

PARTE SEGRETA DELL'AUDIZIONE DEL DOTTOR ALBERTO CISTERNA, SOSTITUTO PROCURATORE DISTRETTUALE DI REGGIO CALABRIA, RIFERITA AL RESOCONTO STENOGRAFICO N. 9 DEL 25 SETTEMBRE 1997.

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Riepilogherò brevemente lo stato della questione, indubbiamente interessante anche sotto il profilo giudiziario, per spiegare poi che cosa sia accaduto.

PRESIDENTE. Attualmente tutti i procedimenti sono unificati presso il suo ufficio?

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Sì, entrambi.

Mi soffermerò ora sulla questione delle motonavi, che in realtà sono due: la prima è la *Rigel*, la seconda la *Jolly Rosso*.

PRESIDENTE. Anche se questo forse esula dalle indagini che lei sta conducendo, ricordo che la precedente Commissione d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti ricevette a suo tempo informazioni su una mappa di addirittura 39 affondamenti, se ricordo bene, che riguardavano prevalentemente le coste italiane, non solo quelle ioniche.

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Sì, esiste una quantificazione che è stata effettuata anche con l'indicazione dei mezzi. Spiegherò comunque la metodologia dell'indagine, affinché risulti più chiaro quanto affermerò. Il problema che si pone è rappresentato sostanzialmente dal fatto che l'indagine perviene all'ufficio della procura di Reggio Calabria con l'indicazione certa dell'affondamento doloso della *Rigel*; che l'affondamento sia doloso è dimostrato chiaramente dalla circostanza che alcuni soggetti sono stati condannati per aver truffato la società assicuratrice che copriva i rischi della navigazione della stessa imbarcazione.

CON DECRETO DELLA PRESIDENTE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI,  
N. 653, IN DATA 16 MAGGIO 2014

Nel momento in cui l'indagine ci è pervenuta, oltre a quello della *Rigel*, si è posto il problema relativo a un'altra motonave, questa volta spiaggiata in una zona nei pressi di Lamezia Terme: si tratta della *Rosso*, ex *Jolly Rosso*, nave nota con riferimento a vicende attinenti al Ministero degli affari esteri, ovvero alla sua utilizzazione in Libano. La polizia giudiziaria riferirà a breve termine anche sull'acquisizione degli atti presso lo stesso Ministero degli affari esteri.

La questione che si è posta, sotto il profilo metodologico, è stata quella di cercare un dato certo di prova, costituito dalla motonave affondata. Secondo indicazioni che è stato possibile desumere esclusivamente dai Lloyds (l'incidente non era stato denunciato), che hanno risarcito il valore della nave, si sono avute indicazioni sul punto del suo affondamento, secondo quanto denunciato ai Lloyds di Londra.

Al riguardo, ho ereditato la collaborazione offerta a suo tempo dal Ministero dell'ambiente, tramite l'ANPA, alla procura presso la pretura di Reggio Calabria, ovvero al collega Neri; questa collaborazione è partita risentendo in qualche modo delle difficoltà burocratiche che l'ANPA incontrava nel mettere a disposizione somme di denaro: infatti, il problema nodale era quello di effettuare un'attività di ricerca e, se possibile, di recupero della motonave.

Il primo problema che si è posto, e che si è cercato di risolvere con il presidente Signorino, è stato quello relativo alla procedura da seguire per l'affidamento di questi lavori. Infatti, la legge del 1995 che disciplina il regime degli appalti prevede che, allorché si superi un certo importo, la gara si svolga a livello europeo. Era prevista, tuttavia, un'eccezione in base alla quale, per motivi di sicurezza, di riservatezza e di ordine pubblico, si consentiva la deroga a questo regime di gara. L'ANPA si è quindi posta il problema di trovare un'azienda che fosse all'altezza del compito e che soprattutto disponesse dei sistemi radiometrici di profondità necessari per effettuare le ricerche, questione non semplice da affrontare. So che l'ANPA ha trovato collaborazione da parte di un ente internazionale, con sede a Stoccolma, che svolge attività di misurazione della radioattività nelle profondità marine. Basti pensare che

CON DECRETO DELLA PRESIDENTE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI,  
N. 653, IN DATA 16 MAGGIO 2014

in quella realtà è stata acquisita una specializzazione nell'individuazione e nel recupero di sommergibili sovietici affondati, per cui Stoccolma è il centro più specializzato sotto questo profilo.

Per superare il problema delle procedure, l'ufficio della procura ha investito della questione il Comitato per l'ordine e la sicurezza pubblica, chiedendo che valutasse l'opportunità di rendere nota la circostanza, giudicando se essa non rivestisse un carattere di segretezza e di rilevanza per l'ordine pubblico, con il rischio di arrecare alle strutture economiche e turistiche locali un danno incalcolabile, che sarebbe derivato dal fatto di pubblicare addirittura su un bollettino europeo il bando di gara.

Lo stesso Comitato ha convenuto che vi fossero ragioni di opportunità, per cui l'ANPA ha ricevuto il via libera, su autorizzazione del ministro, a procedere con la trattativa privata - non so esattamente come si regolerà la stessa ANPA - per l'individuazione della ditta cui fare ricorso.

Il presidente Signorino ha designato tre tecnici, che sono venuti a Reggio Calabria: si tratta fortunatamente di persone di altissima qualificazione, perché la materia è molto difficile da affrontare. Gli stessi tecnici, dopo quattro anni che l'indagine era iniziata, si sono presentati con una mappa dei fondali, ossia la cosa più semplice, e nel mio ufficio abbiamo cercato insieme di individuare il punto di affondamento. Fino a quel momento tutto era stato mantenuto riservato e non si era comunicato alcunché.

In quella fase, nell'individuare il punto di affondamento denunciato ai Lloyds, ci siamo accorti che le coordinate indicate confliggevano con l'indicazione della distanza dalla costa: il punto di affondamento risultava cioè molto più distante dalla costa rispetto a quello denunciato di affondamento. In sostanza, intersecando le stesse coordinate fornite ai Lloyds con la distanza dalla costa, si ottenevano due punti completamente diversi, il che poneva il grave problema dell'allargamento a dismisura dell'area di intervento nonché della difficoltà di individuare la stessa area sulla base di elementi di prova.

PARTE SEGRETA  
DOCUMENTO DECLASSIFICATO

4

CON DECRETO DELLA PRESIDENTE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI,  
N. 653, IN DATA 16 MAGGIO 2014

L'unico elemento di prova certo, acquisito dalla procura di La Spezia e mutuato da noi, è rappresentato dal fatto che la nave aveva impiegato quasi dieci ore per affondare, il che - lo si è compreso grazie al contributo dei tecnici - comportava un'ulteriore difficoltà, perché la nave era andata alla deriva e, considerato il gioco delle correnti, non si sa esattamente dove sia affondata. Quindi, l'ANPA si è sostanzialmente fermata (anch'io ho condiviso l'esigenza di una pausa di riflessione che si è protratta da luglio fino ad oggi), perché non sa come operare. E' stato allora necessario acquisire, tramite un'apposita delega, gli schemi della nave (fatto per altro non facile perché essa batteva bandiera maltese), allo scopo di individuarne il tracciato tramite strumenti di rilevazione sottomarina. Occorre infatti operare in una zona in cui anche durante la guerra si sono verificati vari affondamenti, per cui non è facile individuare esattamente quella nave, visto che potrebbero esservene altre.

Questi dati sono stati acquisiti dai carabinieri del NOE, che me li hanno trasmessi pochi giorni fa; da parte mia, li ho inviati all'ANPA ai fini della predisposizione della scheda tecnica di intervento.

Accanto a questo fatto, sono emerse ulteriori circostanze che in qualche modo hanno reso ancora più urgente il ritrovamento della nave: in particolare, nel corso di un'indagine di polizia guidata dalla direzione distrettuale antimafia di Milano, si era proceduto, su rogatoria, ad un'attività di intercettazione, in territorio elvetico, dell'utenza telefonica di un tale Klanendorf, un grosso faccendiere svizzero, la cui figlia convive con tale Emilio Di Giovine, capo riconosciuto delle famiglie Serraino-Di Giovine a Milano, recentemente arrestato in Portogallo dopo un tentativo di fuga operato con dei *bazooka*. La sua è una storia del tutto particolare: la polizia portoghese l'ha arrestato, qualcuno ha cercato di farlo fuggire ed ora è stato estradato in Italia. Klanendorf e Di Giovine (in sostanza, suocero e genero) gestivano un consistente traffico di armi pesanti, alcune delle quali giunte anche a Reggio Calabria ed impiegate nella guerra di mafia. Arrivarono, in particolare 40 *bazooka*, due dei quali furono usati per compiere attentati e servirono per uccidere alcune persone.

CON DECRETO DELLA PRESIDENTE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI,  
N. 653, IN DATA 16 MAGGIO 2014

Quindi, nel corso dell'indagine di Milano, in cui Di Giovine veniva seguito con riferimento al traffico di armi, si è giunti a Klanendorf e si è ottenuta l'autorizzazione all'intercettazione. Durante una telefonata, lo stesso Klanendorf ha fatto riferimento al problema di una nave affondata che può essere recuperata. Conseguentemente, insieme al collega Romanelli, che seguiva l'indagine, abbiamo compreso che sarebbe stato necessario prendere visione delle carte sequestrate a Klanendorf al momento del suo arresto in Svizzera. Abbiamo quindi visionato le carte sequestrate nel suo ufficio (l'ho fatto di persona, per cui non si tratta di un'attività delegata) ed insieme al collega ho verificato che gli stessi documenti riguardano ingenti traffici di materiale radioattivo estero su estero. Il traffico, quindi, non passa per l'Italia: il riferimento italiano di Klanendorf è costituito da Di Giovine, ma a parte questo non si riscontrano attività in territorio italiano con riferimento a materiale radioattivo. Comunque, nei documenti sequestrati vi è ampia traccia di questo traffico con paesi del sud-est asiatico, nonché con l'Iraq, l'Iran e così via; negli stessi documenti venivano anche quantificati i prezzi.

Purtroppo, il riferimento alla nave non è utilizzabile sul piano processuale perché, avendo la Svizzera concesso l'estradizione di Klanendorf (il quale è un cittadino olandese residente da moltissimi anni in Svizzera), non è possibile procedere all'utilizzazione processuale dell'intercettazione effettuata, che è rimasta quindi come una mera indicazione della polizia elvetica, non contestabile allo stesso Klanendorf, il quale si trova ora in Italia a seguito dell'estradizione concessa dalle autorità svizzere.

Oltre a questo, nel settembre dello scorso anno si è registrato un fatto strano: mi riferisco alla circostanza che una mia collega si trovava a bordo di un'imbarcazione a vela al largo della costa tra Crotone e Locri, ospite del proprietario della stessa imbarcazione; si trattava in sostanza di alcuni amici in crociera, i quali hanno notato, intorno alle ore 22, una nave che si trovava a circa 30 miglia dalla costa tra Locri e Crotone e che a fari spenti gettava in mare bidoni cilindrici gialli di dimensioni consistenti. Siccome la mia collega ed i suoi amici avevano

CON DECRETO DELLA PRESIDENTE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI,  
N. 653, IN DATA 16 MAGGIO 2014

rischiato di entrare in rotta di collisione con quella nave ed erano giunti talmente vicini ad essa da accorgersi di quanto stava accadendo, hanno lanciato l'allarme via radio, segnalando alla capitaneria di porto competente la situazione che si era determinata. Purtroppo, per un problema di ponti radio, non è stato smistato quello reggino, bensì quello di Brindisi; tra l'altro, il mare era mosso, la motovedetta della guardia di finanza è partita ma non è riuscita a raggiungere il luogo in tempo utile, perché nel frattempo erano trascorse molte ore.

A quel punto, la collega o il proprietario dell'imbarcazione si sono presentati spontaneamente all'autorità di polizia riferendo l'accaduto e stendendo un verbale in cui si affermava che, dopo che essi avevano proseguito nella loro rotta, la nave, che si era momentaneamente allontanata, era poi tornata nello stesso punto e aveva continuato a scaricare in acqua i fusti.

L'autorità di polizia intervenuta è la stessa (la squadriglia navale di Lamezia Terme) che si occupa dello spiaggiamento di un'altra nave, la *Jolly Rosso*. Questo è l'altro aspetto che abbiamo approfondito.

PRESIDENTE. Si tratta della ex *Jolly Rosso*, diventata poi *Rosso*?

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Sì, ed è stata acquistata dalla compagnia Messina. Personalmente, giudicavo importante, oltre alla questione della *Rigel*, trovare qualcosa da contestare in maniera ineludibile agli indagati; cercavo in sostanza dimetterli di fronte a fatti che sembrassero inoppugnabili, per vedere che cosa sarebbe accaduto.

E' stato pertanto chiesto alla squadriglia della guardia di finanza di riprendere il fascicolo della *Jolly Rosso* e di condurre accertamenti interrogando tutto il suo equipaggio. Questo perché nel 1990 si era verificato un fatto molto strano: la motonave *Rosso*, ex *Jolly Rosso* (la famosa nave dei veleni, sempre ricordata come tale), spiaggiò davanti a Lamezia Terme senza equipaggio, in condizioni di mare quasi ideali; la nave fu trovata - lo ripeto - completamente priva di equipaggio. Tale

CON DECRETO DELLA PRESIDENTE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI,  
N. 653, IN DATA 16 MAGGIO 2014

circostanza diede luogo ad una serie di questioni: innanzitutto, al momento dell'accesso alla nave, il comandante della capitaneria di porto rilevò la presenza di documentazione, che rappresenta il momento di unione di tutti questi fatti (mi soffermerò in seguito su tale aspetto).

Il fatto certo era che la nave si trovava in quel luogo e che improvvisamente la compagnia armatrice incaricò una ditta olandese, la Smith Tak, di procedere allo smontaggio della nave, che peraltro era integra. fortunatamente abbiamo ottenuto la collaborazione della squadriglia navale, perché in effetti i sottufficiali che hanno seguito l'indagine sono persone esperte di mare, che hanno una grande competenza dal punto di vista navale in senso stretto, per cui sono in grado di valutare ciò che è accaduto sulla base della denuncia di affondamento e così via. Costoro si sono accorti che la nave presentava alcune irregolarità ingiustificabili. Innanzi tutto, la Smith Tak l'ha smontata in assoluta riservatezza, operazione per cui la compagnia armatrice ha pagato 800 milioni; la stessa nave doveva contenere al suo interno soltanto tre *container* pieni, mentre tutti gli altri dovevano essere vuoti. Essa presentava un grosso squarcio a poppa e la Guardia di finanza ha accertato che esso era stato provocato deliberatamente dalla Smith Tak che, attraverso quello squarcio, aveva recuperato i *container* ufficialmente vuoti e li aveva portati via.

Ricordo peraltro che la stessa Smith Tak viene segnalata come società che aveva effettuato alcune rilevazioni di radionuclidi nel canale d'Inghilterra (era quindi una società specializzata in ricerche nucleari). Sta di fatto che l'equipaggio, una volta abbandonata la nave, aveva rifiutato di salirvi; è stato peraltro un lavoro improbo cercare tutti questi marinai e constatare che fine avessero fatto: due di essi erano deceduti, uno dei quali nell'incendio della *Moby Prince* verificatosi a Livorno (era il primo ufficiale di macchina ed è morto in quella circostanza), mentre il secondo ha avuto un arresto cardiaco. Un altro ufficiale è stato invece rintracciato.

Parallelamente a questa attività, avevo disposto alcune intercettazioni allo scopo di verificare se vi fossero collegamenti in qualche modo

CON DECRETO DELLA PRESIDENTE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI,  
N. 653, IN DATA 16 MAGGIO 2014

sospetti tra questi soggetti. Purtroppo il risultato non è stato positivo, nel senso che non sono stati riscontrati collegamenti, ma il primo ufficiale di coperta afferma che a bordo della motonave vi erano *container* che dovevano recare al loro interno materiale elettrico, di cui sosteneva di aver visto le polizze di accompagnamento. Da controlli effettuati presso la società armatoriale e presso gli uffici doganali che si erano interessati di questi tre *container* (mi riferisco all'ufficio doganale di Paola, in provincia di Cosenza), non si è trovata traccia di quel materiale elettrico; la Messina nega che esso si trovasse a bordo della nave ed afferma che i *container* erano vuoti.

Proprio ieri la squadriglia navale della Guardia di finanza ha depositato una prima nota in cui ribadisce sostanzialmente che a bordo vi erano soltanto tre *container* carichi, che sono quelli sdoganati a Paola; il loro contenuto, quindi, è noto e non doveva essere di natura illecita in quanto è stato successivamente distrutto perché la merce era avariata. Gli altri *container* erano del tutto vuoti; interrogando l'equipaggio, si è scoperto che essi erano sistemati a prua della nave. Ne è stata tratta la conclusione che fosse assolutamente falsa la denuncia di sinistro navale, nella parte in cui affermava che un movimento del carico aveva prodotto lo squarcio a poppa. La conclusione ovvia è che non è possibile che la nave sia affondata a causa di uno spostamento del carico, perché in quel caso la falla non si sarebbe potuta aprire a poppa; se ne è tratto l'ulteriore convincimento che lo squarcio fosse stato aperto successivamente dalla Smith Tak.

Attualmente è in corso una rogatoria che ho chiesto all'autorità giudiziaria olandese per procedere all'interrogatorio dei responsabili della stessa Smith Tak e devo dire che stranamente, mentre in altre occasioni di collaborazione internazionale si riesce ad ottenere anche l'accreditamento di propri ufficiali di polizia giudiziaria o dello stesso magistrato all'estero affinché compia l'atto, in questo caso ci è stato chiesto quali fossero le domande da rivolgere alla Smith Tak. Hanno preteso addirittura la traduzione in inglese degli articoli di legge in questione ed abbiamo inviato tutto in Olanda; siamo ora in attesa che la

polizia olandese provveda perché, esclusa l'autorità giudiziaria, resta un problema di Interpol.

Intanto, acquisisce valore il punto di collegamento di cui parlo. Ciò che collega la *Rigel* con la *Jolly Rosso* è la circostanza che, nell'agenda di un tale Comerio...

PRESIDENTE. Quando è avvenuto lo spiaggiamento della *Rosso*?

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Nel 1990. Ho agli atti anche la data precisa, comunque il mese dovrebbe essere dicembre.

Dicevo che nel corso della perquisizione a carico del Comerio viene rinvenuta un'agenda, che alla data del 21 settembre 1987 reca le parole *the ship is lost*, cioè la nave è perduta. Questa indicazione viene indirizzata immediatamente verso la *Rigel*; ma per maggiore scrupolo fu fatto un controllo per verificare se quel giorno vi fossero stati altri affondamenti denunciati ai Lloyds: non ne risultano oltre quello della *Rigel*, ossia della nave per il cui recupero l'ANPA ha dato la sua disponibilità.

Cosa collega, in sintesi, la *Rigel* con la *Jolly Rosso*? Il fatto che su quest'ultima, cioè la nave spiaggiata a Lamezia, sono stati rinvenuti sul ponte di comando degli appunti della ODM, cioè la società facente capo a Comerio. La ODM aveva lanciato un progetto, cercando di sponsorizzarlo presso diversi Stati esteri, per l'inabissamento di rifiuti radioattivi mediante una sorta di siluri, i cosiddetti penetratori. Era prevista la modifica di un'apposita nave che curasse il rilascio di questi penetratori affinché si depositassero sul fondo marino. La nave che doveva essere modificata era proprio la *Rosso*, tant'è che nel corso della perquisizione a carico del Comerio, si trovarono i piani di modifica affinché la nave potesse essere destinata a questo scopo e anche alla produzione di telemine. In sostanza, sarebbe stata una nave su cui, durante il viaggio, si sarebbe assemblato materiale da vendere, cioè una sorta di fabbrica viaggiante.

PRESIDENTE. A proposito di telemine, Giorgio Comerio era già stato coinvolto in indagini sul commercio di armi proprio riguardo alle mine, addirittura nei primi anni ottanta. Questo significa che nel dicembre 1990 vi era un'attività ancora in corso che si può ritenere facesse capo al Comerio, visto che lei ha parlato dell'assemblaggio di telemine sulla *Rosso*. E' così?

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Sì, è così, presidente. Tra l'altro, i due dati certi di prova risalgono uno al 1986 e uno al 1990. Il primo è l'appunto sull'agenda di Comerio circa la nave affondata (con riferimento alla *Rigel*), il secondo è il ritrovamento dei dati sulla *Rosso* (ex *Jolly Rosso*, che nel frattempo ha cambiato compagnia armatrice, che ora è la Messina). In sostanza, i punti di collegamento che erano già stati sviluppati vengono portati avanti. Il dato su cui adesso ci troviamo non dico fermi, ma in attesa di uno sviluppo, è quello relativo da un lato alla rogatoria internazionale sulla Smith Tak, affinché ci precisi cosa ha recuperato a bordo della *Rosso* e ci si spieghi perché la società Messina ha impiegato 800 milioni per effettuare questo recupero con personale altamente specializzato. La capitaneria di porto ha infatti accertato che è stato compiuto da palombari e sommozzatori, e quindi che vi era una preparazione logistica di primo piano.

PRESIDENTE. Ha detto che la Messina, cioè la compagnia armatrice, aveva disposto lo smontaggio della nave...

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Sì, presidente, la nave è intatta.

PRESIDENTE. Quindi l'operazione di smontaggio non c'è stata?

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Sì, c'è stata: è stata smontata, fatta a pezzi e portata via. E' una nave integra.

PRESIDENTE. Quindi non c'è più?

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Non esiste più: è stata interamente smontata e portata via. Nell'immediatezza del fatto, il ritrovamento dei piani relativi ai famosi siluri o penetratori da immergere con contenuto radioattivo induce il comandante della capitaneria di porto, capitano Bellantoni, a chiamare i vigili del fuoco per l'effettuazione di una rilevazione radiometrica, che ha dato esito negativo. I periti ci diranno che l'esito negativo non vuol dire nulla, perché è sufficiente un qualunque tipo di protezione affinché accada che il segnale risulti negativo. Però agli atti del processo risulta accertato che in altri due casi, cioè quelli alle motonavi *Marco Polo*, affondata vicino alle coste della Tunisia, e *Koraline*, affondata al largo di Ustica, sono stati effettuati sulle imbarcazioni da parte della procura circondariale di Salerno dei rilievi su alcuni *container* spiaggiati (nel caso della *Marco Polo*), che hanno dato esito positivo.

PRESIDENTE. Sì, questo ci è noto, ed risultato anche in una recente audizione svoltasi a Salerno con il responsabile del CRR.

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Sì, l'ho ricordato per dire che in alcuni casi l'esito è stato positivo.

L'indagine attualmente è ferma, ma per una scelta precisa che è stata fatta: abbiamo pensato di approfondire i casi della *Rigel* e della *Rosso*, per acquisire dei punti certi prima di proseguire. Lo scenario complessivo è quello cui il presidente accennava prima, relativo quindi al numero di affondamenti sospetti, che è molto più elevato.

CON DECRETO DELLA PRESIDENTE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI,  
N. 653, IN DATA 16 MAGGIO 2014

Avviandomi alla conclusione, vi fornirei dei dati relativi agli elementi di sospetto che collegano altri affondamenti allo spiaggiamento della *Rosso* e all'affondamento della *Rigel*.

Il primo dato indicato dalla polizia giudiziaria è quello relativo alla motonave *Aso*, affondata il 16 maggio 1979 al largo di Locri, carica di 900 tonnellate di solfato ammonico, nave anche questa sospetta perché, dalle indagini fatte sui fascicoli di istruzione sommaria sull'affondamento, risultano anomalie coincidenti con quelle delle altre imbarcazioni. La seconda è la motonave *Michigan*, affondata il 31 ottobre 1986 nel mar Tirreno e carica di granulato di marmo. Era partita dal porto di Massa Carrara. Il dato che rende sospetto l'affondamento della *Michigan* è costituito dal fatto che dallo stesso porto era partita anche la *Rigel*. Inoltre lo spedizioniere del carico della *Michigan* è lo stesso della *Rigel*, tale Figliè, poi inquisito con riferimento alla truffa assicurativa commesso da alcuni soggetti nell'affondamento della *Rigel*. Inoltre, la *Michigan* è affondata proprio nello stesso punto in cui risulta abbandonata dall'equipaggio la motonave *Rosso* poi spiaggiata.

La polizia giudiziaria, la Guardia di finanza, verificando le dichiarazioni dell'equipaggio della *Rosso*, identifica il punto di abbandono della nave, cioè quello del momento in cui è stato dato il segnale di abbandono. Accerta che nessuno andò a verificare cosa successe veramente e che a bordo della *Rosso* figurava, non inserita nel libro di bordo - quindi con grave violazione del codice della navigazione -, una persona non risultante ufficialmente nell'equipaggio, che abbiamo scoperto solo in questi giorni essere a bordo. Si trattava di un tecnico fiduciario della società Messina che seguiva tutte le operazioni e che fu uno degli ultimi ad abbandonare la nave. E' risultato inoltre che un marinaio - abbiamo provato di tutto per cercare di sapere qualcosa di più su di lui, anche con intercettazioni - tale Borrelli di Napoli, ha preso parte al viaggio di andata ma poi è sbarcato per malattia durante il viaggio di ritorno.

PRESIDENTE. Sempre sulla *Rosso*?

CON DECRETO DELLA PRESIDENTE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI,  
N. 653, IN DATA 16 MAGGIO 2014

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Sì. Questo Borrelli scese dalla nave per malattia e disse agli altri componenti dell'equipaggio suoi amici - che hanno deposto sul punto - che voleva sbarcare a tutti i costi e di stare attenti perché la nave non avrebbe fatto ritorno. Quindi, abbandonò la nave in una sosta del viaggio che si concluderà con lo spiaggiamento di Lamezia. Dicevo che il punto di affondamento della *Michigan* coincide con il punto in cui sarebbe dovuta affondare la *Rosso*, che non affonda per le condizioni meteorologiche. Non tediò la Commissione con i dati tecnici, però è stato accertato che le paratie di cui è stata denunciata la rottura non potevano essersi rotte, perché, affinché si rompesse una di quelle paratie, se ne doveva rompere prima un'altra, che invece risultata integra. C'è tutta una serie di elementi tecnici rilevati dalla Guardia di finanza che inducono a ritenere doloso l'affondamento, anzi spiaggiamento, perché poi tale è stato.

Oltre al caso della *Michigan*, è indicato come fortemente sospetto l'affondamento della *Full Star I*, battente bandiera dello Sri Lanka, affondata il 9 dicembre 1988 in un punto del mar Ionio meridionale durante un viaggio da Barcellona alla Turchia. Il punto non è noto, perché caratteristica comune di tutti questi affondamenti è che non sono denunciati alle autorità marittime nazionali.

I punti di collegamento fra questi affondamenti, o quanto meno fra quelli della *Michigan*, della *Rigel* e della *Full Star I*, oltre allo spiaggiamento della *Jolly Rosso*, sono stati poi riepilogati. Si è detto innanzitutto che vi era un'infiltrazione di acqua nelle stive, in tutti i casi con allagamento delle macchine elettriche. Questo non è vero, perché per esempio nel caso della *Rosso* lo si è potuto documentare dalle testimonianze dell'equipaggio. L'equipaggio della *Rigel* era interamente tunisino: fu prelevato da una nave al largo e portato in Tunisia senza toccare il territorio nazionale. Inoltre, l'infiltrazione di acqua nelle stive viene in tutte e quattro i casi giustificata con l'urto della nave con un oggetto galleggiante non meglio identificato. In tutti e quattro i casi la nave è stata immediatamente abbandonata con recupero degli equipaggi senza vittime; nel caso della *Rosso* e della *Rigel* il recupero

dell'equipaggio avvenne da parte di altre navi della stessa compagnia. Nel caso della *Rosso* l'equipaggio fu recuperato dalla *Jolly Giallo* che viaggiava in prossimità della nave.

Il riferimento al ruolo della Smith Tak è quello un po' più equivoco. Per correttezza devo dire che proviene da una fonte autonoma esterna al processo, cioè che non si tratta di un'indicazione di polizia giudiziaria. Proviene - non conosco la persona, che però è identificata - da un tal dottor Ferrigno Roberto, che è rappresentante di Greenpeace, che ha comunicato questo dato in via ufficiale, e che quindi come tale è stato recepito ed ha sfogo nell'attività di rogatoria cui ho fatto cenno.

Siamo in attesa della risposta dell'ANPA sulla fattibilità dell'attività di recupero, che comporterà una spesa di quasi 5 miliardi, cioè quasi un decimo del bilancio dell'ANPA, secondo quanto mi ha detto il suo presidente (e quindi impegnerebbe forti risorse economiche). E' inoltre necessario verificare, all'esito della rogatoria sulla Smith Tak, cosa sia successo effettivamente e quale fosse il contenuto del carico della *Rosso*.

PRESIDENTE. Sembra singolare che sia smontata interamente una nave vicino alle coste italiane.

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*.  
Sulle coste italiane.

PRESIDENTE. Non è intervenuto nessuno? Non credo si tratti di un'operazione che si può fare ...

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*.  
E' durata quasi due mesi, presidente.

PRESIDENTE. C'è stata un'autorizzazione?

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Era presente la capitaneria di porto nel momento in cui i *container* sono stati recuperati e portati via. Lo spiaggiamento della *Rosso* è stato anche filmato.

PRESIDENTE. Sì, l'abbiamo visto.

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Quindi, il caso era noto: immagino che la capitaneria di porto competente per territorio fosse quella di Vibo Valentia.

PRESIDENTE. Probabilmente la rogatoria internazionale nei confronti della Smith Tak è ancora in una fase preliminare. Sono state effettuate indagini societarie per vedere se esistano collegamenti tra la società armatrice della *Rosso*, cioè la Messina, e la Smith Tak?

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Sì, presidente. Gli ufficiali di polizia giudiziaria si sono recati presso la Messina dove hanno trovato un atteggiamento di ostilità totale: la società non è disposta a collaborare con l'autorità di polizia giudiziaria fornendo indicazioni (al di là dell'aver fornito alcuni documenti). Come la Smith Tak sia stata contattata dalla Messina deve essere accertato dalla procura: vorremmo chiedere alla Smith Tak come sono stati contattati, e dovremmo saperlo perché lì vige un regime di conservazione degli atti societari molto più rigido di quello italiano, e quindi la fatturazione di questa attività di servizio dovrebbe risultare, così come la lettera di incarico. Ciò che stiamo cercando di verificare tramite rogatoria è come sia stata scelta la Smith Tak. L'attività di rogatoria è stata inoltrata da oltre sei mesi (dal 21 aprile 1997): si è fermata perché ci è stata richiesta la traduzione in lingua inglese dell'articolo 428 del codice penale. La richiesta è pervenuta al Ministero di grazia e giustizia e, tra lo smistamento all'Interpol e la restituzione da parte nostra dell'articolo tradotto, si è verificata una perdita di tre mesi. Talvolta

CON DECRETO DELLA PRESIDENTE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI,  
N. 653, IN DATA 16 MAGGIO 2014

accadono cose burocratiche inspiegabili, come la traduzione in inglese di parte del codice penale: serve perché l'autorità olandese ha necessità di sapere per quale reato si procede e qual è esattamente il titolo addebitato. Siamo in attesa di sapere dall'autorità olandese quali sono i risultati: come la Commissione comprenderà, non è possibile far altro che attendere, trattandosi di una collaborazione internazionale.

PRESIDENTE. A proposito della necessità di localizzare in maniera certa la *Rigel*, le chiedo se i tecnici dell'ANPA non abbiano pensato alle rilevazioni satellitari, che per alcuni aspetti sembrano più affidabili di altre.

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Sto per fare un'affermazione riservatissima. Qui è successa una cosa parecchio strana. Ho parlato di affermazione riservatissima perché non è agli atti del processo (né potrebbe starvi, trattandosi di attività che esula dal processo in senso stretto: è una mera comunicazione di servizio riservata), anche se mi è stata comunicata dalla Procura nazionale antimafia ufficialmente. L'ANPA, nel verificare le condizioni di fattibilità di questo lavoro, si è imbattuta in una relazione tecnica stesa da un personaggio di età molto giovane, il quale afferma che in quella zona dello Ionio non sarebbe possibile trovare la nave perché esisterebbero correnti di profondità di grande ampiezza. Poiché l'affermazione proveniva da un tecnico, l'avevo recepita prendendone atto. Ma i tecnici dell'ANPA, persone altamente qualificate, hanno smentito questo dato.

PRESIDENTE. Mi può dire i nomi dei tecnici?

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Sì. Sono l'ingegner Sgrilli, l'ingegner Marchetti e l'ingegner Rollo. Credo siano tre funzionari dell'ANPA con alti compiti tecnici e amministrativi.

CON DECRETO DELLA PRESIDENTE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI,  
N. 653, IN DATA 16 MAGGIO 2014

PRESIDENTE. Forse più tecnici che amministrativi. Non li conosco personalmente, ma, come lei sa, gran parte dei tecnici dell'ANPA viene dall'ex ENEA-DISP, cioè la divisione di sicurezza e protezione per gli aspetti nucleari dell'ENEA.

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Sì, presidente. Gli ingegneri avevano espresso grandissime perplessità su queste cosiddette correnti di torbida. Mi chiesero la possibilità di mettersi in contatto con il mio collega Priore, affinché questi indicasse loro, oltre al nome della società che aveva effettuato il recupero ad Ustica, e che evidentemente doveva essere ritenuta molto affidabile, anche qual era stato il personale tecnico-scientifico che aveva seguito il recupero stesso, oltre a quello della motonave con i profughi albanesi affondata qualche mese fa. Contattai perciò sia il collega di Brindisi sia il collega Priore chiedendo loro di mettersi a disposizione dei tecnici dell'ANPA per le indicazioni di massima. Parlarono con un professore universitario dell'università di Trieste, grande esperto di oceanografia e di rilevazioni su fondali, che esclude assolutamente l'esistenza di queste correnti.

L'esclusione dell'esistenza di tali correnti ci ha in qualche modo fermato. I tecnici la escludono, ed anch'io ritengo che sia così. Il dato riservato di cui ho parlato poc'anzi è quello relativo a una segnalazione circa la persona che fece l'ipotesi delle correnti. Tale persona, improvvisamente, mi indirizzò una missiva alla procura presso la pretura cercando un rapporto di collaborazione su questa vicenda, in cui ha inserito il dato sulle correnti di torbida. In realtà, da indagini della procura di Napoli risulta una persona strana: se da un lato è a capo di un'agenzia che in qualche modo si occupa di questioni ambientaliste e così via...

PRESIDENTE. Ci può dire il nome dell'agenzia e anche quello della persona?

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. L'agenzia, che ha sede a Napoli, è la SRMC, cioè la Special Research

CON DECRETO DELLA PRESIDENTE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI,  
N. 653, IN DATA 16 MAGGIO 2014

Monitoring Center, ed è diretta da tale Scaramella Mario. Questa persona ha solo 27 anni: è stato collaboratore dell'alto commissariato all'epoca di Sica, quindi quando aveva circa 20 anni, e poi ha avuto altri rapporti con altri uffici. Secondo la nota, Scaramella risulta collegato con tale Raffaele Perrone Capano, ex assessore provinciale di Napoli, condannato per corruzione nel processo per le discariche abusive gestite da elementi della camorra scaturito dalle dichiarazioni del collaboratore di giustizia Nunzio Perrella. Scaramella e Perrone Capano risultano coimputati dinanzi al tribunale di Napoli - procedimento 9216/94 - quali concorrenti nel delitto di abuso d'ufficio commesso nell'ambito di attività di asserita tutela ambientale. Scaramella è stato anche condannato dal pretore di Santa Maria Capua Vetere per il reato di usurpazione di funzioni. Il dato fu comunicato dalla Procura nazionale proprio affinché in qualche modo si prestasse attenzione.

PRESIDENTE. Lo Scaramella è l'estensore della nota tecnica?

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Sì, è colui il quale asserì che vi era una difficoltà di recupero dovuta a correnti torbide che avrebbero addirittura velocità stratosferiche, dovute a non so quale scollegamento dei piani di fondale. Ripeto che ho ereditato le carte, che non ho mai conosciuto la persona, perché il procedimento conteneva già queste indicazioni. Questo dato ha sollevato le perplessità dell'ANPA, e io capisco le perplessità di tre tecnici di quel livello, che a quel punto hanno messo in dubbio la serietà di tutto il discorso. Ho colto un certo disagio, che è stato anche il mio, nel momento in cui, carta alla mano, abbiamo verificato che il punto nave era difficile da rilevare e che, sul ritrovamento del relitto, era arrivata questa indicazione.

Per tornare alla sua domanda, presidente, so che i tecnici si erano occupati del problema delle rilevazioni satellitari; credo però che l'indicazione non possa essere precisa come sarebbe necessario. Avrebbero bisogno di un robot di alta profondità - credo si chiami RAV - che

CON DECRETO DELLA PRESIDENTE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI,  
N. 653, IN DATA 16 MAGGIO 2014

possa ispezionare il relitto e verificarne la struttura, per non recuperare la nave sbagliata. L'ANPA, per non sperperare denaro pubblico, ha giustamente diviso l'attività - d'accordo con l'ufficio della procura - in quella di ricerca e in quella, eventuale, di recupero, per non far lievitare i costi: vediamo innanzitutto se c'è un relitto che corrisponde alle caratteristiche di cui ai piani di costruzione della nave, e se c'è si immerge un rilevatore di radioproprietà (ce ne sono uno a Stoccolma ed un altro a Montecarlo) per vedere quale tipo di radiazione vi sia.

Qui si pone un altro problema. Non sapendo quale fosse il carico della nave, non si possono tarare i rilevatori in maniera adeguata.

PRESIDENTE. Ho il sospetto che, puntando direttamente su un robot che faccia misurazioni radiometriche, non è detto che si trovi qualcosa. Esistono anche gli schermi costituiti dallo scafo della nave...

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Però trovare la nave sarebbe importantissimo.

PRESIDENTE. Il problema di fondo è proprio trovare la nave. Perciò, avere una valutazione sul percorso che la nave ha effettivamente seguito e disporre dei piani di costruzione della nave...

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. I tecnici mi hanno chiesto, ma francamente è una scelta difficile, l'indicazione di un perimetro di 10 miglia nautiche quadrate (quindi, un quadrato con ogni lato di 10 miglia) entro cui effettuare le ricerche. Ma non è facile tracciare questo quadrato. Inoltre, per problemi meteorologici, la ricerca dovrebbe essere effettuata ad aprile o settembre.

Il dato delle dieci ore di navigazione senza la rotta non è sufficiente. Comunque, trovata la nave, dovrebbe essere abbastanza semplice stabilirne il contenuto, perché - in base a quanto è stato accertato nel processo relativo alla truffa - dovrebbe avere un carico abbastanza noto: dovrebbe trattarsi di 1.700 tonnellate di polvere di marmo, stabilizzate a

CON DECRETO DELLA PRESIDENTE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI,  
N. 653, IN DATA 16 MAGGIO 2014

poppa e a prua. L'altro dato anomalo che ha destato sospetti sulla *Rigel* è che stranamente, anche se la nave era destinata all'affondamento doloso, sono caricati 60 *container* riempiti con blocchi di cemento per la cui realizzazione sono occorsi quasi tre mesi. La valutazione del collega Neri - fatta propria anche dalla polizia giudiziaria - è perciò lucidissima: che senso avrebbe avuto caricare 60 *container* di blocchi di cemento su una motonave che già conteneva 1.700 tonnellate di polvere di marmo che l'avrebbero portato a fondo rapidamente? Il sospetto che nasce è quello della cosiddetta cementificazione dei rifiuti radioattivi, cioè la procedura - come la Commissione ben sa - adottata per lo stoccaggio di tali rifiuti.

Pertanto, la nave *Rigel* costituisce l'obiettivo primario dell'indagine: se il riscontro dovesse essere positivo, le contestazioni da fare a chi ha avuto parte nella vicenda sarebbero pesanti. Avrebbe così un senso anche la vicenda della *Jolly Rosso* e Comerio ritornerebbe in una posizione di piena responsabilità, o almeno prospettabile come tale a un giudice in dibattimento.

Si era pensato di estendere l'attività tecnica. Come la Commissione sa, infatti, è possibile procedere alla canalizzazione sul territorio estero di conversazioni telefoniche. Tale attività avrebbe potuto far conseguire un determinato risultato. Vista la pubblicità che si era creata sul procedimento, avrebbe avuto quanto meno il risultato di verificare se alcuni soggetti esteri dimoranti in territorio svizzero erano effettivamente coinvolti nell'indagine, come risulta dalle dichiarazioni rese da un ex socio di Comerio. Costui ha detto che sapeva benissimo che da oltre dieci anni si affondavano navi con rifiuti radioattivi, che ne era perfettamente al corrente, che questa procedura è durata nel tempo e che Comerio era al centro dell'attività di affondamento. Quanto all'attendibilità del teste, si tratta anche di un fatto istintivo, che va percepito visivamente: non avendolo visto ma avendo soltanto letto ciò che ha dichiarato, mi rendo conto che occorre riscontrare le sue affermazioni per portare sostanziosi elementi d'accusa in un'eventuale fase dibattimentale.

CON DECRETO DELLA PRESIDENTE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI,  
N. 653, IN DATA 16 MAGGIO 2014

Tutta questa attività di canalizzazione del traffico telefonico è di fatto preclusa dall'eccessiva limitatezza dei mezzi tecnici a disposizione delle procure. Dico questo perché si riscontra l'esiguità delle linee destinate all'intercettazione dei telefoni cellulari GSM della TIM, ovvero l'inesistenza di una centrale di intercettazione per la rete GSM Omnitel; inoltre, al terzo gestore non è stato imposto l'obbligo di creare una centrale di intercettazione. Vi è quindi una miriade di mezzi di comunicazione, che ci mettono in difficoltà, e per di più è praticamente impossibile chiedere alla Telecom, che gestisce attualmente le trasmissioni telefoniche internazionali, più linee per le intercettazioni, sia perché anche quelle di cui disponiamo sono quasi tutte impegnate per le indagini sul traffico di stupefacenti, sia anche perché vi è una "coda" di altre procure: quindi, se abbiamo una postazione o due, dobbiamo lasciarle a disposizione di altre procure che, nell'ambito di una lista, vengono dopo di noi oppure, come avviene molto spesso, ci precedono per mesi.

PRESIDENTE. Questo è un tema molto importante.

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*.  
Lo dicevo senza alcun intento polemico.

PRESIDENTE. Si tratta comunque di un tema molto importante, anche perché forse su questo versante la Commissione potrebbe fare qualcosa: se lei ha qualche suggerimento da darci, lo faccia pure.

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*.  
Ricordo che lo scorso anno cinque procure distrettuali (ho curato la vicenda nella fase iniziale e successivamente essa è andata avanti con la collaborazione di altri colleghi), quelle di Palermo, Napoli, Reggio Calabria, Milano e Torino, hanno indirizzato al ministro dell'interno ed alla Direzione nazionale antimafia una missiva in cui evidenziavano una serie di problemi di questo tipo. Il primo che veniva sottolineato in quella sede era il problema relativo alle famose schede prepagate *ready to go*, che

CON DECRETO DELLA PRESIDENTE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI,  
N. 653, IN DATA 16 MAGGIO 2014

determinano enormi difficoltà con riferimento al traffico di sostanze stupefacenti, perché i trafficanti di droga usano ormai queste schede, cambiandole continuamente: in questo modo, se si dispone, per esempio, di venti schede, è come avere venti telefoni. Tra l'altro, ci risultava che molte di queste schede venissero spedite in paesi esteri, in particolare in Venezuela, per cui di fatto risultava impossibile effettuare un'attività di intercettazione nell'ambito delle indagini sul traffico di droga: infatti, è sufficiente che il trafficante cambi continuamente scheda, effettuando con ognuna di esse porzioni di conversazione, per rendere impossibile seguire il traffico.

Lo scorso anno erano disponibili per tutte le procure d'Italia cento linee di intercettazione GSM, che andavano ripartite secondo un certo criterio. Tuttavia, occorre considerare che, quando la Telecom afferma trionfante di aver stipulato 2 milioni di contratti per utenze GSM, ci troviamo di fronte ad una serie di schede, ovvero di linee telefoniche che non è possibile seguire, ovviamente nel caso in cui vi siano elementi di sospetto o indizi di reità per questo tipo di attività.

Oltre a questo, si pone il problema che la Omnitel non ha addirittura predisposto una centrale di intercettazione: mentre la Telecom l'ha fatto ed ha promesso che entro l'aprile 1998 accrescerà in maniera esponenziale il numero di queste linee, portandolo fino a 2 mila, attraverso un totale rifacimento della rete di comunicazione cellulare, la Omnitel - lo ripeto - è addirittura sprovvista di una centrale di intercettazione. Quindi, come dicevo, le affermazioni trionfali circa il numero di contratti stipulati si traducono in gravi problemi per le procure e per i sostituti: quando si annuncia con tono trionfale che vi sono 1 milione e 100 mila clienti Omnitel, noi sappiamo che si tratta di 1 milione e 100 mila persone che legittimamente parleranno al telefono, ma è possibile che 100 o 1.000 di esse ricorrano alla Omnitel per poter conversare liberamente, senza subire controlli.

Qualcosa di analogo è accaduto per il terzo gestore: infatti, mi sto interessando della questione per verificare se, nella convenzione che

CON DECRETO DELLA PRESIDENTE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI,  
N. 653, IN DATA 16 MAGGIO 2014

si stipulerà, sia previsto l'obbligo di predisporre una centrale di intercettazione.

Il problema si è posto in maniera consistente perché abbiamo scoperto, per esempio, che in Germania non era possibile autorizzare i gestori di telefonia GSM se prima non erano pronte le centrali di intercettazione: in quello Stato, il Ministero dell'interno o comunque l'autorità competente aveva stabilito che il rilascio della concessione fosse subordinato all'intercettabilità delle conversazioni.

Accanto a questo, si pone il problema delle intercettazioni delle comunicazioni internazionali, che sono satellitari e determinano quindi altre difficoltà: stando a quanto mi risulta, al momento le intercettazioni sono indirizzate verso la Turchia, il Venezuela, la Colombia e in generale tutti i paesi che presentano una situazione di emergenza sotto il profilo del traffico di sostanze stupefacenti. E' impossibile pensare di utilizzare, nel mio ufficio, postazioni del genere per un'indagine di questo tipo: innanzitutto, nel momento in cui ci distacciamo, perdiamo il turno e non sappiamo quando potremo collegarci di nuovo; la nostra, inoltre, è un'attività, per così dire, al buio, di cui è difficile prevedere i risultati, mentre in quel caso le attività sono proficue.

PRESIDENTE. Quindi, il problema sarebbe quello di avere la certezza che tutti gli operatori del settore predispongano centrali di intercettazione.

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*.  
Come è previsto per la telefonia di terra.

PRESIDENTE. Inoltre, si dovrebbe ampliare il numero di canali disponibili...

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*.  
Per le chiamate internazionali.

PRESIDENTE. Solo per quelle internazionali o anche per quelle nazionali?

CON DECRETO DELLA PRESIDENTE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI,  
N. 653, IN DATA 16 MAGGIO 2014

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*.  
Con riferimento a quelle nazionali, la TIM ha impartito una direttiva, che fortunatamente viene seguita, secondo cui attualmente tutti gli acquirenti di schede prepagate devono fornire i propri dati identificativi. Questo a seguito della nota ufficiale che era stata inviata.

La Telecom ha inoltre promesso che nel 1998 le linee di intercettazione saranno quasi a 2 mila, e questo dovrebbe essere più che sufficiente per fronteggiare il problema. L'esigenza che era stata posta dalle procure nella nota di cui si è parlato era quella di garantire che tutti i gestori assolvessero allo stesso obbligo, ossia prevedessero reti di intercettazione, in modo da rendere possibile, ovviamente nei casi previsti dalla legge, la necessaria attività di intercettazione.

Occorre inoltre un aumento del numero delle frequenze utilizzabili per le intercettazioni internazionali, e non mi riferisco tanto a questa indagine (so qual è lo scopo dell'audizione); tuttavia, è facile parlare di riciclaggio e di traffico internazionale di droga: il problema è come provarlo. L'alternativa è tra i collaboratori di giustizia e l'attività tecnica; non è possibile affrontare il fenomeno in modo diverso. Quindi, se si ritiene giusto ridimensionare l'apporto dei collaboratori di giustizia (si tratta di scelte politiche che potranno essere valutate), occorre considerare che per fare una scelta professionale diversa, come avviene nei nostri uffici, in cui tanti colleghi si dedicano alle attività tecniche in cui credono e che considerano più proficue sul piano operativo nonché più tranquillizzanti sotto il profilo della responsabilità, occorrono ingenti strumenti. Altrimenti, se non è possibile seguire le conversazioni dei soggetti indagati, il riciclaggio internazionale diventa una formula vuota.

PRESIDENTE. Intendo porle, in rapida successione, tre domande tra loro diverse. La prima riguarda l'episodio, che lei ha ricordato, dell'imbarcazione a vela che è trovata a trovarsi nei pressi della nave che stava scaricando bidoni in un tratto di mare a 30 miglia al largo delle coste

CON DECRETO DELLA PRESIDENTE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI,  
N. 653, IN DATA 16 MAGGIO 2014

ioniche; vorrei sapere, in particolare, se sia stato individuato il nome della nave.

Quanto alla seconda domanda, lei ha citato più volte la squadriglia navale della Guardia di finanza che opera a Lamezia Terme; anche se forse la questione non riguardava Lamezia Terme ma un altro comparto, devo rilevare che fu sottoposta all'attenzione della precedente Commissione d'inchiesta la vicenda del capitano di vascello Natale Di Grazia. Nel ricordare che della questione si interessava anche la procura di Matera, le chiedo di fornirci ulteriori informazioni. Lo stesso capitano Di Grazia è morto in circostanze che a molti sono sembrate singolari, ma almeno all'epoca non emerse nulla di conclusivo.

Quanto alla terza domanda, farò riferimento al fatto che Giorgio Comerio è stato arrestato a Bolzano, anche se non ricordo esattamente quando. Vorrei sapere - naturalmente, se lei ne è a conoscenza - in quali circostanze sia stato arrestato e perché sia stato successivamente rilasciato.

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Quanto alla questione della nave, è stato esperito l'unico tentativo possibile, considerato il punto in cui era stata rilevata la sua presenza: la sola possibilità che avevamo era che la nave fosse transitata attraverso lo stretto di Messina, perché in quel caso vi è l'obbligo di segnalare l'ingresso all'autorità marittima portuale. Questo, però, non è accaduto, nel senso che la motonave non c'era.

Il secondo tentativo che abbiamo esperito è stato quello di verificare se le agenzie spaziali americane, o meglio la NASA avesse ancora conservato in memoria la rilevazione satellitare di quel tratto di costa a quell'ora. Questo però non è stato possibile perché in genere le rilevazioni non vengono conservate: infatti, i satelliti geostazionari cancellano i dati, perché per conservarli tutti dovrebbero avere una memoria enorme. Qualora la richiesta fosse stata avanzata tempestivamente, nel giro di poche ore (ma questo non è stato possibile), avremmo potuto ricevere la rilevazione satellitare con l'individuazione della nave: infatti, anche se

il satellite svolge attività meteorologiche o di altro tipo, rileva le navi che si trovano in una certa area.

Entrambi gli accertamenti, quindi, hanno dato esito negativo: entro un tempo stimato come necessario per coprire il percorso compreso tra il punto del ritrovamento e lo stretto di Messina, nessuna nave aveva comunicato il passaggio attraverso quest'ultimo. E' quindi probabile che la nave si sia diretta verso la Puglia o la Grecia. Tra l'altro, poiché la stessa nave aveva le luci spente, le persone che hanno segnalato la sua presenza non sono state in grado di constatare quale fosse la sua denominazione (questa è la prima cosa che è stata chiesta loro).

Per quanto riguarda il capitano De Maria, che ha dato grande impulso alle indagini, credo che fosse un ufficiale di grande valore (non l'ho conosciuto personalmente); egli apparteneva alla capitaneria di porto di Reggio Calabria, che come struttura faceva capo alla marina militare. Il personale che sta operando attualmente, invece, è lo stesso che aveva svolto le prime indagini a Lamezia Terme, ossia quello della squadriglia navale della Guardia di finanza.

PRESIDENTE. Come si è conclusa la vicenda riguardante il capitano De Grazia?

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. So che è stata fatta una perizia necroscopica.ù

PRESIDENTE. Come si è conclusa la perizia?

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Ho saputo dal collega Neri, informalmente perché il fatto riguardava la competenza di altro ufficio, che non sono state rilevate tracce: fu un infarto fulminante, anche se il collega mi disse che avrebbero dovuto esserci alcune sostanze tossiche nell'organismo prodotte dall'infarto - non so quali - in determinate quantità, e che invece la loro presenza era

più bassa. Comunque, i periti hanno concluso per un infarto fulminante del miocardio: morì in macchina senza un gemito.

Per quanto riguarda il Comerio, personale della DIA di Milano verrà lunedì a Reggio Calabria per acquisire copia degli atti di questo procedimento, essendo anche loro interessati a Comerio. Sulle ultime vicende di Comerio, sia i colleghi di Milano sia il collega Matassa della procura distrettuale di Palermo stanno svolgendo indagini. La Commissione saprà della dichiarazione di un collaboratore di giustizia di Palermo secondo cui nel sottosuolo di una cava sarebbero stati nascosti rifiuti radioattivi. Questa dichiarazione ha avuto un certo risalto anche sulla stampa, e la DIA ha effettuato ricerche. Credo che l'indagine di Palermo sviluppi questo settore. Mi risulta che anche il collega Visconti della procura di Napoli sia interessato alla problematica relativa alla *Jolly Rosso*, credo per la parte relativa a indagini sul Ministero degli esteri, su queste navi che andavano e venivano dai paesi del Medio Oriente nell'attività di cooperazione. Lunedì verranno funzionari della DIA di Milano per una riunione di coordinamento per cercare di capire quali sono i punti di contatto e valutare come procedere.

Torno a dire, però, che se non si rimuove il problema *Rigel*, sotto il profilo della prova mi pare difficile ...

PRESIDENTE. Lei ha avuto notizia dell'arresto?

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Sì, ne ho avuto notizia. Mi è stato comunicato. So che la DIA dispone di questi atti: li esaminerò lunedì.

PRESIDENTE. La DIA di Milano?

ALBERTO CISTERNA, *Sostituto procuratore distrettuale di Reggio Calabria*. Sì, che sta seguendo il Comerio per proprio conto.

PRESIDENTE. Bene. Riprendiamo i nostri lavori in seduta pubblica.