

15. Le navi a perdere

Quello che troverete raccontato qui sotto era quello che Nuccio Barillà, storico dirigente di Legambiente Calabria, già assessore all'ambiente del Comune di Reggio Calabria, scriveva in articolo pubblicato su Terre Blu, il libro di Legambiente sul mare, pubblicato nel luglio del 2005. Purtroppo nuovi accadimenti sono andati ad aggiungersi negli ultimi mesi, gettando ulteriori ombre su una vicenda già tanto sospetta e intricata. Il 17 gennaio del 2006, infatti, è stata individuata a 400 metri di profondità nel mare di fronte a Cetraro, in Calabria, una nave lunga tra gli 87 e 110 metri e larga dai 15 ai 20 metri. Nel corso degli stessi accertamenti, inoltre, ad una decina di miglia dalla costa al largo di Belvedere è stata rilevata la presenza di un corpo della lunghezza di circa 126 metri alla profondità di 500 metri, probabilmente un'altra nave o il carico fuoriscito dalla prima nave. Ritrovamenti da brividi, effettuati grazie all'inchiesta sullo stato del mare avviata dal Sostituto procuratore di Paola, Franco Greco, negli stessi luoghi dove del 1990 si arenò la Jolly Rosso con il suo carico di rifiuti tossici. Secondo le dichiarazioni dello stesso Greco quest'ultimo ritrovamento è particolarmente importante perché fino al 1992 non viene segnalato nessun relitto in quelle acque, mentre compare a partire dal 1993. Spiegare come questo sia possibile non è cosa semplice, perché se si fosse trattato di una nave da guerra, non si capisce perché non risulti mai segnalata prima, così come appare fantasioso l'affondamento di una nave passeggeri, che nessuno nella zona ha mai segnalato. La data è importante perché riporta al memoriale di un pentito della 'ndrangheta nel quale si scriveva che tra gli anni '80 e '90 decine di navi sarebbero state affondate di proposito per "smaltire" sotto il mare i loro carichi di sostanze tossiche e radioattive. Il ritrovamento di questi ultimi relitti perciò apre nuovi fronti sulle indagini su altre navi misteriosamente affondate nel Mediterraneo che trasportavano rifiuti tossici e pericolosi. Su questi ultimi relitto a largo di Cetraro e Belvedere sono in corso ulteriori accertamenti, anche se nonostante siano passati alcuni mesi non si sa ancora nulla delle analisi chimico-biologiche che l'Agenzia Regionale per la protezione dell'Ambiente dovrebbe avere effettuato sulle navi. Una vicenda inquietante e pericolosa sulla quale ci auguriamo si faccia luce al più presto per scongiurare danni irreparabili all'ambiente e alla salute delle persone.

Veleni e segreti in fondo al mare

di Nuccio Barillà
tratto da Terre Blu, Legambiente 2004

*Capire come una nave, oggi, sia in grado di sparire nel nulla può non essere immediato, a meno che non si consideri la realtà fisica del mare. (...)
L'Oceano Indiano da solo si estende per oltre ventotto milioni di miglia quadrate, un'area ventotto volte più grande del subcontinente, sette volte gli Stati Uniti e sette milioni di miglia quadrate più vasta dell'Eurasia. Il suo vicino occidentale, l'Atlantico, occupa più di trentatré milioni di miglia quadrate – più o meno l'equivalente di tutte le terre emerse – mentre quello orientale, il Pacifico, è due volte tanto. Naturalmente per trovare una nave non occorre passare al setaccio tutti gli oceani del mondo, ma anche solo perlustrarne le regioni più importanti è virtualmente impossibile. Gli aerei da ricognizione costano molto e hanno un'autonomia limitata, e se si paragona il loro raggio visivo – un centinaio di miglia, o poco più – alla vastità del mare, ci si rende subito conto che il loro impiego è praticamente un lusso”.*

William Langewiesche – Terrore dal mare - Adelphi

I TIR SULLA STRADA DELL'ASPROMONTE - Quella mattina del 2 marzo '94, insieme ad Enrico Fontana rileggevo la denuncia che da lì a poco avremmo consegnato a Francesco Neri - a quel tempo giovane sostituto della allora Pretura di Reggio – e ci rendevamo conto della gravità e delicatezza della faccenda che andavamo segnalando. Mai, però, avremmo potuto immaginare che nei mesi e negli anni seguenti si sarebbe scatenata tutta quella tempesta. Le notizie abbastanza circostanziate girate da Legambiente, al magistrato - che avevamo incrociato ai tempi della battaglia contro la centrale a carbone di Gioia Tauro - si riferivano ad un presunto traffico di rifiuti tossici e nocivi trasportati dal Nord Europa verso ben determinate zone dell'Aspromonte. Stando alle informazioni, di cui eravamo entrati in possesso, quantitativi imprecisati venivano trasportati con grossi Tir ed interrati in discariche illegali ricavate in cave naturali o in anfratti, lontano da occhi indiscreti. Alcuni di questi traffici avvenivano via mare. Le navi approdavano in porti non controllati e da lì poi i rifiuti prendevano la via della montagna.

Fu quella la prima miccia che fece esplodere il caso. L'inchiesta si sarebbe poi allargata a macchia d'olio, incrociandosi con le attività giudiziarie svolte da altre Procure e irrobustendosi grazie a collaborazioni preziose, come quelle del Corpo Forestale dello Stato di Brescia, e ai numerosi dossier di Legambiente e Greenpeace. Fino a delineare uno scenario di dimensioni davvero planetarie.

Per anni, con grande passione, Francesco Neri insieme a magistrati di varie procure hanno indagato, accumulando montagne di documentazione: non solo indizi e suggestive ipotesi ma elementi probatori certi e testimonianze, in

qualche caso, schiacciati. Anni di tensioni e di fatica. Da Reggio Calabria a La Spezia, da Catanzaro a Napoli, da Salerno a Torre Annunziata, da Padova ad Asti, fino a Matera.

Poi tutto si fermò. L'inchiesta principale di Reggio passò prima dalla pretura alla procura e poi, nel 2000 fu archiviata dall'ufficio del GIP. Motivazione: lo scellerato disegno criminale di smaltimento in mare di rifiuti radioattivi c'è, l'affondamento delle navi oggetto di indagine è certo, manca la sicurezza che il carico fosse di rifiuti radioattivi. In sostanza, manca il "corpo del reato".

LA FIUMARA CARSICA TORNA IN SUPERFICIE - Adesso, a distanza di tanto tempo, la vicenda delle "navi a perdere", come una fiumara carsica, è tornata alla luce, anche se scorre in un fiotto sottilissimo. Il nuovo inizio si è avuto quando, nel 2003, Francesco Greco, magistrato della piccola Procura di Paola, in provincia di Cosenza, ha preso in mano vecchie carte ingiallite dal tempo, trasmesse dalla Procura di Lamezia e, sulla base di nuovi elementi indiziari, ha riavviato le indagini, prima cadute nel nulla. L'attenzione del Magistrato è concentrata unicamente sulle vicende, assai controverse, collegate allo spiaggiamento della motonave Rosso della compagnia Ignazio Messina, avvenuto il 14 dicembre del 1990, davanti alla spiaggia di Amantea, sul tirreno calabrese. La nave è la stessa che si era segnalata all'attenzione dell'opinione pubblica quando, al tempo dello scandalo delle cosiddette "navi dei veleni", fu inviata dal Governo italiano a recuperare oltre 2.000 barili di rifiuti tossici disseminati sulle coste del Libano. Allora si chiamava Jolly Rosso.

Il Magistrato, Francesco Greco, voleva accertare se realmente si trattò di un incidente o piuttosto di quello che il Ministro Giovanardi avrebbe più tardi definito, nella risposta del 27 luglio scorso all'interrogazione dell'Onorevole Realacci, un "non riuscito affondamento". Ma soprattutto intendeva verificare l'eventuale trasporto o occultamento di rifiuti. Dalle prime ricerche sembrano emergere elementi incoraggianti: seppelliti in una discarica della zona, su demanio pubblico, vengono scoperti residui di diossina, fanghi di lavorazione industriale di minerale, tra cui granulato di marmo, e altre sostanze nocive risultate, dall'esame della perizia per conto della Procura, "del tutto incompatibili con la realtà industriale della Calabria". Rifiuti vari, accanto a pezzi della nave, sono stati trovati anche nei fondali.

Una sorta di inchiesta parallela è quella che avvia su "l'Espresso", il giornalista Riccardo Bocca. Di settimana in settimana sfora una mole impressionante di notizie inedite, testimonianze-chiave, collegamenti inquietanti. Anche stavolta Legambiente è a fianco dei Magistrati: insieme al Wwf Italia, presenta un dossier che serve a riannodare il filo di tante vicende tra loro collegate e ad avanzare proposte precise. Tassello dopo tassello si ricompono il puzzle. Ad Amantea, i cittadini, chiamati a raccolta dai giovani del comitato appena costituito, scendono in piazza, insieme ai sindaci, agli

ambientalisti e alla popolazione. Chiedono chiarezza e verità, ma manifestano anche la preoccupazione di non lasciare soli gli inquirenti.

Si rimette in moto la giostra: interrogazioni parlamentari, articoli e servizi televisivi, manifestazioni, puntigliosi contro-dossier e querele da parte delle Società Armatrice. A mettere un carico da undici arriva la risposta che il Ministro per i rapporti con il Parlamento, Carlo Giovanardi, fornisce per conto del Governo ad una interrogazione di Ermete Realacci, deputato e presidente onorario di Legambiente. Dalle parole del Ministro, messe nero su bianco senza reticenze e, successivamente, dalle audizioni della Commissione parlamentare di Inchiesta sul ciclo dei rifiuti, presieduta dal deputato, Paolo Russo, esce confermato un quadro impressionante che parte dalla Rosso, ma va ben oltre la Rosso: “da un’attenta analisi dei documenti è emerso un imponente progetto per lo smaltimento in mare dei rifiuti radioattivi con la scelta dei vari siti che, nel pianeta e anche nel mare Mediterraneo, avrebbero raccolto i pericolosi rifiuti. In particolare – continua Giovanardi – il Comerio, peraltro noto trafficante di armi, aveva in animo di modificare una nave RO-RO (le stesse navi utilizzate per affondare le scorie radioattive), precisamente la Jolly Rosso, per la costruzione di particolari ordigni (le telemine) o per l’alloggiamento e lancio dei penetratori”.

Intanto cresce l’attesa ma permane anche una punta di scetticismo. Quella del magistrato è una lotta contro il tempo: a dicembre 2005 scadranno i termini entro cui tassativamente va conclusa la fase delle indagini preliminari.

L’UOMO COI BAFFI - Non appena la notizia della riapertura delle indagini sulla “Rosso” aveva cominciato a circolare, il pensiero degli abitanti di Amantea, era andato immediatamente a quell’episodio insolito avvenuto nel loro paese tredici anni prima, che aveva suscitato “tante chiacchiere”, ma di cui poi si erano perse le tracce. Si riformarono i capannelli, rispolverando ricordi di quelle giornate. Fu come ricostruire la trama di un film, dopo tanto tempo.

La nave - che aveva cominciato ad imbarcare acqua fin dalla prima mattina ed era rimasta a lungo, ormai senza guida, in balia delle onde mentre infuriava la tempesta - alla fine si era adagiata su un fianco, quello destro, a due passi dalla riva di Formiciche. L’equipaggio non era più a bordo: l’aveva abbandonata appena l’acqua aveva cominciato a entrare nella stiva, in prossimità della baia di Falerna. Le sequenze successive allo spiaggiamento sono convulse: capitaneria di porto, polizia carabinieri, altri funzionari in borghese si avvicinano nei pressi dello scafo. Tra i ricordi di alcuni testimoni si fa strada quello del misterioso “uomo coi baffi”.

E’ il tramonto. La “Rosso” ha completato da un pezzo la sua agonia, quando un signore piuttosto alto e robusto con vistosi baffoni, giunge trafelato sulla spiaggia calabrese e chiede di essere aiutato a salire sulla nave: “devo salire lassù subito, a qualsiasi costo. E’ importante!”. Nonostante le insistenze, quella sera non fu possibile: era buio e infuriava un nubifragio. Vi sali la

mattina seguente, quando il mare era diventato calmo, issato sopra una pala meccanica. Quando ne ridiscese, era più rilassato, qualcuno giura che stringesse in mano una misteriosa valigetta.

La Rosso, per quello che sarebbe stato il suo ultimo viaggio, era partita da La Spezia. Quando si presentò davanti alla costa calabrese era di ritorno da Malta. Ufficialmente trasportava tabacco, nylon e materiali vari.

Nei giorni seguenti, la Compagnia Messina fece arrivare ad Amantea, per il recupero della nave, la Smith Tak, una società con sede a Rotterdam, specializzata in bonifiche a seguito di incidenti radioattivi. Dopo soli 17 giorni di lavoro, però, gli olandesi rinunciarono all'incarico e andarono via. Costo del servizio: circa settecento milioni di lire.

Nella fiancata sinistra della nave, rivolta verso il mare e non visibile dalla spiaggia, intanto, era apparso un grande squarcio che, secondo gli inquirenti della prima inchiesta, non era presente al momento del naufragio. Può essere servito per far uscire dalla stiva qualcosa di "ingombrante"? "Tutte balle" ribattono, ancora adesso a muso duro, quelli della "Messina". Ma saltano fuori due video amatoriali che dimostrerebbero che lo squarcio risulta realizzato in modo professionale e che al momento del naufragio non c'era. Chissà. Successivamente la nave verrà distrutta.

Sono pesanti come macigni gli interrogativi che la Procura di Paola dovrà ora sciogliere: cosa trasportava realmente la Rosso? Perché fu chiamata la Smith Tak? Perché la nave fu distrutta quando poteva essere recuperata? A cosa sarebbe servito quello squarcio? Dove sono andati a finire quei containers che mancherebbero all'appello e i rifiuti del carico?

IL COMMESO VIAGGIATORE DEI SILURI - Si cerca, dunque, la verità sulla Rosso. Ma la speranza, riaccesa è che, ripartendo da Paola, si possa dipanare l'ingarbugliata matassa dell'intrigo radioattivo, arrivando a fare chiarezza su tanti misteri delle navi affondate nel Mediterraneo e in altri mari del mondo. Un guazzabuglio di interessi e di malaffare.

C'è un personaggio chiave al centro degli intrighi. Compare puntualmente in tutte le vicende collegate a questi traffici e l'abbiamo già incontrato nel testo della risposta del ministro Giovanardi: si chiama Giorgio Comerio. E' un ingegnere brillante e spregiudicato di Busto Arsizio, ma residente in diverse parti del mondo: all'isola britannica di Guernsey, a Malta, a Lugano e, in Italia, in una bella villa di Garlasco in provincia di Pavia.. Di lui in questi anni si è detto di tutto. Per esempio che sia un affarista internazionale collegato ai servizi segreti di numerosi Stati, che sia stato espulso dal Principato di Monaco per traffico d'armi perché riforniva di missili Exocet i generali argentini, durante la guerra delle Falkland. Questo signore, dai modi cortesi e dalle amicizie influenti, si definisce con apparente modestia "semplice esperto di navi e di localizzazioni". Si è appropriato di uno studio preliminare, avviato dai Paesi dell'Euratom, costato circa 120 milioni di dollari e poi, dopo 15 anni, lasciato cadere. Ha messo in piedi, con il suo socio austriaco e altri personaggi, la società ODM - Oceanic Disposal Management

(gestione dei depositi sottomarini), di cui ufficialmente è solo “uno dei direttori tecnici”. Poi è partito in giro per il Mondo ad offrire una soluzione davvero originale per la sistemazione delle scorie radioattive. Quelle stesse che i Governi non sanno dove mettere.

L'ingegnoso progetto prevede il lancio - da navi appositamente riadattate - di siluri metallici, chiamati penetratori, carichi di scorie radioattive vetrificate o cementificate. Questi si andrebbero poi a conficcare fra i cinquanta e gli ottanta metri al di sotto del fondale marino. I penetratori sono anche dotati di sonar che li rendono rilevabili per un eventuale recupero. Il sistema torna perciò buono, come conferma la stessa Commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti, anche per collocare, “in deposito” nelle profondità marine ordigni bellici come le famigerate “telemine”, da vendere ai paesi del Medio Oriente. Tutto questo alla luce del sole, compreso il sito internet: www.tinet.ch/odm01/star-2.html. Certo ci sono la Convenzione di Londra e le altre convenzioni internazionali che vietano lo scarico in mare dei rifiuti e dichiarano espressamente illegali questi piani. Ma per Comerio “attraverso i penetratori le scorie vengono depositate non dentro ma sotto i fondali marini” e poi “ci sono Nazioni che non hanno firmato la Convenzione, con cui è possibile lavorare”. Non è un missionario di beneficenza l'ingegner Comerio: le tariffe che propone per il servizio sono elevatissime, lucrosi gli affari.

Ma, all'interno del sistema, secondo gli inquirenti, c'è un'alternativa. E' quella delle “navi a perdere”. Consiste nell'affondare dolosamente la nave, con l'intero carico pericoloso, simulando un incidente. Il sistema è in questo caso più sbrigativo: si acquistano vecchie “carrette” del mare, si imbottiscono di rifiuti, si coprono con granulato di marmo capace di “schermare” la radioattività e si mettono in mare. Giunti nei luoghi stabiliti, dove i fondali sono profondi e argillosi, si provoca l'allagamento delle stive, si evita, naturalmente, di lanciare il “may day”, per non allertare le Capitanerie. A questo punto l'equipaggio abbandona la nave utilizzando imbarcazioni che hanno seguito il viaggio o che vengono fornite dalla criminalità locale che funziona da copertura e da riferimento logistico. Con questo metodo si guadagna meno che con l'altro, più ingegnoso, ma si guadagna due volte: si intascano i soldi per la “sistemazione” dei rifiuti e, nello stesso tempo, anche il premio assicurativo previsto per i sinistri marittimi. Questo meccanismo sarebbe alla base dell'affondamento “nel mare Jonio e Mediterraneo in genere, con l'avallo delle cosche reggine, di circa trentadue navi”, come ha dichiarato il Procuratore della Repubblica di Reggio Calabria Antonio Catanese al convegno del febbraio 1999 organizzato a Napoli dalla Commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti.

All'ingegner Comerio gli inquirenti reggini giunsero a seguito del fermo da parte del Corpo forestale alla frontiera di Chiasso di un personaggio, Elio Ripamonti, trovato in possesso di documenti dell'ODM relativi allo smaltimento delle scorie e di una mappa dei siti utili all'affondamento. Una carta identica a quella che sarebbe stata trovata a bordo della Rosso, stando

alla preziosa testimonianza del comandante in seconda della Capitaneria di Porto di Vibo, Giuseppe Bellantone, che ispezionò la nave: “come la mappa di una battaglia navale”. Ma la circostanza è sempre stata smentita decisamente dalla “Ignazio Messina”.

UNA NAVE CHE SI PERDE E UN BIMBO CHE NASCE - “Il bambino è nato”. Con questo singolare e allusivo messaggio in codice, captato attraverso una intercettazione telefonica, viene annunciato l'avvenuto affondamento della Rigel, l'altra nave dei misteri, oltre la Rosso su cui si è appuntata maggiormente l'attenzione dei magistrati. Una storia che merita di essere raccontata.

21 settembre 1987. Siamo venti miglia al largo di Capo Spartivento, nell'estremo ionico calabrese, dove i fondali sono assai profondi e caratterizzati da fosse vulcaniche. La serata è bella, il mare è liscio come l'olio. Mentre la nave va giù lentamente nessuno si preoccupa di lanciare l'allarme radio, non parte nessuna richiesta di soccorso. L'equipaggio abbandona frettolosamente il cargo su due scialuppe e viene tratto in salvo “provvidenzialmente” da una nave iugoslava che lo fa sbarcare nel porto di Tunisi. Da lì sparisce nel nulla, nemmeno il capitano verrà più rintracciato.

La Rigel, bandiera maltese, era partita dal porto di Marina di Carrara ed era diretta a Limassol, nell'isola di Cipro. Ufficialmente trasportava polveri di marmo e macchinari. Partita il 9, doveva giungere a destinazione dopo cinque giorni, ma nella nottata di quella domenica di settembre, dodici giorni dopo, era ancora al largo delle coste calabresi. Un ritardo inspiegabile. Eppure una spiegazione c'è e i magistrati la trovano: sta nel mancato pagamento del prezzo d'acquisto della nave all'armatore greco. Senza soldi non si canta messa: “se non pagate, secondo gli accordi precedentemente presi, non sarà consentito che la nave venga affondata, al contrario verrà fatta arrivare regolarmente a Cipro”. Il problema della “pecunia” viene risolto in extremis e così il “bambino può nascere”.

La comunicazione dell'avvenuto affondamento della Rigel, secondo i Magistrati inquirenti, arriva con altrettanta tempestività a Giorgio Comerio. “Lost the ship” (la nave è persa!) è la frase significativa trovata dal “pool” di Neri, appuntata a mano nell'agenda sequestrata nella casa del faccendiere. Da successiva verifica presso i Lloyd di Londra e l'IMO (l'Organizzazione Marittima Internazionale) la conferma: nessuna nave, oltre quella, risultava affondata in quel giorno. A rendere più nitidi i contorni della vicenda Rigel contribuisce il processo celebrato a La Spezia, a conclusione delle indagini della Procura di quella città. Venne accertato l'affondamento doloso e la megatruffa ordita ai danni delle compagnie assicuratrici. Nella sentenza di La Spezia vi sono però anche le prove che il carico effettivamente trasportato era diverso da quello dichiarato, insieme ai nomi dei funzionari doganali corrotti e le cifre pagate loro per ogni singolo container. Fin qui, tutto torna. Quella che non si spiegherebbe è la presenza a bordo di oltre cinquanta containers riempiti di blocchi di cemento. Servivano a fare da zavorra per l'affondamento?

Improbabile visto che allo scopo bastava il carico della polvere di marmo distribuito sulla nave. Quindi, che ci facevano i blocchi di cemento a bordo? Un'ipotesi anche in questo caso il pool inquirente a suo tempo la trovò e fa venire ancora adesso la pelle d'oca: dentro i blocchi potrebbero esserci, cementificati, rifiuti radioattivi.

VENTIMILA SCORIE SOTTO I MARI - Quante siano di preciso non si sa, le navi dolosamente affondate nel Mediterraneo. Stando ai riscontri dei Lloyd ve ne sarebbero 25 solo nei mari italiani Tirreno e Ionio.

All'altezza del Canale di Sicilia affondò certamente la "Marco Polo" nel maggio 1993. Alcuni containers ,,"persi" dalla motonave, furono trovati quasi un anno dopo, in mare, al largo delle coste della Campania. Dalle misurazioni effettuate fu riscontrata una radioattività da torio 234, con valori almeno cinque volte sopra la media. Sempre torio 234 in concentrazioni anomale fu riscontrato su alcuni containers appartenuti al carico di un'altra nave, la Koraline, affondata a largo di Ustica. Nave fantasma è anche la Mikigan, affondata il 31 ottobre 1986 nel mar tirreno calabrese, con il suo carico misterioso, di cui è certa solo la presenza di granulato di marmo. Anch'essa, come la Rigel, era partita dal porto di Marina di Carrara. Le dinamiche del loro naufragio e di come si sono "lasciate andare" verso i fondali presentano impressionanti analogie. Sullo stesso solco l'affondamento nello ionico reggino della Four Star 1°, nel dicembre del 1988, probabilmente non lontano da dove si inabissò la Rigel. La nave, battente bandiera dello Sry Lanka, era partita da Barcellona ed era diretta al porto della città turca di Antalya. Ma il suo destino, già segnato, l'attendeva nel profondo mare calabrese. Già una decina di anni prima, precisamente nel 1979, al largo di Locri , affondò la Aso, con il suo carico dichiarato di 900 tonnellate di solfato ammonico .

Infine un caso a sé, ma anch'esso indicativo, è quello del mercantile albanese Korabi che, partito da un porto della Germania occidentale, si fermò per uno scalo tecnico nel porto di Palermo. Ad un controllo le autorità sanitarie e portuali accertano elevata radioattività tra i rottami ferrosi del carico e una autorizzazione scaduta per il trasporto di "merce pericolosa". Alla nave venne intimato di lasciare il porto. Due giorni più tardi anche un tentativo di attracco al porto di Crotona venne respinto, grazie alle puntuali segnalazioni giunte da Palermo. Due giorni ancora e il cargo pellegrino venne intercettato nella rada di Pentimele, al largo di Reggio Calabria. Qui i finanzieri trovarono una sorpresa: il carico radioattivo non era più a bordo. Dove era andato a finire?

All'affondamento delle navi sono legate tante storie strane, alcune agghiaccianti. Come questa, raccolta a giugno del '95 dal settimanale "Cuore" e su cui indagò la Procura di Catanzaro: Fausto Squillaciotti, un cittadino di Soverato, era andato a pesca insieme al cugino Augusto, in un tratto di mare dove, poco tempo prima, erano stati recuperati alcuni fusti gialli buttati da una nave. Tirando le reti si erano trovati in mano una strana "palla di fango". Appena l'avevano toccata, prima di ributtarla in mare, avevano avvertito un

forte prurito, lacrimazione, bruciore terribile alle mani. Poco tempo dopo Augusto si ammalò di leucemia mieloide e morì. Anche Fausto contrasse la stessa malattia, ma si salvò grazie ad un trapianto di midollo. Semplici coincidenze?

URANO, ILARIA E LA PATTUMIERA SOMALIA - Lo scenario delle ecomafie del mare è ancora più vasto. I traffici di rifiuti seguono le stesse rotte parallele e, in molti casi sovrapposte, dei traffici d'armi e di alta tecnologia militare. Hanno per destinazione, ancora, soprattutto i Paesi dell'Africa. La conferma più illuminante è venuta dalla maxi inchiesta della Magistratura di Lecce relativa al "progetto Urano", colossale piano internazionale di smaltimento dei rifiuti che si sviluppò, a partire dal deserto del Sahara, in diversi paesi africani, compresa la "pattumiera Somalia". A proposito di quell'inchiesta ecco le parole del Ministro Giovanardi: "numerosi elementi indicavano il coinvolgimento nel suddetto traffico di soggetti istituzionali di governi europei ed extraeuropei, nonché di esponenti della criminalità organizzata e di personaggi spregiudicati tra cui il noto Giorgio Comerio, faccendiere italiano al centro di una serie di vicende legate alla Somalia e alla illecita gestione degli aiuti della Direzione Generale per la Cooperazione e lo Sviluppo".

Come Guido Garelli, uno dei grandi protagonisti di quel progetto, anche Giorgio Comerio guarda molto all'Africa e alla Somalia dove, secondo i magistrati, avrebbe ottenuto i siti di affondamento dei rifiuti radioattivi. Sarebbe questo il risultato dei patti che l'ODM ha stretto con Ali Mahdi, capo politico di una potente fazione in lotta nella lunga e feroce guerra civile di quel Paese. Un baratto in cambio di armi e soldi.

Del resto, la stessa Commissione monocamerale di inchiesta sul ciclo dei rifiuti, allora presieduta da Massimo Scalia, nella relazione conclusiva del marzo '96, confermò "l'esistenza documentalmente provata di intense attività di intermediazione poste in essere tra i titolari di queste presunte attività di smaltimento in mare di rifiuti radioattivi e la Somalia". Ma non solo. Nella relazione si fece riferimento ai "misteriosi containers che due navi avevano seppellito al largo della costa di Tohin che avevano suscitato allarme tra la popolazione". E qui salta fuori il possibile incrocio con il caso di Ilaria Alpi, la giornalista del Tg3 uccisa in Somalia il 20 marzo del 1994 insieme all'operatore Miran Hrovatin. Una convergenza incredibile di circostanze e di date. La puntigliosa giornalista "proprio nell'area in questione, e in particolare a Bosaso ha svolto i suoi ultimi servizi televisivi prima di essere uccisa". Le sarebbe costata la vita ficcare il naso sugli enormi traffici di armi e rifiuti tossici tra l'Europa e la Somalia.

"C'è un filo invisibile che lega Mogadiscio a Reggio Calabria. Un nesso che unisce le indagini sull'omicidio di Ilaria Alpi e quelle sul misterioso ingegnere Giorgio Comerio". E' questo l'attacco del pezzo di Riccardo Bocca sull'"Espresso", in edicola il 20 gennaio 2005. Nell'articolo, tra le altre cose, si ricostruiscono gli intrecci affaristici che collegherebbero Comerio e la sua

ODM alla Somalia. Si dà conto della ricca documentazione a suo tempo trovata nell'abitazione dell'"ingegnere delle scorie" tra cui vi sarebbe stato addirittura – all'interno di una cartella gialla intestata Somalia - il certificato di morte di Ilaria Alpi. Quest'ultima è una notizia davvero clamorosa che il giudice Francesco Neri conferma davanti alla Commissione parlamentare di Inchiesta, che indaga sulla morte della giornalista. L'avvocato Carlo Taormina, presidente di quella commissione, spedisce immediatamente i tecnici a rovistare tra le carte della vecchia inchiesta presso il Tribunale di Reggio Calabria. Niente da fare: il certificato non si trova. Vi sarebbero, però alcuni plichi con buste aperte e cartelle vuote. Qualcuno è arrivato prima?

IL PORTO DELLE NEBBIE E IL CAPITANO CORAGGIOSO -
Nella geografia dei traffici un ruolo preminente lo svolge anche in questo caso il porto di La Spezia, ribattezzato "porto delle nebbie", snodo e terminale ormai "storico" di tanti accertati intralazzi legati ai rifiuti. Una sorta di zona franca dalla legalità come emerge dal dossier di Legambiente del novembre 1996 dal titolo eloquente: "La Spezia crocevia dei veleni". Non solo il porto, ma la città con le sue discariche "a corona". Tra tutte, quella famigerata di Pitelli.

Proprio a La Spezia era diretto Natale De Grazia, capitano di fregata della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, punta di diamante del pool investigativo della Procura della città dello Stretto.

L'Ufficiale morì improvvisamente, in circostanze a dir poco strane. Trentanove anni, un fisico atletico, un grande senso del dovere, uno straordinario amore per il mare. Si stava recando in tutta segretezza, con una auto dell'esercito sotto copertura, insieme a due carabinieri del pool, da Reggio Calabria appunto a La Spezia, dove avrebbe dovuto fare dei riscontri e degli interrogatori, nel quadro proprio dell'inchiesta sulle navi a perdere. Una missione importante, forse decisiva. Si era in una fase delicata delle indagini, il gioco si stava facendo duro e la tensione si avvertiva. Alcuni Magistrati avevano denunciato di essere minacciati. Il procuratore presso la pretura di Catanzaro, Porcelli, addirittura aveva rivelato di essere costantemente spiato da poteri occulti. I riscontri, che cominciavano a scaturire dal lavoro investigativo, erano tali da paventare pericoli per la sicurezza e la sovranità del Paese. Ciò aveva spinto i magistrati a mettere al corrente anche il Capo dello Stato.

Lungo il viaggio verso la città ligure, De Grazia e i suoi compagni fanno una sosta per la cena in un ristorante di Campagna, località in provincia di Salerno, zona di Nocera Inferiore: un dolce, un limoncello che gli altri non prendono. Verso mezzanotte, si rimettono in viaggio, Natale si appisola. Non si sveglierà più. "Arresto cardiocircolatorio, morte improvvisa dell'adulto": è questa la risultanza dell'autopsia eseguita soltanto una settimana dopo. Una diagnosi contestata dal perito di parte e che davvero non convince. Troppe lacune e contraddizioni: non risultano neanche le tracce di alcol. "L'hanno avvelenato", pensano in tanti. I familiari vogliono vederci chiaro e così, nel

marzo '97, presentano un esposto al Procuratore di Nocera Inferiore. Viene disposta una seconda autopsia affidata però, caso strano, alla stessa consulente medico che aveva effettuato la prima. Né la moglie né gli altri familiari fino ad oggi, incredibilmente, hanno ricevuto notizie.

A Natale De Grazia il Presidente della Repubblica, Carlo Azeglio Ciampi, il 24 giugno 2004, ha assegnato la medaglia d'oro al valore di Marina, alla memoria. Nella motivazione, oltre a ricordare le capacità umane e lo straordinario talento investigativo del giovane ufficiale, sottolinea come questi abbia svolto il suo lavoro "nonostante pressioni e atteggiamenti ostili, a prezzo di un costante sacrificio personale".

IL MARE DA UN'ALTRA PARTE - In questo mare di melma la mafia ci sguazza: quella stracciona e quella dai colletti bianchi. Non può non farle gola un affare dalla remunerazione altissima. Soprattutto se si pensa che un chilogrammo di uranio 235 arricchito al 95 per cento, vale 40 mila dollari (oltre 70 milioni di vecchie lire). Una cifra da moltiplicarsi per venti sul mercato nero.

Su "Famiglia Cristiana" del 1° ottobre del 2000, viene pubblicata una intervista dei giornalisti Carazzolo, Chiara, Scalettari, a Giampiero Sebri, imprenditore inserito nel giro grosso del traffico internazionale di rifiuti. Il faccendiere, diventato collaboratore della magistratura milanese, descrive la struttura a rete che lega politici, massoni mafiosi imprenditori, nel lucroso commercio delle armi e dei rifiuti radioattivi. Sottolinea in particolare come "questi affari potevano avvenire grazie alle organizzazioni mafiose che garantivano protezione e, all'occorrenza, lavori sporchi". "So di certo - specifica - che alla Somalia, per esempio, sono sempre stati interessati i Calabresi."

Altro versante: nel corso di quel convegno a Napoli organizzato nel febbraio 1999 dalla Commissione parlamentare d'inchiesta sui rifiuti, il Procuratore della Repubblica di Reggio Calabria, Antonio Catanese, segnala come dalle indagini della sua Procura sia emerso "il coinvolgimento di alcuni personaggi legati alle cosche ioniche della provincia di Reggio Calabria, in parte residenti sul territorio tedesco, cointeressati ad attività con società tedesche rinvenute nei libri contabili e nella documentazione sequestrata alla ODM per l'affondamento delle navi". Il Procuratore parla anche di "un pentito straniero che ha collegato l'affondamento delle navi nel mare ionico ad un traffico di armi sbarcate in Calabria e destinate alle cosche dell'Aspromonte".

E ancora: in un'altra intercettazione telefonica, agli atti delle indagini di un magistrato della Dda, Alberto Cisterna, viene riportata la conversazione tra due potenti boss della 'ndrangheta, avente per oggetto lo scarico in mare dei rifiuti tossici: "Basta essere furbi - dice uno dei due - aspettare delle giornate di mare giusto, e chi vuoi che se ne accorga?" L'altro ha un momento di perplessità, forse un rigurgito di coscienza: "e il mare? Che ne sarà del mare della zona se l'ammorbiamo?", chiede. "Ma sai quanto ce ne fottiamo

del mare - è la risposta - pensa ai soldi che il mare, con quelli, andiamo a trovarcelo da un'altra parte...".

UNA STORIA E UN FINALE DA CAMBIARE - Come andrà a finire la storia delle navi a perdere? Si arriverà mai a chiudere il cerchio? Oppure la verità è destinata a rimanere sepolta per sempre, insieme ai relitti, in fondo al mare?

Queste domande a distanza di un decennio ancora ci inquietano. Anni di indagini e montagne di carte non hanno prodotto niente di concreto. Giorgio Comerio continua normalmente la réclame del suo progetto. Solo un piccolo aggiornamento: amianto al posto di rifiuti radioattivi e telemine. L'Ingegnere, da una delle sue residenze da qualche parte del Pianeta, può addirittura consentirsi di recitare la parte di vittima del sistema: "sono stato e sono ancora criminalizzato - dichiara a "Panorama Economy" il 14 ottobre del 2004 - ma in questi lunghi anni non è emerso a mio carico nessun fatto criminoso..." E aggiunge allusivo, paventando il complotto: "il mio era un modo sicuro per smaltire le scorie radioattive che giacciono accatastate un po' dove capita. Vi siete mai chiesti a chi giova consumare petrolio e non uranio?"

Quattordici dicembre 2004, ancora un anniversario dello spiaggiamento della Rosso. In una sala a Reggio Calabria proiettiamo un video sulla "storia infinita" dell'intrigo radioattivo. Titolo: "Una storia già vista cambiamo il finale. La lunga battaglia di Legambiente alla ricerca della verità". Sullo schermo passano le immagini di questi undici anni, un mix dei servizi televisivi delle reti nazionali e locali che hanno accompagnato questa vicenda. Sembra incredibile. Si susseguono le sequenze di un tormentone che è andato avanti per oltre un decennio, a cavallo della caduta del muro di Berlino. Tra colpi di scena, giustificato allarme delle popolazioni, depistaggi, minacce, morti misteriose e inquietanti silenzi. E siamo di nuovo qui, punto e daccapo.

Finisce il filmato e partono le domande: possibile che navi cariche di materiale radioattivo o addirittura bellico vadano a spasso per i mari senza che nessuno le blocchi? Possibile che non si pensi ai pericoli per l'ambiente marino e la salute dei cittadini, soprattutto di contaminazione se gli eventuali contenitori in fondo al mare, dovessero usurarsi? Davvero nessuno pensa ai danni economici e d'immagine che sta subendo il nostro turismo a causa di notizie o voci giustamente allarmate, ma mai verificate?

In sala, con noi, ci sono alcuni dei protagonisti di allora. C'è Francesco Neri, c'è la signora Anna Vespia, vedova di Natale De Grazia, con i suoi due figli: avevano nove e sei anni quando il papà morì, ora ne hanno 19 e 16 e ancora il mistero su quella morte non è stato sciolto.

Certo qualcosa, o forse molto, in questi anni è cambiato. E forse grazie anche alle tenace battaglia di noi ambientalisti. Nuove normative europee, strumenti di controllo e di contrasto più adeguati, più sensibilità sui temi della salvaguardia dell'ambiente e sul trattamento dei rifiuti. C'è stata, a febbraio del 2001, l'introduzione importante dell'articolo 53 bis nel decreto Ronchi, che punisce il delitto di organizzazione di traffico illecito del rifiuto. E' bastato

questo perché circa 200 persone siano finite subito in galera. Ma nonostante i passi avanti, l'impressione è che ancora, su questo fronte, si sia troppo spesso costretti a combattere “ a mani nude contro i carri armati”. Proprio così disse un giorno, sconsolato, Luciano Tarditi, uno dei giudici in prima linea nella lotta contro i trafficanti internazionali di rifiuti. Bisogna dotarsi di mezzi e volontà per rompere l'incastro tra le varie scatole cinesi, turare i vasi comunicanti tra legalità e illegalità. Subito va fatto il passo più utile e più atteso: introdurre i reati contro l'ambiente nel codice penale.

Se fosse stato già fatto in quegli anni, forse la storia che qui abbiamo raccontato avrebbe avuto uno svolgimento diverso. Intanto, tornando alle navi, è tempo che qualcuno si decida ad andare laggiù, dove i “fantasmi” dormono, a dare un'occhiata.