuclidi, di sostanze radioattive nell'area indagata. Le analisi sono state successivamente affidate in custodia all'ARPAC e messi a disposizione della Procura della Repubblica, in particolare della Direzione distrettuale antimafia di Catanzaro. In sostanza questa attività ha consentito di verificare che quel relitto non rientrava in quelli ipotetici indicati dal pentito Fonti.

Un'altra attività che è stata svolta successivamente è la cosiddetta «Operazione Maratea», un altro punto localizzato sempre lungo le coste calabre. Anche in questo caso c'erano due posizioni da indagare che i pescatori avevano segnalato come rilevanti perché le reti da pesca si impigliavano in ipotetici relitti. In effetti la stessa nave Oceano, inviata con la Direzione distrettuale antimafia di Potenza, si è diretta in quel punto e ha svolto nell'arco di una settimana o poco più le indagini su quelle due posizioni segnalate e ha potuto verificare, anche con i rilievi eseguiti a mezzo ROV, che in uno dei due punti vi era uno scafo di dimensioni 20 ' 5 metri e di altezza inferiore ai tre metri (quindi chiaramente non una nave commerciale ma un'imbarcazione da diporto) adagiato su un fondale di 555 metri. L'altro punto segnalato era un accumulo di materiale sito a 570 metri di profondità con un cospicuo giacimento di anfore romane (circa 200). Questo ha consentito se non altro il ritrovamento di importanti reperti archeologici, poi consegnati alla Soprintendenza della Calabria.

Le indagini comunque proseguono naturalmente da parte della procura e la capitaneria di porto di Reggio Calabria, in stretto collegamento con le procure distrettuali antimafia di Reggio Calabria e Catanzaro, ha dato avvio ad uno specifico censimento dei relitti esistenti lungo le coste calabre. Ciò avviene utilizzando tutta una serie di documenti, in particolare quelli relativi alle inchieste che le capitanerie per legge devono condurre qualora si verificano sinistri lungo le coste (quando si parla di sinistri marittimi possono coinvolgere tanto la nave mercantile quanto il peschereccio o la nave da diporto). Tale censimento ha già consentito di avere schede riassuntive di relitti individuati complessivi presenti nelle acque calabro-lucane, oltre 40 relitti identificati. Quindi l'indagine è stata condotta sugli atti delle capitanerie sull'inchiesta di sinistri ma anche attraverso le informazioni acquisite presso l'Istituto idrografico della Marina, come ricordava primo l'ammiraglio, nonché l'acquisizione dai Lloyd's di Londra anche di informazioni sugli affondamenti di navi, per-

ché sono una società che assicura il naviglio e come tale ha i dati per confrontare gli elementi che le capitanerie possono avere ai propri atti.

Questa è la situazione della Calabria.

Vorrei fare un ultimo cenno in relazione alle dichiarazioni rese dal pentito Fonti relativamente ai presunti affondamenti avvenuti in Toscana, a largo di Livorno, in un punto ben precisato. Anche lì sono iniziate le indagini e le ricerche, svolte anche con un'unità delle capitanerie di porto, una motovedetta che due anni fa trasformammo in unità di ricerca ambientale dotandola delle specifiche attrezzature necessarie per questo tipo di attività. In particolare, questa estate in Toscana gli occupanti di una imbarcazione in transito hanno presentato una denuncia sostenendo di aver visto una nave, la motonave Toscana che avrebbe scaricato in mare uno o più contenitori. La notizia ci ha evidentemente allarmato anche per questa possibile ulteriore forma di inquinamento derivante dal riversamento in mare di contenitori o presunti tali – le indicazioni erano molto generiche – e considerata la posizione dove ciò sarebbe avvenuto, cioè a sud di Livorno verso l'isola d'Elba. Sono state avviate le ricerche e in particolare la motonave Alliance del NURC (NATO *undersea research center*), un istituto della NATO che fa ricerche sottomarine, ha individuato un'eco compatibile con la sagoma di un *container* di 20 piedi. Su questo segnale si stanno facendo ulteriori verifiche per capire se effettivamente si tratta del presunto contenitore gettato in mare dalla motonave Toscana diretta a Livorno che batte bandiera maltese.

Questo è il quadro delle attività che il Corpo ha svolto e continua a svolgere avvalendosi, ripeto, di istituti pubblici specializzati sotto il coordinamento della procura ordinaria e delle procure antimafia. Concludo a questo punto il mio intervento, che spero sia stato esauriente, e sono a disposizione per eventuali domande.

PRESIDENTE. Ringraziamo l'ammiraglio Pollastrini per il suo dettagliato intervento. D'altronde già nelle precedenti audizioni era stato ricostruito uno spaccato piuttosto obiettivo e realistico della situazione delle navi lungo la costa calabrese e lucana, specialmente in riferimento all'attendibilità del collaboratore Fonti. Sostanzialmente, da quanto lei ci ha riferito, allo stato attuale non risultano accertamenti diretti che abbiano confermato l'inabissamento di materiale radioattivo o comunque di rifiuti nocivi. A questo punto possiamo passare la parola ai colleghi che intendono intervenire.

VELTRONI. Ringrazio l'ammiraglio La Rosa e l'ammiraglio Pollastrini che ci hanno offerto un quadro di valutazioni molto utile e, da un certo punto di vista, rassicurante. Il compito di questa Commissione, infatti, è verificare e cercare di dare una ragione ad allarmi come questo, provocato dalla deposizione di un pentito sulla cui attendibilità, nel corso del tempo, sono sorti alcuni legittimi dubbi, diciamo così, anche in virtù del fatto che chiamava in causa il rapimento Moro e quant'altro. Tuttavia un interrogativo rimane relativamente al fatto che da tempo, da anni, an-

che altri pentiti parlano di questi affondamenti. Considerate le informazioni a vostra disposizione, ci avete rassicurato dato che, per quanto vi consta, non c'è nessuna evidenza in questo senso, salvo quella cui ha fatto riferimento l'ammiraglio Pollastrini che riguarda lo scarico della motonave Toscana.

Vorrei porre solo due domande. In primo luogo vorrei sapere se vi risultano informazioni in merito alla Rigel, una nave che batteva bandiera maltese che fu affondata nel 1987 a largo di Capo Spartivento. La nave era partita da Marina di Carrara ed era diretta a Cipro con un carico di granulato di marmo. Come voi sapete, però, si ipotizza che questa nave sia stata affondata e che il carico non fosse quello dichiarato.

In secondo luogo, l'ammiraglio Pollastrini, riferendosi alla fine della vita del capitano di vascello De Grazia, ha usato l'espressione «circostanze sospette» che mi ha colpito perché per me è un'affermazione importante che conferma l'esistenza di tanti dubbi e inquietudini. Come sappiamo, la versione ufficiale che è stata data parla di un arresto cardiocircolatorio. Si potrebbe obiettare, però, che ciò accade a tutti coloro che perdono la vita. Vorrei sapere se le sue preoccupazioni circa le suddette circostanze sospette sono alimentate da altre considerazioni. Il capitano di vascello De Grazia stava svolgendo un'indagine molto delicata alla quale si era dedicato, per quanto mi consta, con particolare passione e competenza; era in missione a La Spezia per verificare sul registro navale i nomi delle navi affondate, quando è morto nelle circostanze alle quali lei ha fatto riferimento e per le quali non troverei parole migliori. Vorrei anche sapere cosa ne è stato di tutto il lavoro di approfondimento e di ricerca che egli ha svolto con grande impegno e competenza per la procura di Reggio Calabria.

PRESIDENTE. Ricordo che il procuratore nazionale antimafia Grasso, nella sua audizione, ha escluso l'emergenza di dati concreti che legano l'affondamento delle navi alle morti di Ilaria Alpi e del capitano De Grazia. Comunque credo che sia assolutamente giusto cercare di sgombrare il campo da qualsiasi dubbio e speriamo che ciò si possa effettivamente fare.

CARUSO. Signor Presidente, anch'io vorrei porre una domanda molto rapida e sintetica all'ammiraglio Pollastrini.

Per quanto riguarda la questione del capitano di vascello De Grazia mi riservo di parlare in una prossima riunione quando approfondiremo la questione relativa alla motonave «Jolly rosso» – poi Rosso – sulla quale devo verificare anche alcuni documenti per arrivare ad una sintesi.

Per quanto riguarda la nave Cunsky, se ho ben capito, il relitto di cui stiamo parlando è quello identificato dalla nave Oceano che si è avvalsa di un sistema *skyhook* che ci consente di dire – in maniera atecnica – che si trovava nel punto esatto in cui dice di essere stata. Premesso dunque che quanto ci ha riferito il procuratore Grasso circa il fatto che non si trattava della nave Cunsky ma della nave Cagliari era probabilmente frutto di er-

rore (quindi escludiamo la nave Cagliari), esiste l'ipotesi che si tratti della nave Catania, come lei ci ha riferito, che non è tra i relitti censiti dalla Direzione marittima di Reggio Calabria con riferimento alla posizione indicata. Questo – e lo dico innanzitutto a me stesso – potrebbe derivare dal fatto che la Direzione marittima di Reggio Calabria non è risalita indietro nel tempo fino al 1917, anno in cui, come lei ci ha riferito, si sarebbe verificato l'affondamento di questa nave. Tuttavia, se così non fosse e se si trattasse anche solo di un semplice errore o di una semplice omissione, comunque possibile, vorrei che sul punto lei facesse chiarezza.

In secondo luogo, ammiraglio Pollastrini, secondo quanto lei ci ha qui riferito, non ci sarebbero altri relitti in posizione oltre al piroscavo Catania: in verità non è così. Infatti, sempre facendo riferimento al documento della Direzione marittima di Reggio Calabria che ci è stato consegnato, sembrerebbe che nella posizione corrispondente a 39° 28' 53« di latitudine (sostanzialmente identica a quella rilevata dalla nave Mare Oceano) e a 15° 51' 96» di longitudine (lievemente diversa da quella di 15° 41' fornita dalla Mare Oceano), ci sarebbe il piroscavo Federico. In ogni caso, è sicuramente singolare il fatto che le due navi abbiano deciso di affondare sostanzialmente alla stessa latitudine, con una differenza di poche miglia.

Quanto poi alla terza questione che volevo porre, anche se in verità è la prima che mi è venuta in mente, se la Cunski non è la Cunski, vorrei sapere se avete un'idea di dove sia finita quella nave, di cui abbiamo soltanto una fotografia da catalogo di Marina e che, almeno per quanto mi riguarda, non si sa in realtà che fine abbia fatto.

TASSONE. Signor Presidente, ringrazio innanzitutto i nostri ospiti per quanto ci hanno voluto riferire.

In particolare, alla luce dei dati emersi dalla relazione svolta dall'ammiraglio Pollastrini, sembrerebbe potersi dire ormai chiusa la partita riguardante la vicenda della cosiddetta nave dei veleni; per la verità, però, come ci è stato detto anche poco fa, le indagini continuano. Si tratta sicuramente di un approccio di grande realismo, anche perché ci sono degli aspetti che, a mio avviso, dovrebbero essere ancora scandagliati e perlustrati. A tal proposito, ad esempio, l'ammiraglio Branciforte ha parlato dell'affondamento di circa 55 navi, senza però specificare se si trattasse di navi che trasportavano materiali tossici o quant'altro.

Vorrei dunque rivolgere ai nostri ospiti una prima domanda. Io so – e ci è stato riferito anche prima – che esiste un sistema di perlustrazione, di monitoraggio e di intercettazione da parte delle capitanerie di porto, e quindi della Forza armata. In particolare, vorrei sapere se questo movimento continuo di navi e questi inabissamenti siano mai stati intercettati e se al riguardo ci sono dei documenti e degli elementi in possesso del Corpo delle capitanerie di porto.

C'è poi un altro aspetto sul quale vorrei porre l'attenzione. Si è parlato qui dell'inquinamento delle acque e, in proposito, c'è stato un contrasto in ordine alla presenza di elementi tossici nelle acque dell'area indi-

cata dal pentito Fonti. Si è registrata inoltre una difformità tra i rilievi eseguiti dall'ARPACAL, richiamati più volte, e quelli fatti successivamente dalla nave «Mare Oceano» e da altre navi, su cui certamente bisognerebbe far chiarezza ed avere qualche elemento in più.

Infine, e concludo signor Presidente, collegandomi anche a quanto detto dall'onorevole Veltroni, vorrei soffermarmi per un attimo sulla vicenda del capitano di fregata De Grazia, per il quale si è tenuta anche una manifestazione ad Amantea, dove gli è stato intitolato anche un lungomare. Vi è il convincimento generale che la morte del capitano De Grazia non sia da imputare a cause naturali. A tal proposito vorrei sapere se c'è mai stata in passato – stiamo parlando degli anni '90, quindi di molto tempo fa – una presa di coscienza in questo senso da parte del Corpo delle capitanerie di porto: vorrei capire cioè se esiste qualche elemento di riscontro al riguardo, se è vero com'è vero – lo ripeto ancora una volta – che ci sono molti dubbi su quella morte. Ricordo che sulla vicenda ha riferito in questa sede anche il Procuratore nazionale antimafia, che ci ha fornito una serie di informazioni sulla base degli elementi in suo possesso, fermo restando che non è detto che certi dati corrispondano a verità per il solo fatto che provengono da una fonte piuttosto che da un'altra. Qui stiamo solo cercando di capire oggettivamente qual è la situazione.

Infine, vorrei sapere in che modo si è realizzata nel tempo la collaborazione tra il Corpo delle capitanerie di porto, gli altri corpi di polizia e la magistratura. In particolare, dal momento che ci sono state indagini avviate dalla magistratura e poi interrotte e perdute nelle nebbie, mi piacerebbe capire se le capitanerie di porto siano state coinvolte, anche perché mi pare che, almeno nella fase iniziale, da parte di alcuni magistrati inquirenti sarebbe stato richiesto l'ausilio delle capitanerie. Vorrei che i nostri ospiti ci spiegassero perché le inchieste furono successivamente interrotte per poi riavviare invece la collaborazione nel momento in cui il pentito Fonti ha parlato. Se possibile, vorrei avere un quadro della situazione che, a mio avviso, sarebbe utile.

Rinnovo ancora una volta il ringraziamento ai nostri ospiti per il loro contributo e, soprattutto, per la loro disponibilità.

ARMATO. Signor Presidente, ringrazio anch'io i nostri ospiti per il loro contributo, limitandomi ad alcune brevi considerazioni.

L'ammiraglio Pollastrini ha parlato delle indagini che già in passato furono condotte a Maratea e dalle quali risultò la presenza di rifiuti tossici in mare. Vorrei capire che cosa è accaduto dopo queste indagini: in particolare, mi piacerebbe sapere se si è andati avanti, se c'è stata un'ulteriore inchiesta e se, ad esempio, è stata vietata la balneazione in quelle acque.

Da quanto ci risulta, inoltre, la capitaneria di porto di Cetraro nel 2007 aveva vietato con un'apposita ordinanza la pesca a strascico. Vorrei sapere se, a fronte di tale divieto, la Marina militare era a conoscenza dell'esistenza di rifiuti tossici in quello specchio di mare. Quell'ordinanza venne poi revocata, anche se resta misteriosa la motivazione di tale re-

voca, così come quella della sua stessa emanazione. Vorrei capire se anche in quel caso sono state fatte delle analisi e quali sono i risultati: in particolare, mi chiedo se sia emersa anche in quel caso la presenza di rifiuti tossici.

PRESIDENTE. Considerati gli imminenti impegni dei colleghi della Camera, credo che sia necessario a questo punto concludere i nostri lavori.

Ringraziamo i nostri ospiti per la chiarezza dell'esposizione, riservandoci fin d'ora di fissare in Ufficio di Presidenza una successiva seduta per la prosecuzione dell'audizione, in modo da consentire ai nostri ospiti di rispondere alle domande che sono state loro rivolte nonché, eventualmente, ai quesiti che i colleghi oggi assenti vorranno porre successivamente. Mi auguro che in questo modo si possa arrivare a fare almeno un po' più di chiarezza sui dubbi che da tempo si pongono su questa vicenda, perché in effetti, pur essendosi svolte in questa Commissione molte audizioni sulle attività della criminalità organizzata legate al traffico di rifiuti tossici, la situazione ancora non è chiara.

Rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15,15.

