



LEGAMBIENTE

L'intrigo radioattivo

**I traffici internazionali - L'affaire O.D.M. - I cimiteri
di rifiuti nel Mediterraneo - Le navi sospette - Gli episodi oscuri
Il muro di gomma - Le richieste di Legambiente**

Roma, 2 febbraio 1996

<http://www.legambiente.com>

1. Premessa

Sono trascorsi ormai oltre sette mesi da quando, il 19 giugno del 1995, Legambiente ha denunciato la grave emergenza dei rifiuti radioattivi in Italia, sia per quanto riguarda la coda avvelenata del nucleare nel nostro paese (lo smantellamento delle centrali nucleari ormai in disuso, la trasformazione dei centri Enea in pattumiere di rifiuti radioattivi, l'assenza di normative adeguate) che, soprattutto, in merito ai traffici internazionali e agli smaltimenti abusivi, dall'affondamento di navi nel Mediterraneo al ruolo della criminalità organizzata. Al vero e proprio intrigo radioattivo che emerge dalle indagini condotte in particolare dalla procura presso la pretura di Reggio Calabria, dal lavoro di ricerca svolto da Legambiente e dalle attività della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle ecomafie è dedicato questo secondo dossier.

Legambiente ha registrato in questi mesi, con forte preoccupazione, silenzi inspiegabili e inaccettabili, il perdurante clima di isolamento in cui operano gli uffici giudiziari impegnati in delicate indagini e l'assenza di un qualsiasi intervento organico, da parte del governo, teso a spazzare via dubbi e sospetti. Intorno a queste vicende, anzi sembra essersi alzato un vero e proprio muro di gomma.

E' per queste ragioni che Legambiente ha deciso di rilanciare oggi, con forza, la sua vertenza contro i traffici internazionali di rifiuti radioattivi, che hanno come terminale anche l'Italia e i suoi mari. Una vertenza che non chiama in causa soltanto il nostro paese: le notizie pubbliche disponibili sull'inchiesta relativa ai presunti affondamenti nel Mediterraneo di navi trasformate in cimiteri di scorie radioattive rivelano l'esistenza di un vero e proprio intrigo internazionale, che coinvolge l'Unione Europea, altri paesi europei, l'Agenzia internazionale per l'energia atomica, l'Euratom, diversi paesi dell'Est, dell'ex Unione sovietica e africani.

Si tratta di un'inchiesta caratterizzata da episodi a dir poco oscuri: le denunce dei magistrati (sia a Reggio Calabria che a Catanzaro) relative a minacce di morte, pedinamenti, intercettazioni illegali; il silenzio del ministero di Grazia e Giustizia di fronte alla richiesta formulata nel luglio dell'anno scorso da parte dei magistrati di Reggio Calabria di procedere ad accertamenti tecnici sui fondali dello Jonio, dove si concentra il maggior numero di affondamenti sospetti; le ritrattazioni di soggetti che pure avevano fornito precise testimonianze circa episodi relativi all'affondamento in mare di rifiuti radioattivi; l'improvvisa morte del capitano di corvetta Natale De Grazia, uno dei più attivi collaboratori dei magistrati calabresi, apparentemente dovuta a cause naturali ma sulla quale gravano, anche da parte dei familiari, legittimi sospetti (il capitano De Grazia è deceduto mentre svolgeva attività d'indagine, gli esami autoptici e le perizie predisposte dalla magistratura non hanno ancora fornito risposte certe sulla causa effettiva del decesso).

Legambiente, in particolare, ritiene ingiustificabile il grave ritardo già accumulato dal ministero di Grazia e Giustizia: tutti gli elementi raccolti dai magistrati (perlomeno quelli pubblici) fanno ritenere indispensabili gli accertamenti nei fondali marini antistanti le coste calabresi, tesi ad accertare l'esatta localizzazione delle navi affondate e il contenuto delle stive. Un silenzio esteso anche alla numerose interrogazioni parlamentari presentate sin dall'estate scorsa subito dopo la presentazione del primo dossier di Legambiente.

La nostra associazione ha già formalmente segnalato alla Commissione parlamentare d'inchiesta sulle ecomafie l'opportunità di procedere rapidamente a queste attività di verifica anche per evitare che si svolgano invece a ridosso della prossima stagione estiva (non può sfuggire a nessuno l'impatto anche emotivo di queste indagini sull'andamento della stagione balneare e, quindi, sul turismo).

Altrettanto grave è il silenzio da parte di organismi come l'Agenzia internazionale per l'energia atomica, che pure devono svolgere attività di controllo sulla gestione e lo smaltimento di rifiuti radioattivi prodotti da centrali nucleari. Si tratta di un vero e proprio muro di gomma che non può non suscitare forti interrogativi.

Legambiente ha già manifestato, al riguardo, le sue preoccupazioni sia al presidente del Comitato di controllo sui servizi segreti, sen. Massimo Brutti, che al presidente della Commissione stragi, sen. Giovanni Pellegrino: gli episodi di intimidazione e di "controllo" illegale denunciati dai magistrati; la ricorrenza, anche in questa vicenda, come ha rivelato il sostituto procuratore Felice Casson, di attività, oggetto di indagine, da parte di soggetti legati a servizi segreti italiani e non; il sovrapporsi delle rotte dei traffici di rifiuti con quelle, tradizionali, dei traffici di armi. Ce n'è quanto basta per chiedere agli organismi istituzionali competenti di sgombrare immediatamente il campo da ogni incertezza circa la volontà di indagare fino in fondo, in tutte le direzioni.

2. Scenari internazionali e misteri italiani

In questo secondo dossier Legambiente segnala in particolare i seguenti dati di fatto:

- 1) le attività della società O.D.M. (Oceanic Disposal Management) e del suo principale artefice, Giorgio Comerio, proseguono indisturbate, e anzi sembrano in una fase di ulteriore sviluppo, nonostante i gravi sospetti alla base delle indagini in corso in Italia e la censura già scattata in sede internazionale da parte dell'organismo di controllo della London dumping convention (che vieta gli smaltimenti in mare di rifiuti radioattivi);
- 2) la società O.D.M. sembra aver indirizzato le proprie attività verso paesi, soprattutto quelli dell'ex Unione sovietica, che già presentano serissimi problemi per quanto riguarda il controllo delle attività nucleari, e verso paesi africani che sembrano essere già candidati a ospitare i nuovi cimiteri di rifiuti radioattivi;
- 3) la società O.D.M. indica, tra i siti ideali di smaltimento, una zona immediatamente a ridosso delle coste della Somalia, paese già al centro in Italia di inchieste sia giudiziarie che parlamentari per le vicende connesse agli scandali della cooperazione e ai traffici di armi;
- 4) i risultati già raggiunti dalle indagini avviate dalla Procura presso la Pretura di Reggio Calabria rendono indispensabile l'immediato avvio della campagna di individuazione dei punti esatti di affondamento delle navi a largo delle coste calabresi e del contenuto delle stesse, come richiesto dai magistrati al ministero di Grazia e giustizia nel luglio 1995;
- 5) oltre alle navi su cui indaga la magistratura di Reggio Calabria esistono altri relitti affondati nel Mediterraneo, dall'Adriatico, a ridosso delle coste jugoslave, al basso Jonio, sulle quali non è in corso alcuna attività di indagine, né da parte dei governi interessati né da parte di organismi internazionali;
- 6) nessuna verifica è stata svolta, sempre in sede internazionale, circa i reali rapporti tra la O.D.M. e alcuni governi europei e/o enti di gestione di attività nucleari (in particolare la Svizzera, l'Austria, la Francia, il Belgio, l'Inghilterra, la Germania);
- 7) i presunti traffici internazionali di rifiuti, con i relativi affondamenti in mare, hanno avuto inizio almeno a partire dal 1987; non si è a conoscenza di nessun accertamento da parte dei servizi di sicurezza italiani (Sismi e Sidae) il che lascia aperte due ipotesi: l'inefficienza degli stessi oppure la segnalazione di queste attività agli organismi competenti senza, però, alcun esito;
- 8) le denunce circostanziate da parte sia dei magistrati di Reggio Calabria che di Catanzaro sui tentativi di intimidazione e sulle attività di controlli illegali di cui sono stati oggetto (verosimilmente da parte di soggetti legati a servizi segreti) non hanno avuto, finora, alcun esito;
- 9) Legambiente ha già denunciato i forti sospetti circa un ruolo diretto di clan della criminalità organizzata, in particolare della 'ndrangheta, sia nei traffici internazionali di rifiuti radioattivi che nelle attività "logistiche" connesse all'affondamento delle navi, identica segnalazione, secondo quanto pubblicato nei mesi scorsi su alcuni giornali, sono state fatte da parte del Sidae agli stessi magistrati calabresi.

3. L'affaire O.D.M.

Sotto inchiesta da parte della Procura presso la Pretura di Reggio Calabria, perché sospettata di essere al centro dei traffici illegali di rifiuti radioattivi; diffidata dal proseguire le sue attività, perché illegali, da parte dell'organismo internazionale che sovrintende all'applicazione della London dumping convention (la Convenzione di Londra che vieta lo smaltimento in mare di rifiuti radioattivi), la società O.D.M. ha ulteriormente accentuato in questi mesi la sua frenetica attività. L'obiettivo è sempre lo stesso: promuovere l'inabissamento in mare, attraverso i cosiddetti "penetratori", di scorie nucleari e rifiuti radioattivi (si tratta, vale la pena ricordarlo, di una scelta ufficialmente

abbandonata sin dal 1989 da quegli organismi, a cominciare dall'Euratom, che avevano deciso di investire ben 120 milioni di dollari in attività di ricerca finalizzate a verificare la fattibilità di questi smaltimenti). A questo business si è aggiunta recentemente la variante dell'amianto (anche in questo caso da inabissare tramite i soliti "penetratori").

Dalla sede originaria di Lugano, in Svizzera, l'O.D.M. e il suo principale artefice, Giorgio Comerio, hanno esteso il loro raggio d'azione verso i paesi dell'Est (aprendo un ufficio di rappresentanza a Mosca) e l'Africa. Quella che originariamente era una piccola srl si è trasformata, ormai, in una vera e propria holding: l'O.D.M. inc., infatti, controlla il 100% della O.D.M. holding inc. con sede in Lussemburgo, il 60% della Latvian disposal industry (con sede a Riga, in Lettonia) e il 50% della Nuclear-transport management. Il capitale sociale, secondo le informazioni diffuse dallo stesso Comerio attraverso Internet, ammonta a 20 milioni di dollari.

La O.D.M. vanta relazioni commerciali già avviate con numerosi paesi: la Russia, l'Ucraina, la Lettonia, la Bulgaria, la Romania, l'Adzerbajjan, il Kazakistan, il Turkmenistan, la Crimea, il Kirgizistan, il Sud Africa, il Gambia, la Sierra Leone. Solo l'elenco di questi paesi pone inquietanti interrogativi sulle effettive attività della O.D.M.: sembra, infatti, poco verosimile che paesi in condizioni economiche assai precarie possano aver deciso di affidare lo smaltimento di scorie nucleari all'intraprendente ingegnere comasco, ancora più allarmanti

sono i riferimenti a paesi come il Gambia o la Sierra Leone, che invece potrebbero aver dato la loro disponibilità per l'inabissamento in mare dei rifiuti radioattivi.

Ma non basta: la stessa O.D.M. sostiene di avere rapporti, non meglio specificati, con oltre 50 paesi e con indefinite "Nuclear national authority". Circa 80, infine, sarebbero i siti di inabissamento già individuati ed è stata stilata, persino, una sorta di "hit parade" con 12 aree ottimali (*top twelve*). Tra queste figura anche un tratto di mare immediatamente a ridosso delle coste della Somalia: si tratta di una localizzazione che pone serissimi interrogativi, soprattutto alla luce delle indagini avviate dalla Procura presso la Pretura di Reggio Calabria. Quel sito è già stato utilizzato? Comerio e la O.D.M. hanno già avuto rapporti con i "signori della guerra" che dominano ancora oggi la Somalia (i ben noti Ali Mhadi e Aidid)?

L'espansione della O.D.M. e l'intesa attività di lobbying che l'accompagna configurano, insomma, una vera e propria strategia su scala planetaria tesa a realizzare, comunque, un gigantesco business che avrebbe già fatto fruttare, al 31 dicembre 1995, un dividendo di 7 milioni di dollari. E' un obiettivo che si vuole raggiungere sfruttando le maglie, fin troppo larghe, dei controlli internazionali sullo smaltimento dei rifiuti radioattivi e il silenzio, colpevole, di organismi come l'AIEA che avrebbero il compito di impedire il diffondersi di pratiche in contrasto con le precise convenzioni internazionali esistenti in materia. Peraltro le indagini avviate sullo stesso Comerio non hanno evidenziato alcun rapporto tra la O.D.M. e società impegnate nella realizzazione dei cosiddetti "penetratori". Non si conoscono gli stabilimenti dove i siluri verrebbero prodotti e neppure i cantieri navali nei quali adattare le navi mercantili per le attività di trasporto e inabissamento.

E', infine, a dir poco paradossale che questa holding privata abbia potuto sfruttare, a suo uso e consumo, una ricerca finanziata dalla stessa Comunità europea, con il contributo di altri paesi come gli Stati Uniti e il Giappone.

Legambiente chiede pertanto al governo italiano, anche nella sua qualità di presidente di turno dell'Unione europea, di assumere adeguate iniziative in sede internazionale al fine di bloccare qualsiasi attività della O.D.M. in contrasto con la Convenzione di Londra e avviare, contemporaneamente, tutte le indagini necessarie per accertare il ruolo svolto finora da questa società anche nei confronti di paesi extracomunitari.

4. I cimiteri di rifiuti nel Mediterraneo

Le vicende relative all'affaire O.D.M. assumono un rilievo ancora più inquietante se vengono rilette alla luce dell'inchiesta condotta dalla Procura presso la Pretura di Reggio Calabria. L'ipotesi su cui lavorano i magistrati è già nota: Comerio e i suoi soci avrebbero gestito, dietro il paravento dei "penetratori", un traffico internazionale di rifiuti radioattivi caricati su diverse "carrette" dei mari fatte poi affondare, dolosamente, nel Mediterraneo. Grazie al lavoro svolto dalla Commissione parlamentare d'inchiesta sulle comasie è possibile, oggi, delineare con maggior precisione gli elementi già raccolti dai magistrati (perlomeno quelli resi pubblici attraverso l'audizione, in buona parte segretata, del procuratore Franco Scuderi e del sostituto Francesco Neri). L'indagine, vale la pena ricordarlo, è stata avviata nel 1994, sulla base di un esposto presentato da Legambiente e relativo a presunti smaltimenti illegali di rifiuti radioattivi in Aspromonte.

4.1 Il primo tentativo: la Svizzera

Nel febbraio del 1995 il Corpo Forestale dello Stato di Brescia ferma un certo Ripamonti che si stava recando in Svizzera per prendere contatti per conto di Giorgio Comerio con l'avvocato Forni, a Lugano. Il progetto di Comerio aveva come fine la realizzazione di enormi contenitori cilindrici (penetratori) in acciaio inossidabile della lunghezza di una quindicina di metri, in grado a loro volta di contenere 30-40 contenitori cilindrici più piccoli dentro i quali stivare discrete quantità di rifiuti radioattivi, protette da intercapedini di piombo e cemento. Questi penetratori, nei piani di Comerio, dovevano essere caricati su navi e quindi inabissati in punti già individuati.

Nei primi studi i fondali prescelti avevano una profondità di 3-4 mila metri, in studi successivi la profondità è stata limitata anche a soli 300 metri: qui andava trovata una zona argillosa che i penetratori (grazie al loro peso - circa 200 tonnellate - e alla velocità acquisita nella discesa) avrebbero dovuto perforare per 40-50 metri, restando incustoditi per l'eternità. Dopo il disinteressamento degli Stati e delle istituzioni che avevano finanziato la ricerca, Comerio si è "messo in proprio", cercando di piazzare la sua soluzione ad una serie di governi. L'avvocato Forni avrebbe quindi dovuto fare da intermediario con il governo svizzero, e un altro personaggio - tale Convalaxius - avrebbe dovuto svolgere lo stesso ruolo presso il governo austriaco. Le perquisizioni seguite al fermo di Ripamonti hanno però bloccato il tutto.

4.2 C'è una nave in fondo al mare...

Lo stesso Corpo forestale dello Stato segnala ai magistrati una notizia assunta da una fonte confidenziale: al largo delle coste calabresi, esattamente di fronte a Capo Spartivento, sarebbe stata fatta affondare alla fine degli anni Ottanta una nave carica di rifiuti radioattivi. Le indagini consentono di scoprire che dal 1987 ad oggi nel Mediterraneo si sono verificati diversi affondamenti sospetti: infatti o le navi coinvolte non avevano lanciato - come sarebbe ovvio - il "May Day" (il segnale di soccorso), o non è mai stata chiara la sorte dell'equipaggio, o ancora gli armatori o i comandanti erano stati coinvolti in vicende giudiziarie. In tutto questo periodo il Comerio continua a tenere contatti con diversi governi. Anzi, in alcuni casi risulta anche aver eseguito determinati progetti: in particolare tiene contatti con esponenti di Stati africani che, in cambio di versamenti di milioni di dollari, mettono a disposizione siti prossimi alle loro coste per effettuare gli affondamenti. Tra l'altro Comerio si impegna anche nell'acquisto e nella trasformazione di vecchie "carrette dei mari". Tra le navi che lo interessano c'è anche la Jolly Rosso (poi semplicemente Rosso) su cui vale la pena soffermarsi subito. È il caso anzitutto di ricordare che la Jolly Rosso già alcuni anni prima era finita sulle pagine dei giornali nell'ambito del noto scandalo delle "navi dei veleni".

Nel dicembre del 1990 questa nave si trova in difficoltà quando è al largo di Vibo Valentia: viene trainata e finisce per spiaggiarsi a capo Suvero. La Capitaneria di Porto, obbligata a intervenire, chiede l'intervento dei Vigili del Fuoco per accertare la presenza di radioattività a bordo: una procedura quanto meno anomala, spiegata con il fatto che nella visita a bordo vennero alcuni elementi che richiamavano il nucleare. Quegli "elementi" altro non erano che una copia dei documenti poi trovati in casa di Comerio. Ma non è tutto: alle operazioni di recupero del carico partecipano i mezzi della Castalia aiutati da quelli di una società olandese, la Smit-Tak. Si tratta di una società leader mondiale nel suo settore, quello del recupero dei rifiuti radioattivi: l'operazione più nota risale al 1981, quando questa società partecipò, nel canale della Manica, al recupero di materiale radioattivo contenuto in fusti trasportato da una nave che aveva avuto un incidente e si era successivamente spiaggiata nella zona. I lavori delle due società durarono all'incirca due mesi: al termine, nonostante la Rosso fosse in buone condizioni, la nave venne rottamata. Una procedura singolare, e qui vale la pena ricordare che proprio la Rosso rientrava tra gli interessi di Comerio.

Come detto, sulla Rosso vengono rinvenuti documenti identici a quelli trovati in casa di Comerio. Tra queste carte viene trovata anche una mappa dei fondali più adatti a ricevere i "penetratori" ideati dall'ingegnere lombardo: si tratta di una mappa elaborata dai tecnici della Cee - che, come detto, aveva finanziato il progetto - studiata in base alle profondità e alla natura dei fondali stessi. Nella mappa, tra gli altri, sono indicati due siti nel Mare Adriatico, che coincidono esattamente con i punti in cui, tra il 1987 e il 1993, si inabissano due navi, la Anni e la Euroriver. Di questi affondamenti Legambiente si è già occupata nel precedente dossier sul traffico dei rifiuti radioattivi. Sono questi soltanto 2 dei quasi 40 affondamenti sospetti avvenuti nei nostri mari negli ultimi 15 anni: affondamenti di cui è rimasta traccia esclusivamente nella sede dei Lloyd's, poiché alcuni di questi eventi non erano stati segnalati neppure al Comando generale delle Capitanerie di porto. Non erano però sfuggiti - sarà un caso? - all'attentissimo Comerio, che nella sua agenda annota alcuni particolari interessanti.

4.3 La Rigel sull'agenda

E' il mese di settembre del 1987 quando, al largo di Capo Spartivento, fa naufragio la nave Rigel: si tratta, in questo caso, di un affondamento già entrato nelle cronache giudiziarie a causa di un procedimento giudiziario per truffa ai danni della compagnia assicuratrice. Sui documenti di carico era infatti denunciata una merce mai salita a bordo della Rigel, secondo gli inquirenti, ma dichiarata per ottenere il risarcimento del danno. Il dato inquietante è che alla data 21 settembre 1987, sull'agenda di Comerio, si trova la scritta "la nave è affondata". Solo una coincidenza? E perché Comerio era così interessato a questo affondamento?

La Rigel era partita per il suo ultimo viaggio da Marina di Carrara, dove, secondo le accuse formulate dalla magistratura spezzina, è stato corrotto un funzionario doganale per evitare l'ispezione del carico. Dopo l'affondamento, inoltre, l'equipaggio è sparito, e non è mai stato nemmeno rintracciato il capitano della Rigel.

Circostanze davvero strane: peraltro identiche a quelle di un altro affondamento, quello della Four Star. Anche in questo caso non venne lanciato il "May Day", eppure l'equipaggio viene subito tratto in salvo da una nave (evidentemente vicinissima alla Four Star) e sbarcato in Tunisia. Da lì poi è stato facile ai marinai far perdere le loro tracce.

4.4 Container a sorpresa

Legambiente, grazie alle informazioni acquisite dalla sede di Salerno, è in grado di rivelare un ulteriore episodio, peraltro già oggetto di indagine da parte dei magistrati di Reggio Calabria. Nei mesi scorsi sono stati segnalati, al largo delle coste salernitane, alcuni container semi-affondati. Recuperati e trasferiti nel porto di Salerno, dove si trovano tuttora, i cinque container farebbero parte di un carico di una delle motonavi affondate al largo delle coste tra la Calabria e la Sicilia (si tratta, probabilmente, della motonave Koralline). A seguito dell'intervento del Servizio repressione frodi della Dogana, i cinque container hanno rivelato più di una sorpresa: alcuni contenevano infatti merce proveniente dall'Algeria e destinata, probabilmente, a Mosca; su altri, e la coincidenza diventa inquietante, sono in corso accertamenti per rilevare la presenza di tracce di radioattività, su cui sta ancora indagando il C.R.R. (Centro di riferimento radioattività) di Salerno. Quello della Koralline non è l'unico affondamento sospetto sul quale sono stati avviate analisi e campionamenti.

4.5 Il silenzio di via Arenula

Di fronte a questa serie, impressionante, di "indizi di prova" come li hanno definiti gli stessi magistrati di Reggio Calabria, è stata avanzata al ministero di Grazia e giustizia, già nel mese di luglio, la richiesta di avviare immediati accertamenti, tecnicamente fattibili, su due navi in particolare: la Rigel e la Four Star. Vale la pena riportare al riguardo quanto riferito, testualmente, dal procuratore presso la Pretura di Reggio Calabria, dott. Franco Scuderi, durante l'audizione svolta presso la Commissione parlamentare d'inchiesta sulle ecomafie: "All'inizio vi è stato un grande interesse da parte del ministero, con uno scambio di note, di impressioni e valutazioni, ma poi tutto si è bloccato in conseguenza delle note vicende che recentemente hanno interessato il ministero (il riferimento è alla mozione di sfiducia contro il ministro Mancuso, ndr); è mancato l'interlocutore, mentre nella fase iniziale avevamo trovato molta attenzione e una disponibilità formalmente dichiarata a venire incontro alle nostre esigenze".

Queste dichiarazioni, rese il 21 novembre del 1995, segnalano, a dir poco, la scarsissima attenzione prestata oggi dal ministero di via Arenula a una vicenda che richiederebbe invece risposte immediate. E' importante sottolineare che da quell'audizione ad oggi sono trascorsi altri due mesi senza che ai magistrati di Reggio Calabria sia stata fornita una risposta qualsiasi.

A farsi vivi, nel frattempo, sono stati altri soggetti che hanno l'evidente obiettivo di ostacolare in ogni modo le indagini: il sostituto procuratore Francesco Neri ha subito minacce di morte e altre "attenzioni", formalmente denunciate nei mesi scorsi, come aveva già fatto nel luglio scorso, ricorrendo persino a una conferenza stampa, il procuratore presso la pretura di Catanzaro, Domenico Porcelli. Anche queste denunce, però, sono rimaste lettera morta.

5. Il muro di gomma

Il traffico abusivo di rifiuti radioattivi e la scomparsa delle navi nel Mediterraneo, se non hanno riscosso grande attenzione da parte del Governo, hanno invece interessato in maniera evidente parlamentari di tutti i partiti. Solo nell'ultima legislatura, infatti, sono state nel complesso 20 le interrogazioni e interpellanze presentate sia alla Camera che al Senato. Per la maggior parte i testi riprendono le denunce avanzate da Legambiente con i suoi dossier. Di seguito pubblichiamo l'elenco di questi interventi parlamentari, precisando la data, i firmatari e l'interpellato. Nelle schede viene anche riassunto il motivo dell'interrogazione. E in tutti i casi c'è anche lo spazio dedicato alla risposta giunta dal Governo. Il dato clamoroso è che la risposta da parte dell'esecutivo (anzi degli esecutivi, visto che due interpellanze rientrano nel periodo del governo Berlusconi) è stata sempre la stessa: il silenzio. Se i tempi tecnici possono giustificare questo silenzio per le ultime interrogazioni in ordine di tempo, appare francamente sconcertante che non sia stata ancora fornita alcun tipo di spiegazione o indicazione alle richieste dei parlamentari.

Ma c'è di più: alla Camera dei Deputati non sono infatti state presentate solo interrogazioni, ma sono stati compiuti altri passi ufficiali. C'è anzitutto un Ordine del giorno, presentato il 21 dicembre scorso dall'on. Scalia (questo testo è riprodotto integralmente), approvato dalla Camera come raccomandazione al Governo, con il quale i deputati hanno impegnato l'esecutivo a affrontare con le risorse necessarie la questione legata alla verifica del carico delle navi di cui si sospetta l'autoaffondamento con carichi radioattivi. E addirittura dal 22 giugno giace a Montecitorio (in attesa di una votazione dell'aula) una risoluzione approvata presso l'VIII Commissione (Ambiente), che impegna il Governo agli stessi obiettivi (anche il testo della mozione è riprodotto integralmente).

Neanche a questi due documenti l'esecutivo ha mai dato una risposta: e in questi ultimi due casi la risposta non avrebbe potuto che aversi nella pratica. Invece, a tutt'oggi, non risulta che il Governo abbia deciso di affrontare la questione, lasciando tutta la questione nella più completa incertezza, e i magistrati impegnati nelle indagini nella medesima situazione (se non peggiore) rispetto alle pubbliche denunce dello scorso giugno.

Interrogazione del 3 settembre 1994

Firmatari	Giardiello
A	Ministro dell'Interno, Ambiente e Sanità poi solo Ministero dell'Ambiente
Motivo	accertare il sospetto della presenza di rifiuti radioattivi in discariche abusive nel Comune di Marigliano (Na)
Risposta	nessuna

Interpellanza del 21 novembre 1994

Firmatari	Turroni, Canesi, Grassi, Emiliani, Zagatti, Angelini
A	Presidenza del Consiglio, poi Ministero dell'Ambiente
Motivo	verificare la situazione dei depositi radioattivi (anche dopo le dichiarazioni dell'allora sottosegretario Pumagalli-Carulli) dopo l'alluvione del 6-7 novembre 1994
Risposta	nessuna

Interrogazione al Senato del 18 gennaio 1995

Firmatari	Tripodi, Pugliese
A	Ministero dell'Ambiente e della Sanità, poi solo Ministero dell'Ambiente
Motivo	accertare la presenza di rifiuti radioattivi in discariche abusive sull'Aspromonte
Risposta	nessuna

Interrogazione del 23 gennaio 1995

Firmatari	Reale, Lombardo, Mattioli, Paissan, Galletti, Procacci, Turroni, Bova, Pecoraro Scano, Canese, De Bedetti, Scafia, Corleone
A	Ministero dell'Ambiente
Motivo	accertare la sospetta presenza di rifiuti radioattivi in Aspromonte, e atteggiamenti da assumere per superare l'illegalità esistente in Calabria in materia di rifiuti
Risposta	nessuna

Interrogazione al Senato del 23 gennaio 1995

Firmatari	Pieronì
A	Ministeri dell'Ambiente e Interno, poi solo Ministero dell'Ambiente
Motivo	accertare le notizie in merito alla nave "Korabi"
Risposta	nessuna



LEGAMBIENTE

Interrogazione del 15 febbraio 1995

Firmatari	Arlacchi, Sitra, Reale, Soriero, Dalla Chiesa
A	Presidenza del Consiglio, Ministeri dell'Interno, Ambiente e Sanità, poi solo Ministero dell'Ambiente
Motivo	accertare la sospetta presenza di rifiuti radioattivi in Aspromonte, verificare la situazione in merito alle inchieste su questi rifiuti dopo le denunce di Legambiente
Risposta	nessuna

Interrogazione del 18 maggio 1995

Firmatari	Venezia
A	Ministero dell'Ambiente
Motivo	conoscere atteggiamenti da assumere per impedire il traffico abusivo di rifiuti radioattivi
Risposta	nessuna

Interrogazione del 30 maggio 1995

Firmatari	Olivo, Comisso, Bova, Soriero, Sitra, Reale, Lombardo
A	Presidenza del Consiglio, Ministeri della Sanità, Difesa, Finanze, Trasporti, Ambiente poi solo Ministero dell'Ambiente
Motivo	verificare la presenza di radioattività nel basso Jonio e nell'Adriatico; e conoscere strategie per impedire il passaggio di "navi dei veleni"
Risposta	nessuna

Interpellanza al Senato del 26 giugno 1995

Firmatari	Sica
A	Presidenza del Consiglio, Ministeri dei Trasporti, Lavori Pubblici, Ambiente e Sanità poi solo Ministero della Funzione Pubblica
Motivo	accertare le notizie in merito all'auto-affondamento di navi nel Mediterraneo, e alla vicenda della nave "Korabi"
Risposta	nessuna



LEGAMBIENTE

Interrogazione del 27 giugno 1995

Firmatari	Del Gaudio
A	Presidenza del Consiglio, Ministeri dell'Ambiente e degli Esteri poi solo Ministero dell'Ambiente
Motivo	accertare le denunce in merito all'auto-affondamento di navi nel Mediterraneo, e accertare le attività dell'ing. Comerio
Risposta	nessuna

Interrogazione del 4 luglio 1995

Firmatari	Mariano
A	Presidenza del Consiglio, Ministeri dell'Ambiente, dell'Industria e dei Trasporti, poi solo Ministero dell'Ambiente
Motivo	accertare le denunce in merito all'auto-affondamento di navi nel Mediterraneo
Risposta	nessuna

Interrogazione del 4 luglio 1995

Firmatari	Sitra, Olivo
A	Presidenza del Consiglio, Ministeri dell'Interno e dell'Ambiente, poi solo Ministero dell'Ambiente
Motivo	accertare la presenza di rifiuti radioattivi nella discarica di Cotronei (Kr), e verificare gli interessi della criminalità organizzata nel campo dello smaltimento dei rifiuti
Risposta	nessuna

Interrogazione del 5 luglio 1995

Firmatari	Sitra, Olivo, Bova, Comisso, Oliverio
A	Presidenza del Consiglio, Ministeri dell'Interno e dell'Ambiente, poi solo Ministero dell'Ambiente
Motivo	conoscere l'atteggiamento del Governo in merito alle denunce del dr. Porcelli, verificare la situazione della radioattività nel mar Jonio
Risposta	nessuna



LEGAMBIENTE

Interrogazione al Senato del 6 luglio 1995

Firmatari	Ronchi
A	Ministeri dei Lavori Pubblici e dell'Ambiente
Motivo	accertare le notizie in merito all'autoaffondamento di navi nel Mediterraneo
Risposta	nessuna

Interpellanza del 6 luglio 1995

Firmatari	Soriero, Dalla Chiesa, Reale
A	Presidenza del Consiglio, poi Ministero dell'Ambiente
Motivo	conoscere l'atteggiamento del Governo in merito alle notizie emerse dai dossier di Legambiente e dalle denunce del dr. Domenico Porcelli
Risposta	nessuna

Interrogazione del 6 luglio 1995

Firmatari	Rossi
A	Ministero dell'Ambiente
Motivo	accertare le notizie in merito all'auto-affondamento di navi nel Mediterraneo, e conoscere l'atteggiamento del Governo contro i traffici abusivi di rifiuti radioattivi
Risposta	nessuna

Interrogazione del 11 luglio 1995

Firmatari	Pezzoni, Brunetti, Gerardini, Fassino, Dalla Chiesa, Melandri, Calzolaio, Incorvaia, Grassi, Bandoli, Mattioli, Bartolich, Guidi G., Evangelisti, Trione
A	Ministeri degli Esteri e dell'Ambiente
Motivo	accertare le notizie in merito all'auto-affondamento di navi nel Mediterraneo
Risposta	nessuna

Interrogazione del 13 settembre 1995

Firmatari	Arata
A	Ministero dell'Ambiente
Motivo	accertare le notizie in merito all'auto-affondamento di navi nel Mediterraneo
Risposta	nessuna



LEGAMBIENTE

Interrogazione del 5 dicembre 1995

Firmatari	Mignone
A	Ministeri dell'Ambiente, dell'Interno e della Sanità
Motivo	conoscere quali provvedimenti assumere per la messa in sicurezza dei centri Enea di Saluggia e Rotondella.
Risposta	nessuna

Interrogazione del 10 gennaio 1996

Firmatari	Melandri
A	Presidenza del Consiglio e Ministero della Giustizia; poi solo Ministero della Giustizia
Motivo	conoscere l'atteggiamento del Governo in merito alle denunce dei magistrati Porcelli e Neri in merito alle inchieste sui rifiuti radioattivi
Risposta	nessuna

Risoluzione dell'VIII Commissione

presentata il 22 giugno 1995 da: Scotto di Luzio, Comisso, Lenti
per impegnare il Governo:

- ad un'iniziativa coordinata per accertare la presenza o meno di scorie tossiche nel mare calabrese;
 - ad una verifica del ruolo eventualmente svolto in questa vicenda da aziende a partecipazione statale;
 - a porre allo studio un adeguamento della legislazione italiana al fenomeno del traffico di rifiuti radioattivi;
 - ad un potenziamento degli organi di sorveglianza delle coste
- Iter: in corso

Ordine del giorno della Camera dei Deputati

presentato il 21 dicembre 1995 da: Scalia
approvato il 21 dicembre 1995 come raccomandazione al Governo

- 1) perché la questione del monitoraggio, dei controlli, del corretto smaltimento e confinamento dei rifiuti radioattivi in rapporto alla loro diversa tipologia sia affrontato con un impegno di risorse tecniche, organizzative e di uomini, anche con l'aumento del personale dei corpi addetti al controllo e alla repressione;
- 2) perché il Ministero di Grazia e Giustizia fornisca ai magistrati che indagano, con diverse inchieste, sul traffico dei rifiuti radioattivi il supporto e le risorse per le perizie tecniche che al più presto, prima della stagione turistica di punta siano in grado di accertare la natura dei materiali presenti nei carichi sospetti affondati;
- 3) perché una parte dei fondi destinati all'Enea sia dedicata alla solidificazione dei liquidi ad alta attività presenti nei centri Enea della Trisaia e di Saluggia, liquidi confinati in serbatoi ormai a fine vita e configuranti pertanto elevati rischi di contaminazione.



LEGAMBIENTE

5.1 L'eccezione che non risponde

Una sola interrogazione in materia ha ricevuto, in quest'arco di tempo, l'onore di una risposta. L'interrogazione, presentata il 20 giugno 1995 dall'on. Comisso e altri deputati, si riferiva anch'essa alla vicenda delle navi che si presumono auto-affondate con carichi radioattivi; inoltre i deputati chiedevano maggiori informazioni in merito alla radioattività in alcuni tratti dello Jonio calabrese, e al caso della nave "Korabi". L'interrogazione, rivolta alla Presidenza del Consiglio, è stata poi "girata" al Ministero dell'Ambiente. La risposta in aula, affidata al sottosegretario all'Ambiente Emilio Gerelli, non è stata comunque delle più esaustive. Anzi, l'intervento del 4 dicembre scorso, non ha aggiunto nulla a quanto già detto più volte da Legambiente e dalla stampa. Vale comunque la pena di riportare alcune delle affermazioni del sottosegretario Gerelli:

"Per quanto concerne inoltre l'affondamento in mare di presunti carichi radioattivi, il prefetto di Catanzaro ha fatto presente che proseguono da parte della magistratura le indagini tese a verificare la natura dell'eventuale carico delle navi inabissate, sia nel caso di affondamenti conosciuti, sia nel caso di naufragi ignoti, anche attraverso le locali capitanerie di porto. Attesa la complessità degli accertamenti necessari, secondo quanto riferisce il prefetto di Catanzaro, il procuratore della Repubblica presso la pretura circondariale di Catanzaro ha attivato le procedure previste per richiedere, attraverso il Ministero di grazia e giustizia, il diretto intervento degli organi centrali e del Ministero dei trasporti e della navigazione, al fine di poter elaborare una mappa degli affondamenti sospetti. (...) Circa l'accertamento del carico trasportato dalle navi, presumibilmente affondate al largo delle coste joniche, l'autorità marittima è tenuta a disporre tutte le misure necessarie, non escluse quelle della rimozione del carico o del natante, allo scopo di prevenire o eliminare effetti inquinanti ovvero attenuarli qualora risultasse tecnicamente impossibile eliminarli. (...) Questo ministero non ha in atto nuovi provvedimenti legislativi per fronteggiare il traffico dei rifiuti radioattivi, oltre quelli vigenti in materia".

Come si vede, la risposta del ministero dell'Ambiente lascia le cose esattamente come le ha trovate, senza aggiungere alcuna informazione. Com'è detto nel dossier, peraltro, gli interventi richiesti al ministero di Giustizia sono caduti nel nulla, e dunque, in assenza di fondi adeguati, risulta impossibile procedere alle verifiche necessarie. Infine, alla luce anche di pubbliche dichiarazioni dei responsabili dell'Anpa circa l'inadeguatezza dei controlli su questi traffici, la parte finale della risposta all'interpellanza appare quanto mai preoccupante.