

181009

'u cuntu

www.ucuntu.org - rredazione@gmail.com

Questo numero monografico è dedicato interamente all'inchiesta di un giornalista calabrese sul terrificante inquinamento causato dalle navi-cassonetto con cui molte imprese italiane risolvono i loro problemi di stoccaggio. L'argomento è di questi giorni, ma i fatti durano da vent'anni.



di Gianfranco Bonofiglio

dossier/ Le navi dei misteri

Una volta i **rifiuti tossici** (non tutti, ma buona parte) venivano imbarcati su navi-fantasma e mandati a fondo al largo dell'**Africa**. Questo traffico arricchì considerevolmente **Cosa Nostra**. Adesso la routine è di imbarcare i rifiuti e affondarli direttamente nel Mediterraneo, per lo più al largo della **Calabria**, con l'aiuto della **'ndrangheta**. **Chi vigila sul trattamento dei rifiuti? C'è mai stato un momento in cui le imprese italiane li hanno trattati legalmente?**

Dormiamo a pochi chilometri da cinquanta carichi di veleni

Da trentasette a cinquantadue navi di rifiuti tossici giacciono sul fondo del Mediterraneo a pochi chilometri dalle nostre coste, specialmente calabresi. E' una storia che nesce già negli anni Ottanta, quando i rifiuti velenosi prodotti da molte imprese venivano caricati su navi fantasma e affondati nelle acque africane. Poi la criminalità organizzata e i suoi complici "perbene" hanno deciso: perché non anche al largo dell'Italia? Era il 1990

"Si sostiene che siano addirittura quarantasette le navi affondate nel Mediterraneo, molte delle quali al largo delle coste della Calabria, nelle zone ad alta profondità. Queste navi vengono affondate utilizzando la polvere di marmo che a contatto con l'acqua si solidifica".

Questa affermazione che sembra assumere la veste di una simpatica burla è invece quanto sostenuto in una intervista dall'allora senatore Nicodemo Filippelli dell'Udeur nella veste di componente della commissione parlamentare sui rifiuti che nel novembre del lontano 2004 si riunì presso la Prefettura di Cosenza per procedere all'audizione di molti dei protagonisti di quello che sempre più assume le sembianze di un gigantesco intrigo internazionale nel quale non mancano nessuno degli attori principali di una certa Italia nella quale le verità si mescolano con le false verità appositamente costruite e con tutte quelle lungaggini ed artifici che costituiscono l'humus necessario per non giungere mai ad una conclusione certa e definitiva. Una strana storia di una flotta di veleni.

Neanche sul numero complessivo delle navi si riesce ad avere certezza. Chi sostiene siano 47, chi parla di 52, chi si ferma a 39. "La polvere fa blocco e fa affondare il

natante e allo stesso tempo sigilla l'intero carico. La vicenda è nata il 1990 con la nave Rosso che si arena sulle spiagge calabresi. Tutti sanno che questa nave nasconde qualcosa, ma nessuno è riuscito a fare chiarezza. All'epoca era conosciuta come la nave dei veleni, ma, dal momento che si arena nessuno sale a bordo per controllarne il carico e verificare quello che era il contenuto effettivo trasportato nelle stive", continua il senatore Filippelli.

Anche l'allora Presidente della Commissione Parlamentare sui rifiuti, il deputato Russo, si augurava nel 2004 "un'operazione di ricerca della verità per capire come

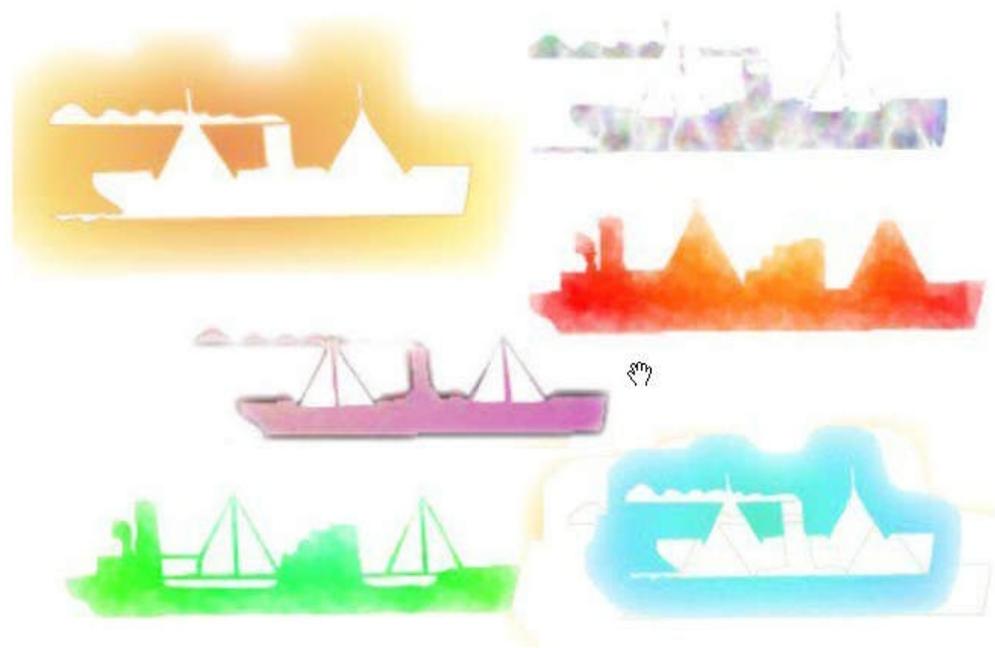


sia potuto accadere che, dopo quattordici anni, un evento del genere sia rimasto senza certezze. Il tutto è legato al fenomeno delle navi a perdere. Sul piano normativo è difficile individuare il delitto commesso: per il traffico di rifiuti ci sono le condizioni di prescrizione. Per altri versi si può parlare

di autoaffondamento. Ma individuare il profilo del reato non è facile, e questa è una difficoltà in più. Accanto a questo dobbiamo mettere in campo un'iniziativa nazionale, una task force che affronti queste emergenze non solo dal lato della tutela e della sicurezza della salute e della sicurezza nazionale, ma anche sul fronte delle necessità di bonifica per venire a capo dello spandimento di veleni che c'è stato nei nostri mari". A tutt'oggi tali auspici sono rimasti solo desideri e nulla più, anzi, il tempo passa inesorabile e con esso si complica sempre più la possibile ricerca della verità.

Ma torniamo indietro. Era il 14 dicembre 1990. Precisamente erano le 10:15. La nave imbarca acqua a 15 chilometri al largo della costa di Falerna, centro turistico balneare tirrenico. 15 membri di equipaggio con il loro capitano, Luigi Giovanni Pestarone, vengono recuperati da due elicotteri e trasportati all'Ospedale di Lamezia Terme per dei controlli. Ma la nave adagiata su un lato non affonda e per effetto del mare fortemente agitato e preda di forti correnti viene trascinata verso riva. Alle 14:00 la Rosso spiaggia nella località di Formiciche, comune di Amantea in provincia di Cosenza.

Le navi dei misteri



La nave era salpata dal porto di La Spezia il 4 dicembre, scalo a Napoli. Da questo evento imprevisto parte la storia, o la presunta storia, di una vicenda dagli incredibili contorni. Nei giorni successivi allo spiaggiamento viene impedito a chiunque di avvicinarsi alla nave e si procede anche allo scarico del materiale trasportato. Ma già nell'immediatezza dello spiaggiamento qualche gruppo ambientalista locale manifesta delle preoccupazioni considerando il passato e la storia della nave. Infatti la Rosso che negli anni ottanta portava il nome di "Jolly Rosso", era utilizzata dal governo italiano per il recupero di rifiuti tossici in Libano, depositati da alcune aziende italiane, per essere trasportati a La Spezia. La motonave viene noleggiata nel 1988 dal Governo italiano per andare a recuperare in Libano 9532 fusti di rifiuti tossici nocivi esportati in quel luogo illegalmente da aziende italiane. Inoltre la nave rimase in disarmo nel porto di La Spezia dal 18 gennaio 1989 sino al dicembre 1990.

Il 15 dicembre 1990 alle 5:00 del mattino, dopo poche ore dallo spiaggiamento si effettua la prima ispezione da parte dei carabinieri e della capitaneria di porto di Vibo Valentia. Nel pomeriggio visita dei Vigili del Fuoco, della Guardia di Finanza e,

probabilmente, per come si affermerà in seguito, anche agenti dei servizi segreti.

Presenza, comunque, mai accertata.

Il 22 dicembre 1990 la società armatrice della nave, la Ignazio Messina & C. Spa, affida alla società Siciliana Offshore e Calabria navigazione le operazioni di recupero del combustibile sparso.

Operazione che secondo i carabinieri si conclude il 29 gennaio del 1991.

Alle prime preoccupazioni in merito al possibile contenuto della stiva risponde l'assessore all'ambiente del Comune di Amantea dell'epoca che contatta la capitaneria di porto di Vibo Valentia e ottiene l'assicurazione che il carico della nave non presenta alcun pericolo.

La procura della Repubblica di Paola, competente territorialmente, avvia un'inchiesta affidata al sostituto procuratore Fiordalisi e coordinata dal comandante in seconda della capitaneria di porto di Vibo Valentia, Bellantoni. Nel gennaio del 1991 la procura conclude le indagini stabilendo che si tratta di un falso allarme e che i container che si trovavano nella stiva erano pieni di vettovaglie, sostanze alimentari e generi di consumo. Tutto sembra regolare e tranquillo mentre nel mese di giugno si completa l'operazione di demolizione e

smantellamento della Jolly Rosso.

Ma qualche anno dopo, nel 1994, in seguito ad un esposto di "Legambiente" che continuava a sospettare scenari ben più complessi legati anche allo spiaggiamento della Jolly Rosso la Procura di Reggio Calabria avvia una apposita indagine che ha per oggetto alcuni affondamenti sospetti di navi nel Mediterraneo. Un dato è particolarmente significativo. Il numero degli affondamenti sospetti di navi verificatesi nei mari italiani. Ben trentanove risultano i casi fra il 1979 ed il 1995. (Tale cifra è argomentata nella consulenza tecnica disposta nell'ambito del procedimento di Reggio Calabria con dati tratti dall'archivio STB Italia di Genova e Milano, e da varie compagnie assicurative, fra cui la "Lloyd's Register of Shipping", sede di Genova, e ventisei di questi vengono indicati dal comando generale delle capitanerie di porto).

Nel 1995 WWF Italia inoltra alla Procura della Repubblica di Paola un esposto sulla misteriosa sparizione del carico di scorie nucleari presente a bordo della nave albanese "Korabi". E nel corso delle nuove indagini sorgono anche elementi riconducibili alla "Jolly Rosso". Caso che viene poi archiviato per la mancanza di prove che si trattasse realmente di rifiuti pericolosi.

Le navi dei misteri

E la storia delle navi fantasma segna un momento importante nel giugno del 1987 quando a La Spezia sono imbarcate 200 mila tonnellate di rifiuti tossici, destinazione Guinea Equatoriale. Nello stesso periodo la "Rigel" partita dalla vicinissima Marina di Carrara per l'ultimo viaggio affonda il 21 settembre. In merito a tale naufragio scaturisce una apposita indagine giudiziaria con venti persone accusate di naufragio doloso. E poi la "Radhost", la "Latria", la "Jolly Nero", tutte partite nel 1988 con l'Africa per destinazione. Il 5 marzo del 1994 arriva a La Spezia dal Libano la "Jolly Rubino" con materiale ferroso proveniente dall'ex Unione Sovietica, con destinazione Sudafrica.

Nel rapporto Ecomafia del 2003 di Legambiente si legge: "Alle rotte di questi traffici illeciti, che spesso si sovrappongono con quelle delle armi, sembrano legarsi alcuni misteri del nostro Paese, come quello delle navi a perdere, affondate nel Mediterraneo e di cui si è persa traccia".

E nel rapporto si sostiene anche un possibile collegamento con "la morte del capitano di corvetta, Natale De Grazia, indispensabile collaboratore della Procura presso la Pretura di Reggio Calabria impegnato nelle indagini sulle navi fantasma e con l'efferato delitto della giornalista del Tg3, Ilaria Alpi, e dell'operatore Miran Hrovatin".

E numerosi sono stati i dossier, le interrogazioni parlamentari e le iniziative mirate a far luce su tali traffici promosse dalle associazioni ambientaliste. Solo per rammentare i passaggi più significativi è utile menzionare il dossier "Rifiuti radioattivi: il caso Italia" del 19 giugno 1995 redatto da Legambiente e che ricorda come la vicenda delle navi dei veleni sia stata al centro del lavoro di diverse procure (in particolare Nicola Maria Pace, Procuratore capo di Matera, Agostino Cordova, Procuratore capo di Napoli,

Francesco Neri, sostituto procuratore della Pretura di Reggio Calabria, nonché la Procura di Catanzaro e quella di Padova). Nel dossier emerge l'attività svolta da un ingegnere italiano, Giorgio Comiero, un personaggio con entrate ad altissimo livello in contatto con noti trafficanti d'armi.

Nel febbraio del 1996 Legambiente produce un secondo dossier dal titolo fortemente significativo: "L'intrigo radioattivo". Nello stesso si pone in evidenza l'incremento delle attività poste in essere dalla ODM (Oceanic Disposal Management) in merito a progetti di smaltimento di rifiuti tossici e nocivi. Attività indirizzate verso l'ex Unione Sovietica e verso alcuni paesi africani candidati probabilmente ad ospitare siti nei quali destinare rifiuti radioattivi e tra i siti di smaltimento viene citata una zona a ridosso della Somalia, paese al centro di numerose inchieste sia giudiziarie che parlamentari per vicende connesse agli scandali sulla cooperazione e su traffici d'armi relativi agli anni ottanta. E nel dossier "L'Intrigo radioattivo" si ribadisce anche che "oltre alle navi su cui indaga la procura di Reggio Calabria esistono altri numerosi relitti affondati nel Mediterraneo, dall'Adriatico, a ridosso delle coste iugoslave, al basso Ionio, sulle quali non è in corso alcuna indagine né da parte dei governi interessati e né da parte di organismi internazionali". Ulteriore ed interessante documento redatto da Legambiente è quello presentato il 28 novembre 1996. "La Spezia, crocevia dei veleni", in cui si afferma che il porto di La Spezia possa addirittura aver rappresentato un centro nevralgico del malaffare ambientale italiano per le presunte attività illecite che si svolgevano in ambito portuale. Nel documento si menzionano i "traffici di rifiuti tossici legati alle navi dei veleni ed al loro trasporto nonché al loro occultamento nei territori costieri di alcuni paesi africani e mediorientali (dalla Guinea al Libano). Viene ricordato anche un episodio

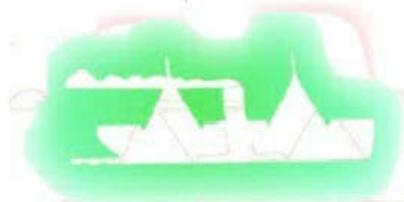
illuminante avvenuto nel 1994. Le autorità sanitarie competenti accertano la presenza di 16.700 tonnellate di rottami ferrosi radioattivi, contaminati da Cesio 137 provenienti dal Sudafrica, che dopo lo sbarco a La Spezia, dovevano essere trasferiti in Austria. Ma dopo la denuncia di Legambiente il governo austriaco negò il trasferimento del carico. Nel dossier si cita anche l'inchiesta condotta dai magistrati di Napoli, Narducci e Policastro, che con le rilevazioni di alcuni pentiti della Camorra, coinvolse alcuni soggetti attivi a La Spezia. L'inchiesta denominata "Adelphi" è stata la prima grande inchiesta contro la "Rifiuti Spa".

Nel 1997 l'organizzazione internazionale Greenpeace pubblica un dossier esplosivo denominato "La Rete" che sviluppa come argomento centrale "le basi finanziarie internazionali dei traffici illegali di rifiuti che descrive l'attività e i collegamenti internazionali di una vasta rete di faccendieri che operano nel mercato mondiale dei rifiuti e che risultano essere collegati in quel periodo ad una importante società con basi operative in Austria, Francia, Germania e Russia.

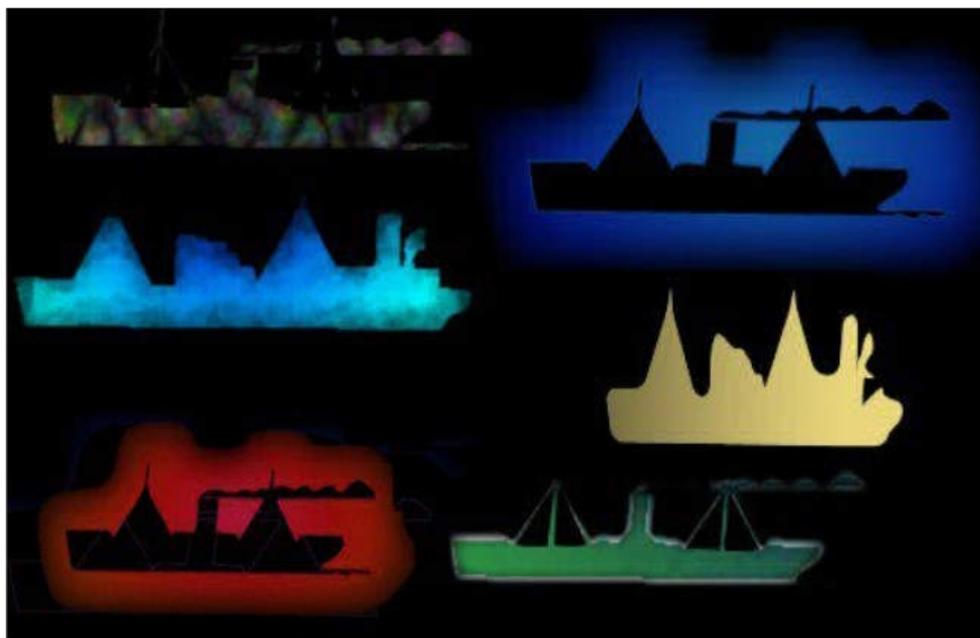
Tale organizzazione avrebbe usufruito in Italia di ben 26 aziende che avrebbero trattato illegalmente nel 1997 qualcosa come tremila tonnellate di rifiuti per un valore complessivo di circa 5 milioni di dollari del tempo, esportando i rifiuti in paesi come il Libano ed il Venezuela e ricavandone proventi illeciti che sarebbero stati ripuliti in finanziarie italiane operanti in paesi come il Panama, le Isole Vergini, il Liechtenstein ed in altri paradisi fiscali.

Negli anni successivi vennero confezionati ulteriori dossier sempre più dettagliati e furono interessate anche diverse

commissioni parlamentari, oltre a minuziose inchieste giornalistiche. Ma nonostante tutto, l'intera vicenda rimane nebulosa e priva di certezze, come sempre accade nei misteri del nostro bel Paese.



Le navi dei misteri



L'analisi dell'allora Procuratore della Repubblica di Reggio

Molto interessante è il quadro complessivo della vicenda che emerge dalle dichiarazioni del Dottor Antonio Catanese, allora Procuratore della Repubblica di Reggio Calabria all'indomani del ricevimento dell'inchiesta da parte della Procura circondariale. "Degna di nota è l'indagine – afferma Catanese – relativa all'affondamento in mare delle cosiddette "navi a perdere" cariche di rifiuti tossici e radioattivi. È abbastanza noto che i colleghi della procura circondariale e sulla base di un esposto di Legambiente individuarono nel corso di complesse perquisizioni i programmi della holding multinazionale O.D.M. con sede in Lugano, che promuoveva l'inabissamento in mare attraverso i cosiddetti penetratori trasportati da apposite navi contenenti scorie nucleari e radioattive sfruttando un progetto abbandonato nel 1989 dalla Eurotom che allora aveva investito ben 120 milioni di dollari per lo studio di fattibilità". "In attesa delle conclusioni delle indagini della DDA di questo ufficio occorre segnalare che è emerso già 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.

L'indagine, inoltre si è arricchita delle dichiarazioni di un pentito straniero che ha collegato l'affondamento delle navi nel mare ionico ad un traffico d'armi sbarcate in Calabria e destinate alle cosche dell'Aspromonte. Interessante alle indagini riguardanti l'affondamento di tali navi sono le procure della Repubblica di Matera, Catanzaro, Reggio Calabria, Napoli, Bari e La Spezia. Per rendersi conto dell'importanza del fenomeno è sufficiente rilevare che la quantità di rifiuti prodotti in Italia, rifiuti da smaltire, crea ogni anno per le associazioni criminali, un giro d'affari stimabile da un minimo di un miliardo di euro ad un massimo di tre miliardi di euro. Se a tutto ciò si aggiunge che non più del 15% viene smaltito lecitamente, può cogliersi in tutta la sua valenza lo sforzo investigativo che, nel settore, stanno sopportando questo ufficio e la procura circondariale di Reggio Calabria. Sempre sulla base dell'esperienza maturata il traffico di rifiuti in Italia ormai da un decennio si muove in senso unico dal Nord al Sud. In Europa, in particolare, dai paesi

dell'UE più industrializzati verso l'Africa, Medio Oriente ed Asia. L'Italia è stata certamente la nazione europea di transito per eccellenza (rifiuti tossici ed industriali) in specie negli anni dal '60 al '90 con le cosiddette navi dei veleni. I traffici di rifiuti hanno seguito gli stessi canali paralleli di traffici d'armi e dello scambio illecito di alta tecnologia militare costituendo, per un verso un comodo sistema di smaltimento di milioni di tonnellate di rifiuti non stoccabili in Europa per l'assenza di zone desertiche o non abitate, dall'altro per soddisfare delicatissimi disegni strategico – politico – militari di sostegno nelle aree cosiddette "di crisi" delle opposte fazioni in lotta, come la Somalia, il Libano, lo Zaire, il Congo, La Sierra Leone ed altri paesi" "Purtroppo oggi come ieri – continua il Procuratore Catanese – fanno ancora rotta verso l'Africa le navi dei veleni e certamente la Somalia è l'area di crisi preferita dall'ecomafia per il dumping in mare dei rifiuti radioattivi e tossico nocivi". Le dichiarazioni di Catanese introducono già allora il ruolo determinante della criminalità organizzata nell'ambito di un più generale quadro di faccendieri, servizi devianti, paesi sotto dittatura e complicità di uomini di Governo.

Nell'ambito di tale scenario spiccano le dichiarazioni del pentito di 'ndrangheta, Francesco Fonti, contenute in un ampio memoriale inviato alla Direzione Nazionale Antimafia. "Il memoriale - si legge nelle sintesi della Commissione parlamentare antimafia - è un vero e proprio zibaldone di fatti criminali che unisce sotto un'unica visione (il vissuto dell'estensore) alcuni dei fatti e dei personaggi più inquietanti degli anni '80 e '90". L'ex boss dell'ndrangheta si attribuisce l'organizzazione di molti traffici di rifiuti tossici, compreso l'affondamento di alcune navi a perdere. Uno scenario apocalittico quello definito dal boss calabrese.

Ma è uno scenario che rimane, in gran parte privo di reali riscontri di attendibilità e di possibile verifica della veridicità di quanto sostenuto dallo stesso Fonti. In primo luogo per il lasso di tempo trascorso. Oltre venti anni dai presunti affondamenti alle dichiarazioni. Ed in venti anni tante prove possono sparire e risulta obiettivamente difficile anche per le autorità inquirenti ritrovare riascontri di passaggi di considerevoli quantitativi di rifiuti tossici nell'ambito di porti o all'interno di stive navali. Ed il collaboratore di giustizia è stato ascoltato da numerosissime procure sparse sul territorio nazionale che per competenza territoriale hanno avviato indagini riguardanti traffici di rifiuti. Molto significativa la dichiarazione dell'allora Procuratore della Repubblica di Matera Nicola Maria Pace, oggi Procuratore capo di Trieste, che in merito al memoriale del pentito afferma: "di essere rimasto impressionato dal contenuto dello stesso perché riproduce e si sovrappone, con una precisione addirittura impressionante, agli esiti di indagini che ho condotto come procuratore di Matera ... per lo smaltimento in mare di rifiuti radioattivi, su cui svolsi indagini in collegamento investigativo con la Procura di Reggio".

Sulla figura di Francesco Fonti e sull'attendibilità delle sue dichiarazioni ha insistito molto nei suoi lavori la commissione parlamentare d'inchiesta sulla morte della giornalista del Tg3, Ilaria Alpi, e la stessa commissione, con apposite

audizioni, ha ascoltato numerosi procuratori e sostituti che in fase d'indagine hanno ritenuto opportuno interrogare il boss, oggi collaboratore di giustizia. "Debbono evidenziarsi elementi - afferma il verbale della Commissione - che minano in radice l'attendibilità delle dichiarazioni contenute nel memoriale: durante la sua collaborazione con la giustizia, nel corso degli anni novanta, peraltro foriera di utili risultati investigativi in ordine alla criminalità organizzata calabrese, egli non fece mai alcun riferimento ai traffici di rifiuti, argomento emerso solo nel 2003".

Ma nonostante tale affermazione e nonostante l'obiettivo difficoltà di poter individuare validi riscontri probatori a tanti anni di distanza dai presunti fatti colposi narrati vi è nelle dichiarazioni del Fonti un particolare racconto che inquadra, seppur nella sua impossibilità di poter essere verificato, un certo clima di impunità che regnava nel bel paese negli anni ottanta. Il pentito narra di un incontro in un famoso hotel romano, il Plaza Hotel, con un potente ministro dell'epoca, autorevole rappresentante della cosiddetta Prima Repubblica, nel quale si discute del ruolo della cooperazione in Somalia, di traffico di rifiuti e delle mansioni e dei servizi che la 'ndrangheta può offrire per l'organizzazione delle operazioni di illecito smaltimento. Nell'incontro lo stesso pentito magnifica il ruolo dell'organizzazione criminale suscitando nel potente ministro del tempo un rimprovero del tenore: "Voi esistete perché noi ve lo consentiamo e lo vogliamo". Questo il senso di una frase che riassume più di decine di trattati e testi sulla criminalità il significato intrinseco del fenomeno mafioso. Una vera e propria organizzazione che collabora con lo Stato e che è parte integrante di quel sistema di potere che gestisce in modo oscuro il vero potere. Altro che teoria dell'antistato contro lo stato.

Il pentito dichiara, fra l'altro, "Io stesso mi sono occupato di affondare navi cariche di rifiuti tossici e radioattivi. Nel settore avevo stretto rapporti nei primi anni ottanta con una grande società di navigazione (la stessa società ha fermamente smentito il

tutto) di cui avevo incontrato un emissario con il boss Paolo De Stefano di Reggio Calabria (poi caduto in una spietata guerra di mafia che in cinque anni a Reggio Calabria conteggiò oltre 1000 morti).

Ci siamo visti in una pasticceria del viale San Martino a Messina, dove abbiamo parlato della disponibilità di fornire alla famiglia di San Luca (una delle più potenti famiglie di 'ndrangheta dell'Aspromonte), navi per eventuali traffici illeciti. Fu assicurato che non ci sarebbero stati problemi, e infatti in seguito è successo.

Per la precisione nel 1992, quando nell'arco di un paio di settimane abbiamo affondato tre navi, la Yvonne A, la Cunsky e la Voriais Sporadais. La Yvonne A trasportava 150 bidoni di fanghi, la Cunsky 120 bidoni di scorie radioattive e la Voriais Sporadais 75 bidoni di varie sostanze tossico-nocive".

Tutto ciò, anche se in molti ne contestano la veridicità, conferma comunque, l'interesse che la 'ndrangheta negli anni ha manifestato per l'affare sempre più lucroso della gestione illegale dei rifiuti tossici. Una gestione più silenziosa, operata anche per effetto del controllo totale del territorio e per tutta una serie di protezioni e collusioni con le istituzioni che consentono alla 'ndrangheta di poter operare nella massima tranquillità. Un traffico nella quale l'organizzazione criminale calabrese ha saputo specializzarsi al punto di divenire punto di riferimento di tutto il traffico europeo costituendo società di comodo e di copertura alle quali numerosi governi non hanno disdegnato di affidare lo smaltimento di scorie nucleari e rifiuti tossici. Un sistema che consentito alla 'ndrangheta anche di tessere una serie di rapporti con servizi segreti, uomini di governo e faccendieri internazionali, che, garantendo coperture e protezioni, che gli hanno permesso di divenire più potente della mafia siciliana e la più potente holding criminale del pianeta. Una strategia del silenzio sotterranea e basata soprattutto sulla crescita della connivenza e della corruzione alimentata dalla strabiliante disponibilità di capitali paragonabili oramai annualmente al bilancio complessivo di un Stato di medie dimensioni.

Il Capitano Natale De Grazia

Il pentito di 'ndrangheta fornisce anche una dettagliata mappa nautica dove sembrano essere segnati i luoghi marittimi dove sono state affondate le navi. E fra questi luoghi vengono indicate anche due navi affondate, secondo le dichiarazioni del pentito, al largo di Cetraro e di Belvedere, due comuni della litoranea tirrenica cosentina. In merito a tali rilevazioni sono state ordinate dal Pm Francesco Greco della Procura della Repubblica di Paola una serie di accertamenti che non sono pervenuti, comunque, a nulla di fatto. Ma sulle navi che potevano probabilmente essere state affondate negli anni '80 al largo delle coste calabresi con la determinante collaborazione della 'ndrangheta che potrebbe aver fornito uomini, mezzi ed esplosivi per procedere materialmente e tecnicamente alle azioni mirate all'affondamento stava indagando all'indomani dello spiaggiamento della Jolly Rosso il capitano di corvetta, Natale De Grazia. Il Procuratore Nicola Pace in merito a Natale De Grazia, afferma:

“L'inchiesta fu funestata dalla morte di un investigatore, il capitano di corvetta Natale De Grazia. L'avevo salutato al telefono proprio il giorno della sua morte, il 2 dicembre 1995. Era uno dei nostri investigatori migliori. Stava andando a fare delle verifiche sui registri nautici e accertamenti sull'affondamento di alcune di quelle navi sospette. Era in viaggio con dei colleghi. Dopo cena, si erano rimessi in macchina, diretti a La Spezia. De Grazia, improvvisamente ha reclinato il capo. Né io né il collega Neri abbiamo mai avuto informazioni precise sui dati necroscopici. La morte viene indicata per collasso cardiocircolatorio. Ma è chiaro che tutti moriamo per questa ragione. Non è nota la causa. De Grazia aveva 39 anni, e non aveva patologie. Come militare era sottoposto a costanti visite mediche”. “La mia intima convinzione – continua il Procuratore capo oggi alla guida della Procura di Trieste – è che l'abbiano ucciso: era un ufficiale davvero in gamba, in procinto di scovare prove sull'affondamento delle navi. Nell'arco di due settimane avvennero di versi episodi inquietanti: alcuni “avvertimenti”, la morte

di De Grazia, le dimissioni dal nucleo investigo della Forestale di Brescia del suo capo. In precedenza, avevamo scoperto a Brescia un camper da dove alcuni mediorientali muniti di telecamera filmavano i nostri movimenti. Fui anche avvicinato da un israeliano che si qualificò agente del Mossad, con tanto di tesserino, che m'invitava ad andare avanti. Insomma capimmo che l'inchiesta suscitava troppe attenzioni.

D'altro canto, tra le prove acquisite, c'era anche la documentazione secondo cui l'Italia nel 1978 ha ceduto all'Irak due reattori Cirene, che servono a ricavare plutonio. Il trattato di non proliferazione nucleare lo vieta”.

Anche Nuccio Barillà, esponente di spicco di Legambiente, ha esortato più volte alle Procure che hanno indagato sui traffici di rifiuti tossici e alla Commissione parlamentare sui rifiuti di “fare piena luce sulla morte del capitano di corvetta, Natale De Grazia” uomo di punta del pool d'inchiesta della Procura di Reggio Calabria, che stava andando a fare degli accertamenti delicati e determinanti a La Spezia – afferma Nuccio Barillà in una intervista rilasciata nel 2004 – ma morì lungo il percorso dopo essersi fermato ad un ristorante. Dall'autopsia, eseguita in ritardo, emerse che morì per arresto cardiocircolatorio. Esistono molti dubbi su questa morte, avvenuta in un momento veramente torbido”.

Comitato per la verità sulla Jolly Rosso “Natale De Grazia”

L'inchiesta sulle navi tossiche ha avuto comunque il merito di svegliare le coscienze rispetto al problema della tutela ambientale e della salute pubblica. Infatti Patrizia Fantilli, responsabile dell'ufficio legale del Wwf Italia è stata perentoria in merito al sospetto che il presunto contenuto della stiva della Jolly Rosso possa essere stato sotterrato nei giorni immediatamente successivi allo smantellamento della motonave in siti della zona. Ed uno dei filoni dell'indagine della competente Procura di Paola riguarda il presunto interrimento di sostanze tossiche nelle discariche ubicate nei siti di Grassello (Amantea), Foresta (Serra D'Aiello), Carbonara (Aiello Calabro), comuni del litorale tirrenico della Provincia di

Cosenza, oltre ad una discarica abusiva subacquea nei fondali al largo della contrada Formiciche di Amantea. “La salute della popolazione della zona deve essere tutelata procedendo alla bonifica delle discariche.

È necessario – continua Patrizia Fantilli – che il governo supporti il lavoro coraggioso dei magistrati, per chiarire quali sostanze vi sono nelle discariche, se vi sono”. Un tema, quello dei rifiuti tossici, che nel comune di Amantea e limitrofi ha fatto breccia. Molto partecipata nel 2004 la manifestazione pubblica ed il corteo nelle strade cittadine anche in memoria del capitano di corvetta e valido investigatore. E nel giugno del 2004 l'allora Presidente della Repubblica, Carlo Azeglio Ciampi, ha insignito alla memoria il capitano De Grazia con la consegna ufficiale di una medaglia all'onore ritirata dalla vedova del comandante, Anna Vespia. Nella motivazione si legge: “per l'abnegazione con cui portò avanti il suo lavoro di indagine”. “Quello che è certo – afferma la vedova di Natale De Grazia che vive a Reggio Calabria con i suoi due figli, Giovanni e Roberto – è che sulla morte di mio marito c'è ancora tanta nebbia. Noi familiari abbiamo contestato la perizia medica della prima autopsia, fatta cinque giorni dopo il decesso. Ma della seconda perizia non ho mai ricevuto alcun esito, nonostante gli anni trascorsi”.

Il mistero nel mistero

Nell'ambito dell'indagine sulle navi – carretta si è verificato un episodio che ha fatto molto discutere e che si intreccia con le indagini sulla morte della giornalista Ilaria Alpi. Il Pm Francesco Neri nell'ambito delle indagini sequestrò ad un noto personaggio che si interessava di smaltimento di rifiuti pericolosi una cartella con la dicitura “Somalia” che conteneva, fra gli altri documenti, anche il certificato di morte di Ilaria Alpi.

Ma l'episodio inquietante prese forma allorquando, in seguito all'audizione del Pm Neri da parte della commissione parlamentare d'inchiesta sull'omicidio Alpi nella quale lo stesso parlò di tale documento, si decise di acquisire tale certificato nella documentazione in possesso degli uffici giudiziari di Reggio.

Il 21 gennaio 2005 i consulenti della Commissione parlamentare d'inchiesta non trovarono presso gli uffici competenti né la copia del certificato di morte di Ilaria Alpi, né la lettera di trasmissione dello stesso al Pm di Roma, Pititto, che all'epoca si occupava dell'indagine sull'omicidio Alpi-Hrovatin. Un giallo nel giallo. Si aggiunga la vicenda che riguarda il plico sigillato contenente gli atti di indagine del comandante De Grazia: da esso mancavano ben dieci carpette.

I misteri italiani spesso presentano strane combinazioni. Nel 1991 il Procuratore capo della Repubblica di Palmi, Agostino Cordova, che indagava su logge massoniche spurie si ritrovò ad interessarsi di una loggia di La Spezia, e in quell'occasione emersero elementi per ipotizzare una triangolazione armi - rifiuti - riciclaggio di narcodollari con un ruolo importante della Somalia. Negli anni successivi molti dei nomi coinvolti nell'inchiesta di Cordova si ritroveranno nelle indagini sulle navi-carretta e sulla morte di Ilaria Alpi. Ma come a nulla approdò l'inchiesta di Cordova, di cui Neri fu stretto collaboratore, nel nulla finiranno le tante inchieste in corso, senza considerare i filoni d'inchiesta già prescritti. Alcuni personaggi coinvolti nelle indagini riguardanti la fuga a Montecarlo del Venerabile della P2, Licio Gelli, figurano anche nelle inchieste sulle navi a perdere.

Allarme leucemia

Le navi a perdere e la salute pubblica: un binomio inscindibile che ha condotto in più occasioni a legare i due fenomeni anche se finora nessuno è riuscito a provare concretamente una relazione reale e concreta. Indubbiamente la zona nella quale si presume che siano stati interrati i bidoni della Jolly Rosso è stata ed è caratterizzata da un progressivo aumento di forme tumorali leucemiche.

In merito a tale fattore il sostituto procuratore della Procura di Paola, Francesco Greco, ha avviato delle apposite indagini che sono parte del procedimento in corso per accertare eventuali nessi con l'ausilio di consulenze professionali di alto livello. Infatti è stata richiesta una apposita relazione sull'incidenza dei tumori derivanti da sostanze radioattive nel

comune di Amantea e in quelli vicini. Uno studio svolto dal Professor Pasquale Iacopino, direttore del centro trapianti midollo osseo degli Ospedali riuniti di Reggio.

Lavoro ancora in corso unito alle indagini effettuate dall'Azienda Sanitaria territorialmente competente e dall'ArpaCal, l'agenzia per l'ambiente della Regione Calabria. E l'indagine sulle forme tumorali è solo uno dei filoni che scaturiscono dall'indagine principale che rischia di cadere sotto la scure della prescrizione. Oltre a quella sui possibili tumori vi è anche l'indagine riguardante la discarica abusiva ritrovata al largo della spiaggia di Formiche e la ricerca all'interno delle discariche abusive oggetto di possibili interrimenti di sostanze effettivamente nocive e tossiche. In una delle discariche abusive, precisamente quella della frazione Foresta sono state individuate presenze di granulato di marmo con metalli pesanti, diossina e Pcb. Altro filone è quello della ricerca sottomarina di fusti radioattivi mediante perlustrazioni con idonee attrezzature subacquee ma tutto ciò è molto difficile da concretizzare sia per la difficoltà di reperire i fondi per ricerche che presentano altissimi costi e necessitano di personale altamente specializzato e sia per il fatto che molto probabilmente sono stati utilizzati luoghi di affondamento dove i fondali superano anche i mille metri di profondità, trattandosi di spaccature all'interno dei fondali stessi.

Ed in tali condizioni ambientali è quasi impossibile poter ritrovare dopo decenni tracce tangibili. Inoltre altra fonte di preoccupazione proviene dall'esito di alcune recenti analisi fatte su una selezione a campionario di alcuni pesci pescati in alcune aree dove si presume possano essere sommerse alcune delle navi a perdere. In alcuni di questi pesci, soprattutto quelli che vivono in fondali molto profondi è stata rintracciata una notevole presenza di mercurio, con una incidenza centinaia di volte più alta del limite tollerabile, al punto tale che ne è scaturita la denominazione da parte della stampa locale di "pesci al mercurio". Ed ancora una volta, come per tutti i misteri della nostra bella Italia, anche questa storia finirà per trasformarsi in una leggenda dall'esito incerto e soprattutto misterioso con l'effetto del tempo che in un

Paese senza memoria riesce sempre a distruggere la verità. Una bella storia condita da morti sospette, da insabbiamenti, da fascicoli processuali spediti nelle Procure non competenti dove hanno dormito per anni e soprattutto condita da tutta una serie di pressioni e di freni imposti negli anni in cui ancora era possibile rintracciare qualche prova tangibile. Il primo ad occuparsi sin dagli inizi degli anni novanta del fenomeno fu il sostituto procuratore della Pretura di Reggio Calabria, Francesco Neri che lesse un primo rapporto di Legambiente nel quale si parlava di un traffico posto in essere da alcuni esponenti della 'ndrangheta emigrati ed operanti in Liguria che si adoperarono per far sparire tonnellate di rifiuti provenienti da numerose industrie del Nord. Ma quando il sostituto Neri richiese le necessarie autorizzazioni per continuare la sua inchiesta ottenne solo dei divieti. Come quello di non poter e perquisire alcune navi che in quel periodo erano ferme in vari porti della Liguria e della Toscana. Dinieghi che giunsero da autorevoli esponenti dell'allora Governo Andreotti. Solo il 15 novembre del 1994 il Governo allora presieduto da Ciampi, costituì una commissione monocamerale d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti. Una commissione con il compito di collaborare con le Procure interessate per ricostruire le verità. Una verità che già oggi è colma di leggende e di aneddoti come quello raccontato da un vecchio pescatore che narra di aver pescato negli anni scorsi un pesce che non aveva mai visto, nonostante oltre cinquant'anni di vita dedicata alla pesca. Un pesce che sembrava avere vicino alle branchie delle piccole zampette come se potesse anche camminare. Una mutazione genetica figlia di tante supposizioni legate ai famosi bidoni gialli contenenti rifiuti radioattivi e che ogni tanto qualcuno sembra scorgere nei fondali del Mediterraneo, guardandosi ben di effettuare alcuna denuncia alle autorità competenti in ossequio a quella omertà che è il fondamento inviolabile di una società basata sull'illegalità diffusa dove l'unica legge che deve essere rispettata da tutti, pena la morte, è quella dell'unico vero potere che domina incontrastato. Quello della 'ndrangheta