

con riguardo ad una ipotesi di truffa alle assicurazioni in relazione all'affondamento della Rigel.

2.2 La Relazione della Direzione Marittima di Reggio Calabria

In esito all'audizione in data 27 ottobre 2009, innanzi alla Commissione, il Procuratore Nazionale Antimafia Pietro Grasso, ha consegnato la «Relazione affondamenti unità navali nelle acque antistanti le coste della regione Calabria» della Direzione Marittima di Reggio Calabria, con la quale viene fatto un punto di situazione sugli affondamenti di unità navali nelle acque antistanti le coste della regione Calabria³.

In particolare la Relazione contiene un quadro di sintesi sulle informazioni in possesso delle Capitanerie di Porto ricadenti nella giurisdizione della Direzione Marittima di Reggio Calabria, relative alle navi affondate, dagli anni quaranta in poi, lungo le coste della regione Calabria. Tale quadro, oltre a fornire l'elenco delle unità navali, suddiviso per aree di giurisdizione dei vari Compartimenti Marittimi, contiene elementi sul sinistro marittimo.

Per quanto concerne il relitto presente al largo di Cetraro, in sintesi, è stato rappresentato che, in data 12.09.2009, a seguito di indagini disposte dall'A.G., la nave oceanografica «Coopernaut Franca», armata dalla Soc. Nautilus di Vibo Valentia e noleggiata dall'Assessorato Ambiente della Regione Calabria, ha rinvenuto, al largo della costa in prossimità di Cetraro e a circa 490 metri di profondità, un relitto di una nave, stimata di lunghezza pari a circa 110-120 metri e larghezza pari a circa 20 metri. Sulla scorta dei rilievi eseguiti, tramite sonar e riprese video a mezzo ROV, tale scafo è stato localizzato in posizione Lat. 39°28, 541' Nord e Long. 015°41,569' Est con la prua in direzione dello Stretto di Messina.

Nel documento è stato altresì rappresentato che la Capitaneria di Porto di Vibo Valentia aveva in corso l'esame del materiale video di cui sopra, al fine di tentare l'identificazione dello scafo rinvenuto, anche in relazione ai relitti di cui si ha notizia di affondamento in zona, ivi compresa la Motonave «Cunski», nonché le navi «Yvonne A» e «Voriais Sporadis». Per la nave «Cunski», dal raffronto tra le suddette riprese video e le caratteristiche strutturali come emergono dalla foto, sono state evidenziate alcune differenze, precisamente la forma di parte della murata in prossimità del cassero di poppa. Inoltre, il materiale di forma cilindrica che si vede sul fondale marino vicino al relitto, non sembra avere le caratteristiche tipiche del fusto/bidone. Parimenti, non risultano tuttora acquisiti riscontri obiettivi riguardo la presunta presenza a bordo del citato relitto di rifiuti pericolosi. Per quanto può ricavarsi da queste prime verifiche e approfondimenti – è stato rappresentato – emerge comunque la necessità di completare le riprese del relitto affondato, per consentire l'acquisizione di ulteriori elementi di riscontro obiettivo, circa la presunta ri-

³ Doc. 124.5 dell'Archivio della Commissione.

conducibilità del relitto individuato alle caratteristiche dei relitti di cui si ha notizia ovvero alla M/n «Cunski», nonché procedere a campionamenti ed analisi sul fondale marino circostante e direttamente sulla M/n affondata allo scopo di accertare l'eventuale natura del carico trasportato.

Con riferimento alla nave Rosso, ex «Jolly Rosso», è stato rappresentato che in data 14 dicembre 1990 la M/n Rosso si arenava sulla spiaggia di Campora San Giovanni del Comune di Amantea, in posizione 39° 05' N - 016° 05' E., al momento dell'arenamento si presentava con la prua verso nord, inclinata di circa 30° sul lato sinistro rivolta verso il mare.

La nave, è rimasta in disarmo nel porto di La Spezia dal 18.1.1989 al 7.12.1990, data in cui è stata riarmata per l'inizio della caricazione per il viaggio da La Spezia a Malta e ritorno.

La nave è partita dal porto di Malta in data 13.12.1990, alle ore 09.00, con destinazione La Spezia. Nel porto di Malta sono state effettuate le operazioni di imbarco e sbarco di container e precisamente è stato sbarcato un carico completo di contenitori provenienti da La Spezia e Napoli ed è stato imbarcato un carico parziale (n. 9 contenitori pieni e 25 vuoti) con destinazione La Spezia.

Dopo la partenza da Malta, la nave si imbatteva in una burrasca da Ovest Sud Ovest forza 8. Alle ore 23.30 del 13.12.90 dirigeva per lo stretto di Messina. In serata veniva verificato un cedimento del rizzaggio dei container nella stiva poppiera. Dalle ore 03.30 alle ore 04.00 del 14.12.90 la nave attraversava lo Stretto di Messina dirigendo verso Nord.

A causa della burrasca ancora in corso la nave, in posizione Lat. 39° 00' N. e Long. 015° 50' E., alle ore 07.55, lanciava il segnale di soccorso a causa del movimento del carico e conseguente via d'acqua nella stiva poppiera che ne provocava lo sbandamento di 20° sulla sinistra. Alle ore 08.25 venivano arrestati i motori ed alle 10.30 gli elicotteri della Marina Militare effettuavano il recupero di tutto l'equipaggio. Alle ore 14.00 del 14.12.90 la nave si arenava sulla spiaggia di località «Formiciche» del Comune di Amantea e precisamente nel punto di coordinate Lat.: 39°05'N Long: 016°05'E. La nave al momento dell'arenamento presentava la prora in direzione Nord e lo scafo era inclinato di 30° sul lato sinistro.

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

Con riferimento alla nave Rigel, è stato segnalato che la medesima, di bandiera Maltese di proprietà della «Mayfair shipping company limited» risulterebbe affondata in data 21 settembre 1987 in posizione: latitudine 37° 58' N - longitudine 016° 59' E (20 miglia a S/E di Capo Spartivento). La nave sarebbe partita da Marina di Carrara il 9 settembre 1987 ed era diretta a Limassol (Cipro) con un carico di granulato di marmo.

Con riferimento, infine, alla situazione dei relitti suddivisi per aree di giurisdizione dei compartimenti marittimi calabresi, è stato segnalato, tra gli altri, il piroscavo Federico, affondato il 28.07.1941 nelle acque anti-

stanti il Comune di Cetraro, a Sud di Capo Bonifati, il cui relitto è in posizione Lat. 39°28'.53 Nord, Long. 015°51'.96 Est.

2.3 Le audizioni dei Comandanti Generali delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera

Come anzidetto, sono state svolte specifiche audizioni sul tema, di cui in primo luogo il 16 dicembre 2009, innanzi alla Commissione, con la presenza del Comandante Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera pro tempore, Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Raimondo Pollastrini, il quale ha rammentato che il Corpo, nell'ottica della prevenzione dei reati in materia ambientale, da anni presta attenzione al fenomeno dell'illegale affondamento di unità navali potenzialmente dedite al traffico di sostanze nocive. In tale contesto ha ricordato l'attività svolta dal capitano di fregata Natale De Grazia, deceduto nel 1995 in circostanze definite «sospette» che si occupò, su incarico della Procura della Repubblica di Reggio Calabria, dell'affondamento della motonave Rosso per traffico illecito di rifiuti, in particolare, al fine di accertare la qualità delle acque e lo stato della flora e della fauna e che non fossero state inquinate dall'immissione in mare di rifiuti tossico-nocivi. Le dette indagini furono poi proseguite a seguito delle dichiarazioni di Fonti Francesco nel 2005, lungo il tratto di costa lucano-tirrenico, dall'Ufficio circondariale marittimo di Maratea, 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 Lagonegro.

Fu avviata una serie di verifiche in mare che portarono alla rilevazione di otto schede target di possibili presenze di relitti o di rifiuti tossico-nocivi abbandonati in quelle acque, ma tale attività non rilevò nessun elemento degno di nota. Neppure a seguito delle indagini effettuate 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.

Ancora in relazione alle informazioni fornite dal Fonti, il 12 dicembre 2008 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 CoNISMa.

Dopo questa prima indagine 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 Fonti – utilizzando la nave Coopernaut Franca. Tale nave 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, 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. Fu fatta un'ulteriore campagna di monitoraggio, con la nave

Mare Oceano, che individuò il relitto nella stessa posizione già indicata dalla Coopernaut Franca. Tuttavia tale relitto presentava caratteristiche diverse dalla nave Cunki e non aveva a bordo sostanze radioattive o nocive; successivamente fu accertato visivamente che non si trattava del Cunki ma della nave Catania, il cui nome era leggibile sulla fiancata e sulla poppa del relitto, affondata il 16 marzo del 1917.

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 messe a disposizione della Procura della Repubblica, in particolare della Direzione distrettuale antimafia di Catanzaro.

Un'altra attività che è stata svolta successivamente è la cosiddetta «Operazione Maratea», che ha consentito di rinvenire una imbarcazione da diporto adagiata su un fondale di 555 metri.

Il giorno 3 febbraio 2011, innanzi al Comitato, è stato quindi audito il Comandante Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Marco Brusco, il quale ha fornito risposte a quesiti mossi dai parlamentari al Comandante Generale pro-tempore Ammiraglio Pollastrini in occasione dell'audizione del 16 dicembre 2010. Il dettaglio di tali elementi è peraltro contenuto anche in uno specifico documento consegnato nel corso dell'audizione⁴.

In particolare il deputato Veltroni aveva chiesto di sapere se risultavano informazioni in merito alla nave Rigel, affondata nel 1987 a largo di Capo Spartivento, attesa l'ipotesi che questa nave sia stata affondata e che il carico non fosse quello dichiarato. Con riferimento all'affermazione dell'ammiraglio Pollastrini, relativa alla fine della vita del capitano di vascello De Grazia (aveva usato l'espressione «circostanze sospette» relativamente al decesso) aveva chiesto di conoscere cosa avesse alimentato tale considerazione e quale sviluppo avesse trovato il lavoro di approfondimento e di ricerca svolto dall'ufficiale per la Procura di Reggio Calabria.

Al riguardo è stato risposto che la M/N Rigel si è inabissata il 21.09.87. Come accertato nell'ambito di un procedimento penale volto a verificare una ipotesi di truffa in danno di assicurazioni per naufragio doloso la M/N Rigel è stata volontariamente affondata ed il recupero dell'equipaggio era stato parimenti pianificato. Dagli atti dell'indagine non emergono riferimenti di alcun tipo a ipotesi di smaltimento di sostanze nocive da realizzarsi tramite l'affondamento della Rigel. Sulla vicenda si è sviluppata una seconda indagine da parte della Procura di Reggio Calabria negli anni dal 1994 al 2000, tendente ad accertare una ipotesi di smaltimento di sostanze radioattive organizzata da tale Giorgio Comerio. Il procedimento penale si è concluso con decreto di archiviazione su richiesta del pubblico ministero che ha ritenuto non comprovata sia la presenza a bordo della Rigel di sostanze radioattive sia il collegamento col Comerio.

⁴ Doc 523.1 dell'archivio della Commissione.

L'unico dato noto sulla posizione in cui è stata affondata la Rigel, è quello riportato sul registro dei sinistri dei Lloyds ove si legge «20 miles S.E. Cape Spartivento in la 37 58 N, long. 16 49 E». Sulle coordinate in questione è stata effettuata una ricerca da parte della ditta Impresub s.r.l. con utilizzo di sub side sonar su mandato dell'ANPA nel procedimento a carico del Comerio, con esito negativo.

In definitiva è stato rappresentato che non è possibile risalire ad un dato univoco e sufficientemente suffragato da riscontri concreti riguardo alla posizione del relitto, anche considerato che le uniche notizie a disposizione derivano da dichiarazioni di membri dell'equipaggio comprovatamente partecipi di un disegno truffaldino.

Per quanto concerne le «circostanze sospette» sulla fine della vita del capitano di vascello De Grazia, l'espressione usata dall'allora Comandante generale traeva spunto dalla relazione datata 22 maggio 2003 del dott. Francesco Neri, Sostituto Procuratore generale presso la Corte di Appello di Reggio Calabria, relativa alla proposta di concessione della medaglia d'oro al merito di Marina. Dettagli sull'attività e sull'apporto investigativo prestato dall'ufficiale non sono in possesso del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, tenuto conto che il C.te De Grazia ha operato alle dirette dipendenze dall'autorità giudiziaria.

Il senatore Caruso aveva chiesto al Comandante Generale pro-tempore Ammiraglio Pollastrini in occasione dell'audizione del 16 dicembre 2010, di conoscere il motivo per il quale il relitto della nave Catania non risultava essere stato censito dalla Direzione marittima di Reggio Calabria con riferimento alla posizione indicata⁵. In secondo luogo, l'Ammiraglio Pollastrini aveva riferito che non ci sarebbero altri relitti posizionati nella zona del rinvenimento della nave Catania, mentre la Direzione marittima di Reggio Calabria ha rilevato, in posizione corrispondente sostanzialmente identica il piroscafo Federico. Facendo riferimento al documento della Direzione marittima di Reggio Calabria 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 piroscafo Federico. Infine aveva chiesto di ottenere notizie circa la effettiva destinazione finale della nave Cunski.

In merito è stato risposto che la nave «Coopernaut Franca», armata dalla Soc. Nautilus di Vibo Valentia e noleggiata dall'Assessorato Ambiente della Regione Calabria, ha rinvenuto, al largo di Cetraro e a circa 490 metri di profondità, un relitto di una nave, di lunghezza di circa 110-120 metri e larghezza di circa 20 metri. Sulla scorta delle verifiche e riprese video effettuate lo scafo è stato localizzato in posizione Lat. 39°28, 541' Nord e Long. 015°41,569' Est con la prua in direzione Sud Ovest). L'analisi delle riprese video dell'avvistamento, come anche quelle effet-

⁵ Si veda la «Relazione navi affondate», Doc. 124.5 dell'Archivio della Commissione.

tuate poi dalla nave Oceano, hanno escluso trattarsi della nave Cunski ed il relitto è stato identificato in quello della nave Catania).

È stato confermato che nella posizione corrispondente a 39° 28'53 di latitudine e a 15° 51'96 di longitudine giace il piroscafo Federico.

Il deputato Tassone, aveva chiesto di sapere se, sulla base dei sistemi di monitoraggio esistenti, fosse stato possibile intercettare il movimento di navi e gli inabissamenti e se, al riguardo, vi siano documenti ed elementi in possesso del Corpo delle Capitanerie di Porto.

In merito è stato riferito che al tempo dei presunti affondamenti dolosi non erano ancora stati realizzati e, quindi, non erano ancora funzionanti gli attuali sistemi di monitoraggio e controllo del traffico marittimo e, pertanto, l'attività di indagine poteva svolgersi solo a seguito di segnalazioni pervenute alle autorità marittime periferiche e, all'estero, alle autorità consolari. Ciò sia in campo amministrativo, per quanto riguarda le inchieste sommarie e formali disciplinate dal Codice della navigazione, sia in campo penale, per quei profili relativi ad ipotesi penalmente rilevanti.

La senatrice Armato, infine, aveva chiesto, nel caso di Cetraro, di conoscere, – atteso che la Capitaneria di Porto di Cetraro nel 2007 aveva vietato con un'apposita ordinanza la pesca a strascico – se la Marina militare era a conoscenza dell'esistenza di rifiuti tossici in quello specchio di mare. Ordinanza che venne poi revocata, anche se resta misteriosa la motivazione di tale revoca, così come quella della sua stessa emanazione.

Al riguardo è stato risposto che l'attività relativa alle indagini circa la possibile presenza sui fondali marini di Maratea di navi cariche di rifiuti tossici e/o radioattivi, trae origine da indagini delegate dalla Magistratura nel 2005 (Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lagonegro). Le attività compiute in merito alle cosiddette navi dei veleni sono state dirette precipuamente all'esplorazione dei fondali per l'individuazione di eventuali fonti inquinanti.

Nel 2009 sono state condotte due campagne scientifiche da parte di Nave Astrea, nel mese di luglio e in quello di ottobre, e una dalla Nave Mare Oceano, già impiegata utilmente per il rinvenimento del relitto di Cetraro, nel mese di novembre.

Al termine della campagna, durata circa una settimana, sono stati individuati due target, il primo consistente in un relitto riconducibile ad una imbarcazione da diporto di circa venti metri e il secondo in un giacimento di anfore antiche. Nel tratto di costa di Maratea non sono mai stati imposti divieti di balneazione a seguito di campionamenti di acque marine risultati fuori dai *range* consentiti.

All'inizio del 2007 l'Arpacal effettuava il campionamento, per le successive analisi, di sedimenti marini prelevati a profondità compresa tra i 370 e i 450 metri che indicavano la presenza di concentrazioni di metalli oltre i limiti di legge. L'ufficio circondariale marittimo di Cetraro, in data 18.04.07, emanava l'ordinanza con cui vietava la sola attività di pesca «a strascico» in due zone di mare, di ridotte dimensioni, antistanti il litorale dei Comuni di Cetraro (1,38 miglia x 1,24 miglia) e Belvedere Marittimo

(1,87 miglia x 1,54 miglia), corrispondenti alle aree marine in cui erano stati effettuati i prelievi dall'ARPACAL.

Il servizio veterinario dell'ASL n. 1 di Paola, a seguito di 12 campionamenti di specie diverse, effettuati nel periodo compreso tra il 21 maggio 2007 e il 21 giugno 2007, dei quali 11 direttamente a bordo di mm/pp all'arrivo nel porto di Cetraro e uno in una locale pescheria, rappresentava che, dai risultati delle analisi di laboratorio effettuate dall'Istituto Zooprofilattico di Portici, in quasi tutti i campioni, la presenza di cromo e, in tutti i campioni, la presenza di arsenico.

La Procura di Paola, segnalava che, dai rapporti di prova effettuati dall'Istituto Zooprofilattico di Portici inerenti i campioni effettuati in data 21 maggio 2007 dall'ASL, emergeva «giudizio sfavorevole per la presenza di mercurio oltre il limite consentito dal regolamento CEE 1881/2006, nei prodotti ittici freschi».

In data 4 ottobre 2007, nelle acque antistanti il Comune di Cetraro, l'Arpacal effettuava il campionamento di sedimenti marini a varie profondità e una misurazione radiometrica campale, non riscontrando emissioni di radiazioni ionizzanti. Il servizio veterinario dell'ASL, in relazione ai risultati delle analisi condotte sui prodotti ittici, oggetto di campionamento, nei giorni 30 e 31 ottobre 2007, trasmetteva una relazione sulla ricerca di metalli pesanti da cui emergeva la presenza di mercurio, comunque nei limiti consentiti, in tutti i campioni prelevati, mentre di cromo in soli tre campioni.

In data 7 agosto 2008, in esito a riunione dei rappresentanti del Commissario per l'emergenza ambientale, ASP – dipartimento prevenzione e servizio veterinario, Arpacal, Provincia di Cosenza, Comune di Belvedere Marittimo e personale della sezione di PG della Procura di Paola, ed alle risultanze riportate, i partecipanti concordavano sulla possibilità di abrogare l'ordinanza interdittiva sopraindicata.

2.4 Gli affondamenti delle motonavi Jolly Rosso, Jolly Rubino e Jolly Amaranth

Nel corso della predetta seduta della Commissione del 15 dicembre 2010, il senatore Caruso aveva anche richiesto un approfondimento delle circostanze che hanno causato, seppure a distanza di anni l'uno dall'altro, gli affondamenti delle motonavi Jolly Rosso, Jolly Rubino e Jolly Amaranth, appartenenti tutte alla stessa compagnia di navigazione, Ignazio Messina & C.

Quanto sopra, tenuto conto del fatto che gli eventi di cui trattasi si sono sviluppati secondo modalità del tutto simili quali, in particolare la circostanza che tutte e tre le navi sono state colpite dal maltempo in corso di navigazione; tutte e tre hanno subito gravi avarie all'apparato motore che ne hanno determinato l'ingovernabilità; tutte e tre hanno perso una parte del carico durante il maltempo; tutte e tre sono state abbandonate dall'equipaggio ed assistite, nelle fasi terminali del naufragio, dalla stessa

compagnia (la società olandese Smit Tak specializzata nel recupero e messa in sicurezza di relitti «critici»).

Con specifico documento, il Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera ha fornito elementi di dettaglio⁶ relativi alle navi della Compagnia Ignazio Messina, vittime di incidenti. Per completezza di trattazione si riportano anche notizie relative alle vicende della motonave Jolly Amaranto, oggetto di specifica successiva trattazione nell'ambito della presente relazione.

In via preliminare è stato segnalato che, al di là dei dubbi legittimamente sorti sull'analisi di alcune delle circostanze in cui era maturato l'evento, le risultanze finali dell'indagine condotta nell'anno 2005 dalla Commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad essa connesse, riguardo alla M/N Jolly Rosso, non hanno all'epoca condotto all'individuazione di elementi certi atti a sostenere l'insorgere di profili di dolo a carico dell'armatore o del Comandante della nave.

Lo stesso dicasi con riferimento agli accertamenti all'epoca svolti con riferimento alla M/N.

Jolly Rubino ed alla M/N Jolly Amaranto, su cui peraltro sono ancora in fase di svolgimento i previsti atti di indagine.

In particolare è stato segnalato, con ulteriori elementi in ordine a quanto in precedenza rappresentato, il 14 dicembre 1990, la motonave Rosso (ex Jolly Rosso), battente bandiera italiana e di proprietà della società Ignazio Messina e C. con sede a Genova, partita dal porto di Malta con destinazione La Spezia, si è arenata sulla spiaggia di Camponara San Giovanni, frazione di Amantea, in provincia di Cosenza. La motonave, con a bordo 16 membri di equipaggio, stava trasportando un carico di nove container contenenti, secondo quanto dichiarato dal comandante e dal primo ufficiale di coperta, 23.325 tonnellate di nylon, 75.465 tonnellate di tabacco, 70 tonnellate di prodotti per bevande.

Il recupero del relitto è stato affidato alla ditta Smit Tak di Rotterdam che, dopo alcuni tentativi infruttuosi, ha rinunciato all'incarico dandone comunicazione, in data 2 marzo 1991, alla società armatrice. In data 17 gennaio 1992, la proprietà del relitto è passata, dalla società Ignazio Messina e C. alla società MO.SMO.DE di Crotone, che ha richiesto alla capitaneria di porto di Vibo Valentia l'autorizzazione alla demolizione della motonave ed alla bonifica dell'arenile. Per quanto riguarda gli accertamenti effettuati per risalire alle cause del sinistro e all'eventuale sussistenza di responsabilità, la predetta capitaneria di porto di Vibo Valentia ha avviato un'inchiesta da cui è emerso che l'arenamento della nave è stato causato dallo sbandamento di quest'ultima per un'infiltrazione d'acqua nella stiva poppiera e dal successivo blocco dei motori. Inoltre, i vigili del fuoco di Catanzaro, a seguito dell'allarme diffusosi tra la popolazione per un presunto traffico di materiale radioattivo, hanno effettuato ulteriori accertamenti utilizzando specifiche apparecchiature per la misurazione

⁶ Doc. 523.4 dell'Archivio della Commissione.

della radioattività che, comunque, non hanno registrato alcuna contaminazione a livello del suolo.

La vicenda, peraltro, è stata oggetto di due procedimenti penali, uno presso la Pretura e, l'altro, presso il Tribunale di Reggio Calabria, quest'ultimo conclusosi con un decreto di archiviazione emesso dal Gip, su conforme richiesta del PM, in data 14 novembre 2000.

Per quanto concerne la motonave Jolly Rubino, è stato in sintesi rappresentato che, nel corso dell'attività di inchiesta sommaria condotta dal Consolato d'Italia a Durban è emerso che in corso di navigazione dal porto di Durban a quello di Mombasa, tra le ore 19,30 e le ore 19,40 del giorno 10 settembre 2002, è scoppiato un incendio in sala macchine che ha fatto suonare gli allarmi della centralina d'incendio di bordo.

L'incendio si sarebbe propagato a più livelli della nave attraverso il vano ascensore, nonostante cinque tentativi di domarlo mediante estintore.

Constatata l'infruttuosità dell'operazione di spegnimento è stato lanciato un Mayday con richiesta di assistenza per incendio in sala macchine che è stato ricevuto dalla Capitaneria di Porto di Richards Bay alle ore 20,00. Attorno alla stessa ora il Comandante, constatata l'impossibilità di utilizzare in sicurezza la lancia di salvataggio, avrebbe dato disposizione al personale di salire in coperta a centro nave per consentire le operazioni di evacuazione mediante elicottero. Avendo constatato la progressiva propagazione dell'incendio e accertata in via definitiva l'impossibilità di spegnerlo, il Comandante abbandonava la nave, assieme agli ultimi uomini rimasti a bordo. La successiva attività di inchiesta formale, condotta dalla Direzione Marittima di Napoli quale Direzione Marittima competente ai sensi dell'articolo 581 del Codice della navigazione, portò ad accertare responsabilità per colpa a vario titolo ascritte al rappresentante legale della società Messina, al Comandante, al Direttore di Macchina ed al I Ufficiale di coperta e di macchina.

Relativamente, infine alla motonave Jolly Amaranto, è stato rappresentato che alle ore 13.40 del giorno 11 dicembre 2010 la Società di navigazione «Ignazio Messina e C. S.p.A.», di Genova riferiva alla Centrale Operativa del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto che la M/n «Jolly Amaranto» aveva lanciato un messaggio Mayday, ricevuto dalle Autorità SAR egiziane, a causa di avaria ai motori e delle avverse condizioni meteo, in posizione Lat. 32°15'N – Long. 027° 11'E (a circa 50 miglia a nord delle coste mediterranee dell'Egitto). La Società comunicava, inoltre, che a bordo vi erano 21 persone di equipaggio (16 italiani e 5 rumeni) e che il carico risultava costituito da container, 38 dei quali contenenti merci pericolose. A causa delle pessime condizioni meteo il comando di bordo riteneva necessario l'abbandono della nave. La Centrale Operativa del Comando generale, investita dell'emergenza, prendeva immediati contatti con il centro di soccorso egiziano (JRCC CAIRO) e forniva le caratteristiche e la posizione di alcune navi che si trovavano in prossimità della Jolly Amaranto, impiegabili per fornire assistenza alla stessa. Non erano presenti in area unità militari. JRCC Cairo dirottava le MM/NN «Ariana» e «Kriti Amethyst», entrambe battenti bandiera

greca, invitandole a mantenersi pronte ad intervenire in caso di abbandono nave. JRCC Cairo faceva inoltre conoscere di aver allertato una nave militare egiziana per soccorrere l'equipaggio, ma la stessa non riusciva a prendere il mare a causa delle proibitive condizioni meteo marine. Per tutta la durata dell'emergenza la Centrale Operativa manteneva costanti contatti con la compagnia di navigazione e con le Autorità egiziane responsabili dei soccorsi, per il necessario scambio di informazioni operative funzionali alla pianificazione ed allo svolgimento delle attività di soccorso. Forniva inoltre informazioni ai familiari dell'equipaggio che chiedevano frequenti notizie dei loro congiunti. Contestualmente venivano informate e mantenute aggiornate le Autorità nazionali interessate all'evento, tra cui il Comando in Capo della Squadra Navale della Marina Militare Italiana e l'Unità di Crisi del Ministero degli Affari Esteri. Il giorno 12 dicembre la compagnia armatrice riferiva di aver provveduto all'invio del rimorchiatore «Simoon», di bandiera panamense che, partito da Creta, raggiungeva la Jolly Amaranto alle ore 07.00 del 13 dicembre, iniziando le operazioni di rimorchio dell'unità alle ore 09.30 dello stesso giorno. L'unità giungeva nella rada di Alessandria d'Egitto alle ore 18.45 e alle 23.15 circa, lasciata dal rimorchiatore Simoon ai mezzi locali, iniziava le operazioni di ingresso nell'area portuale per il successivo ormeggio in banchina, assistita da tre rimorchiatori locali e da due piloti del porto. Alle ore 02.00 circa del giorno 14, a causa delle persistenti cattive condizioni meteo marine, ed a seguito dell'avaria all'apparato motore di uno dei rimorchiatori, l'unità, che aveva intrapreso la navigazione nel canale d'ingresso ad Alessandria, scarrocciava verso un basso fondale, arenandosi. Il sinistro ha determinato l'allagamento della sala macchine e lo sbandamento della nave sul lato dritto di 8°. Alle ore 05.45 l'equipaggio, in buone condizioni di salute, veniva precauzionalmente evacuato. Sempre il giorno 14 la nave risulta sia stata posta sotto il controllo delle Autorità egiziane. Le stesse hanno effettuato delle verifiche con subacquei per controllare lo stato di sicurezza dell'unità. La parte dello scafo che si è potuto esaminare è risultata integra, la nave è risultata adagiata sul fondo per tutta la sua lunghezza, non essendovi dunque pericolo per le persone che dovessero salire a bordo.

A seguito di tali verifiche, alcuni investigatori dell'Amministrazione marittima egiziana sono saliti a bordo, accompagnati da tre membri dell'equipaggio. Il personale egiziano ha portato via la capsula dell'S-VDR, l'hard disk dell'S-VDR, il computer del carico, piani e disegni di varia natura della nave. Il giorno 15 dicembre le Autorità Consolari italiane hanno avviato l'inchiesta marittima, che è ancora in corso. Il giorno 17 dicembre, dopo essere stato sentito sia dalle Autorità egiziane che da quelle Consolari italiane, l'equipaggio tutto ha fatto rientro al proprio domicilio (16 in Italia, 5 in Romania).

In esito alla suddetta descrizione, è stato rappresentato che, non vi sono elementi che possano avvalorare la tesi dell'esistenza di connessioni tra gli eventi descritti, in particolar modo ove tale connessione venga ri-

cercata nella finalità dell'affondamento delle navi per l'illegale smaltimento di rifiuti tossici.

A tale conclusione, infatti, sono giunte le inchieste condotte nell'immediatezza dei fatti, così come le successive attività di indagine condotte dalla magistratura proprio al fine di fare luce sulla possibilità che gli affondamenti verificatisi potessero essere ascrivibili a fattispecie dolose.

2.5 *La motonave Cunski*

In occasione dell'audizione del Comandante Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Marco Brusco, in data 3 febbraio 2011 il senatore Caruso, con riferimento alla vicenda della nave Cunski, aveva chiesto di acquisire elementi chiarificatori in ordine alla circostanza che la nave Coopernaut Franca nel 2009 ha individuato un relitto al largo di Cetraro in posizione 39°28,541'N – 015°41,569'E, con prua in direzione SO (relitto poi attribuito alla nave Catania); Il relitto del piroscafo Federico viene collocato (doc.523.1 e doc.523.2) in posizione 39°28,53'N – 015°51,96'E, cioè in posizione estremamente vicina alla nave Catania; inoltre il Procuratore Nazionale Antimafia, nell'audizione del 27 ottobre 2009, ha fornito indicazioni in merito (con riferimento alle notizie secondo le quali il relitto individuato dall'Arpascal (mediante la Coopernaut Franca), forse il piroscafo Cagliari, avrebbe presentato uno squarcio a prua, verosimilmente ascrivibile a un'esplosione, e nessun riferimento alla nave Catania si trova in precedente comunicazione della Direzione marittima di Reggio Calabria (doc.124.5).

In relazione a quanto sopra, il Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera ha rappresentato che la mappatura dei relitti è stata avviata nel mese di ottobre del 2009, su delega di indagine delle Procure della Repubblica e delle DDA di Catanzaro e di Reggio Calabria, a seguito delle dichiarazioni di collaboratore di giustizia circa il presunto affondamento di tre navi con rifiuti pericolosi, nelle acque antistanti le coste della regione Calabria, tra cui una al largo di Cetraro (CS).

Ulteriori e specifici approfondimenti presso l'Ufficio Storico della Marina Militare allo scopo di rinvenire ulteriori elementi informativi in ordine al piroscafo Piroscalo Catania hanno consentito di accertare che un Piroscalo passeggeri denominato Catania di 3188 TSL, TSN 1917, costruito nel 1906, appartenente alla Società Marittima Italiana, con sede in Genova, ed iscritto al Compartimento marittimo di Genova, matr. n. 695, fu affondato il 16 marzo 1917 a 15 miglia da Belvedere Calabro (oggi Belvedere Marittimo). Riguardo a quest'ultima nave mercantile si è altresì rinvenuto il carteggio relativo al suo affondamento, da cui si ha riconferma che lo stesso è appunto avvenuto il giorno 16 marzo del 1917, alle ore 20.45 nel punto di coordinate Lat. 39° 35' N – 15° 40' E, a circa 10 miglia fra Capo Bonifati e Torre Diamante.

Inoltre, il 4 agosto del 1943, nel porto di Napoli fu affondato un Piroscalo da carico denominato anch'esso Catania di 6176 TSL e il 3 agosto

1943, al largo del porto di Brindisi, fu affondato un piroscafo passeggeri invece denominato Città di Catania di 3355 TSL.

Specifici elementi di dettaglio sulla m/n Cunski sono, poi, pervenuti alla Commissione con la «Relazione sintetica riguardante gli aspetti di interesse relativi alla motonave Cunski»⁷. In particolare è stato rappresentato che, diversamente da quanto dichiarato dal collaboratore di giustizia Francesco Fonti circa l'affondamento della motonave citata in epigrafe nelle acque antistanti la Calabria, gli accertamenti compiuti non hanno condotto al ritrovamento di un relitto corrispondente a quello cercato.

Invero – è stato rappresentato – in esito alle indagini svolte, si è accertato che la motonave, dopo aver cambiato il proprio nome in Shainaz, è stata demolita nel 1992 in India. La nave Cunski inizia la propria attività come M/N Lottinge nell'anno 1956; nome, quest'ultimo, che conserva fino all'anno 1969. In tale frangente la società armatrice è jugoslava, denominata «Losinjska Plovidba Brodarstvo».

Si presume che la nazionalità fosse, sin dall'inizio, jugoslava, sebbene il primo dato certo sulla bandiera inalberata risale al 28 agosto 1975; tale dato conferma poi che la nave abbia inalberato la bandiera jugoslava fino all'agosto 1991, quando la stessa assunse, per un breve periodo prima della demolizione, la nazionalità di St. Vincent & The Grenadines. Dal 01/01/1970 al 17/12/1983 la nave abbandona la denominazione di Lottinge ed assume quella di Samantha M, per poi assumere il nome di Cunski dal 18/12/1983 al 26/08/1991. Il 03/10/1991 la nave assume infine la sua ultima denominazione, Shainaz, prima della sua demolizione, che risulta avvenuta il 01/05/1992 in India. In tale frangente, la società armatrice risulta essere la «Alzira Shipping Corp Company», registrata nel Regno Unito.

I dati sopra menzionati – è stato rappresentato – sono stati ricavati dall'analisi delle fonti aperte e delle banche dati internazionali.

Al riguardo si segnala che la Commissione, su attivazione del XII Comitato, ha svolto un approfondimento sulla presunta demolizione della nave Cunski nel porto di Alang, in India. Particolare questo che – come noto – è stato contrapposto alle ipotesi di affondamento nel mare Tirreno, come dichiarato dal Fonti. Il Ministero degli affari esteri, al riguardo, ha fatto conoscere che il Consolato Generale a Mumbai, ha rivolto una richiesta di informazioni alle Autorità marittime e portuali dello Stato del Gujarat.

I suddetti interlocutori indiani hanno confermato, dopo una ricerca nei loro archivi resa complessa dall'esigenza di reperire dati risalenti a circa venti anni orsono, che nessun natante con il nome di Shainaz o Shaihinaz (ex Cunski) è stato mai demolito presso i cantieri navali del porto di Alang⁸.

⁷ Doc. 557.1 dell'Archivio della Commissione.

⁸ Doc. 786.1 dell'Archivio della Commissione.

Tale notizia, nello spirito di collaborazione istituzionale è stata comunicata alla Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti, nonché all'Autorità Giudiziaria di Catanzaro e Reggio Calabria che avevano condotto indagini sul caso.

È stata avanzata informale e non verificata ipotesi che il mancato riscontro di una demolizione della nave viceversa effettivamente avvenuta in territorio indiano potrebbe derivare dalla volontà delle relative Autorità di celare l'esecuzione di operazioni effettuate in violazione degli impegni sottoscritti con il trattato di Basilea, da ricondursi alla mancata bonifica della nave prima del suo smantellamento.

E vi è tuttavia da aggiungere, sul punto, che il Comitato non ha, d'altra parte, acquisito alcuna incontrovertibile prova della detta demolizione, sicchè – fatte salve le conclusioni assunte dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti, che, come ricordato, ha svolto indagini assai più complesse – è da ritenere che la questione permanga suscettibile di ulteriori eventuali approfondimenti.

2.6 Le valutazioni di carattere tecnico

Il Comitato inoltre, con l'apporto di un collaboratore a tempo parziale appartenente al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, ha esaminato e valutato documenti, il cui contenuto tecnico richiedeva una professionalità idonea allo scopo.

In particolare è stata svolta un'analisi comparativa sull'attività di investigazione sottomarina condotta dalla M/N Coopernaut Franca e dalla DPV Mare Oceano sul relitto navale rinvenuto al largo di Cetraro.

L'elaborato⁹ pone in raffronto, in chiave analitico/comparatistica, e sulla base della documentazione investigativa acquisita agli atti, gli esiti delle attività di investigazioni sottomarine svolte tra l'8 ed il 13 settembre 2009 e nel periodo 19 – 29 ottobre 2009 rispettivamente e come anzidetto dalla M/N «Coopernaut Franca» e dalla M/N «Mare Oceano» sul relitto rinvenuto al largo di Cetraro (Cs) poi identificato in quello del piroscafo «Catania». Ciò allo scopo di evidenziarne, attraverso una disamina anche di natura tecnico/metodologica eventuali diversità e/o discrepanze.

3. L'avaria occorsa alla nave Jolly Amaranto

Il XII Comitato – come anzidetto – si è occupato dell'avaria occorsa in data 11 dicembre 2010 alla nave Jolly Amaranto, e dell'affondamento avvenuto il successivo giorno 14 dicembre, per una ipotesi di possibile connessione con gli incidenti che in precedenza hanno riguardato il naviglio della Società di navigazione «Ignazio Messina e C. S.p.A.», di Ge-

⁹ Doc. n. 886.1 dell'Archivio della Commissione.

nova e, nello specifico, le navi Jolly Rosso e Jolly Rubino, su cui in passato sono stati adombrati interessi criminali.

Nei tre incidenti, al di là delle tragiche ricorrenze, sono state peraltro rilevate delle costanti, quali il fortunale, avarie in particolare agli apparati motore, che ne hanno determinato la ingovernabilità, la perdita del carico pericoloso.

La vicenda – come appreso anche direttamente con l’audizione del comandante della nave – si è sostanziata in un’avaria tecnica subita dalla Jolly Amaranto nelle acque del Mediterraneo centrale, in una situazione di condizioni marine gravemente avverse.

In particolare il Comitato, non appena appresa la notizia dell’incidente, ha con immediatezza avviato una serie di iniziative, la prima delle quali la richiesta di collaborazione al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto che, fin dal 16 dicembre 2010, ha fornito tempestive notizie sull’incidente in questione, sulla nave, sulla società armatrice e sul carico¹⁰.

Il Comando Generale, inoltre, ha successivamente fornito una specifica relazione non solo relativa all’incidente della Jolly Amaranto, ma anche alle vicende delle altre navi sopraindicate, in precedenza citata¹¹.

3.1 Le informazioni del Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera

Con riferimento alla vicenda in esame, il Comando Generale comunicava le notizie di dettaglio già in precedenza riportate e rappresentava che il giorno 15 dicembre 2010 le Autorità Consolari italiane avviavano l’inchiesta sommaria e veniva attivata, del pari, l’attività d’indagine condotta dall’Autorità marittima egiziana, che aveva provveduto a raccogliere a bordo gli elementi necessari a fare luce sull’accaduto.

Il giorno 17 dicembre 2010, dopo essere stato sentito sia dalle Autorità egiziane che da quelle Consolari italiane, l’equipaggio tutto faceva rientro al proprio domicilio (16 in Italia, 5 in Romania). L’unità è in fase di demolizione in prossimità della canaletta di ingresso al porto di Alessandria.

La nave era in possesso di tutti i certificati prescritti in corso di validità, come certificato dal *Report* del Registro Italiano Navale. Per quanto attiene all’attività ispettiva condotta ai fini della verifica delle condizioni di sicurezza della nave, la stessa era stata sottoposta a visita ispettiva il 21 febbraio 2010 dalle autorità egiziane, ai sensi del Memorandum di Parigi. Dall’ispezione, non erano emerse deficienze tali da compromettere le regolari condizioni di navigabilità dell’unità.

L’unità era stata altresì sottoposta a varie visite ispettive nei primi mesi dell’anno 2010 da parte delle autorità nazionali, ai fini del rilascio dei certificati previsti dalla normativa nazionale e internazionale di settore. Con riguardo al carico presente a bordo, risulta dalla dichiarazione inte-

¹⁰ Doc. n. 487.0 -2 dell’Archivio della Commissione.

¹¹ Doc. n. 523.4 dell’Archivio della Commissione.

grativa di partenza a cui è allegato il manifesto di carico che la nave aveva a bordo un totale di circa 10500 tonnellate di merce tra container, trailer, auto e macchine agricole.

3.2 Le audizioni svolte dal Comitato

In data 22 dicembre 2010 si è svolta, in relazione all'avaria della motonave Jolly Amaranto, l'audizione del comandante della nave Federico Gatto, del direttore di macchina Francesco Argenziano e del consigliere d'amministrazione della Società Messina Armando Cervetto¹².

In via preliminare è stato osservato che il 14 dicembre – data dell'incidente occorso nella canaletta del porto di Alessandria d'Egitto – è una cattiva ricorrenza per la compagnia Messina. Il 14 dicembre 1990 è infatti affondata la Jolly Rosso.

Il comandante ha poi riferito che dopo aver assunto il comando il giorno 3 dicembre, la partenza da Genova è stata regolare, senza nessun problema. La nave era in un buono stato di manutenzione, di conservazione e di galleggiabilità e aveva tutti i documenti in ordine. La nave è quindi arrivata e ripartita da Malta nelle stesse condizioni alle ore 3,30 di mattina del giorno 7 dicembre e la navigazione si è mantenuta regolare fino al 9 dicembre quando, alle ore 2,30, è intervenuto un principio di incendio nella camera di lavaggio e al ciclone nel motore. Le condizioni meteo erano ottime, con vento proveniente da sud ovest variabile da due a tre. Tutto il giorno 9 le condizioni meteo sono state sempre buone.

Il giorno 10 dicembre le condizioni meteorologiche consistevano in vento proveniente da ovest sud ovest a forza 5. La nave si è fermata di nuovo per problemi al motore dalle ore 13,30 fino alle ore 17 ed è ripartita con motore a regime ridotto.

Le condizioni meteo continuano a peggiorare nella notte tra il 10 e l'11 dicembre. Sempre il giorno 11, poco prima di mezzogiorno, i motori non sono più riusciti a ripartire e la nave è rimasta alla deriva.

Alcuni contenitori stati persi il giorno 11, alle ore 8,30 di mattina in posizione Latitudine 32° 15'.4 Nord e longitudine 027° 01'.9 Est. Erano in coperta a prora. Il materiale che galleggiava sottobordo era legname. Altri contenitori, verso poppa, quattro da 40 tonnellate e sei da 20 tonnellate, sono stati perduti il giorno 11 pomeriggio, a circa 20 miglia ad est della prima perdita.

Alla partenza da Genova la nave è partita solo con contenitori pieni. A Malta sono stati caricati alcuni contenitori vuoti, sistemati a prora, ed altri pieni. Alcuni dei contenitori che trasportavano carichi pericolosi – pittura, acetone e petrolio distillato – rientrerebbero tra quelli caduti in mare da poppavia.

L'11 dicembre, dal momento che le condizioni meteorologiche sono peggiorate e il mare è arrivato fino a forza 10, è stata lanciata una richie-

¹² Resoconto stenografico relativo all'audizione tenuta innanzi al XII Comitato in data 22 dicembre 2010.

sta di aiuto, in posizione Latitudine 32° 13' Nord e Longitudine 27° 15' Est. Est.

La nave è rimasta tutto il giorno alla deriva, con il mare a forza 10. Sono stati persi alcuni contenitori e poi, il 13 dicembre mattina, è intervenuto il rimorchiatore di salvataggio della Smit International, il «Simoon», che ha trainato la nave portandola verso Alessandria.

All'incirca alla mezzanotte del 13 dicembre, quando il «Simoon» aveva mollato la nave ed erano presenti i rimorchiatori portuali guidati dai piloti locali e a condizioni meteo molto migliorate, ma pur sempre avverse, i rimorchiatori portuali purtroppo non riuscivano a mantenere la nave in posizione.

Non avendo il motore principale a disposizione, non era possibile fare nulla e la nave era in balia sia dei rimorchiatori che dei piloti locali. Dopo aver imboccato la canaletta del porto di Alessandria – in presenza di vento sud-ovest di 20 nodi – la nave pian piano è scarrocciata fuori dalla stessa canaletta, a levante verso la costa libanese, fino a quando si sono sentiti due colpi, verosimilmente di uno scoglio o dell'impatto di un rimorchiatore.

La nave si era incagliata a poppa – a tre miglia dalla costa – e, dopo inutili tentativi per modificarne l'assetto, alle ore 04.30, raggiunta un'inclinazione di 12 gradi, veniva fatto allontanare l'equipaggio.

A giudizio del comandante, i rimorchiatori portuali non avevano abbastanza potenza per poter riportare la nave in porto e, inoltre, utilizzavano comunque cavi di acciaio che rendono difficoltoso portare a termine l'operazione, per la quale sarebbe stata necessaria una catenaria e molto cavo in mare.

Successivamente sono saliti a bordo ufficiali della nave e membri della Marina militare, mentre la Società Smit è stata incaricata di recuperare la nave.

Il direttore di macchina Francesco Argenziano, a sua volta, ha rappresentato che il giorno 9 dicembre giovedì, dopo la partenza da Malta, di notte, mentre dormiva, è stato chiamato perché c'era del fumo. Sceso in sala macchina, non si vedeva niente perché aveva preso fuoco la camera di lavaggio. Si tratta di camere in cui, con il motore vecchio, cola olio e in questo caso, a causa delle elevate temperature dei gas di scarico, l'olio colato prende fuoco. Ha aggiunto che è un fatto normale, che avviene spesso.

Spento il fuoco, dopo il primo episodio, il mare era ancora calmo, quindi sono state fatte visite appropriate per verificare se le luci del motore o gli scarichi dell'olio fossero ostruiti e quindi, la mattina la nave è ripartita, verso mezzogiorno.

L'avaria si è successivamente aggravata ed ha riguardato due cilindri su sei del motore, determinando la necessità di escluderne uno e quindi navigare ad un regime di 50 giri per le successive 24 ore, con il mare che si stava agitando.

Successivamente la macchina ha preso nuovamente fuoco al cilindro due. Si è provato a rimettere in moto, ma dopo circa cinque minuti la nave