

NAVI A PERDERE La Commissione d'inchiesta sui rifiuti ha desecretato i documenti sui convogli carichi di materiale tossico affondati in tutto il Sud

Veleni seppelliti in fondo al mare

I servizi segreti indagavano sul traffico di scorie di industrie italiane verso il Libano

di FRANCESCO SORGIOVANNI

LA COMMISSIONE parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti, presieduta da Alessandro Bratti, ha declassificato 61 documenti provenienti dai Sismi (oggi Aise) e riguardanti le cosiddette "navi dei veleni". Una declassificazione che era stata richiesta dallo stesso Bratti negli anni passati. I documenti saranno disponibili per la consultazione nei prossimi giorni. Essi contengono diverse note, analisi, rapporti informativi dei servizi di sicurezza militare, che arrivano fino a metà degli anni 2000, riguardanti soprattutto l'attività di contrasto dei traffici illegali di rifiuti, soprattutto radioattivi. Anni di segreti, misteri, traffici d'armi e di veleni, di patti sporchi tra nazioni ricche e povere, tra criminalità organizzata e aziende di Stato. Tra le carte ottenute dalla Commissione parlamentare d'inchiesta ci sono quelle relative alle navi affondate nel Mediterraneo i cui relitti potrebbero contenere, secondo alcuni filoni d'indagine, rifiuti pericolosi o radioattivi. Un documento dei Sismi datato 5 settembre 1995, indirizzato alla Presidenza del Consiglio e al ministro della Difesa riportava il risultato di una analisi degli affondamenti di mercantili nel Mediterraneo dal 14 aprile 1989 al 22 luglio 1995.

Sono ben 90 gli affondamenti tracciati con relative coordinate, carico, dati dell'armatore, percorso e motivi apparenti del naufragio che, dopo la declassificazione, verranno analizzati e confrontati con gli altri atti già acquisiti dalla Commissione, per esempio le dichiarazioni dei pentiti, presto saranno consultabili c'è molto di più, come ha anticipato ieri lo stesso presidente Bratti. «Sono tre i documenti principali oggetto della desecretazione - ha dichiarato il parlamentare - Uno di questi parla dell'affondamento di 90 navi ma i carichi di molte di queste non sono costituiti da sostanze particolarmente pericolose, ad eccezione di quando, in un caso, si parla di un carico di solfato di ammonio. Questo ci tengo a precisarlo. In quel documento dunque ritengo non ci siano tante novità. Ci sono invece tantissime novità in un altro documento, quello a mio avviso più importante, che riguarda il traffico di armi



La nave Jolly Rosso, spiaggiata ad Amantea il 14 dicembre 1990

e rifiuti ipotizzato dai Servizi quando seguivano le vicende di tal Giorgio Comerio, personaggio assunto alle cronache per i suoi studi degli anni '90 su come smaltire rifiuti radioattivi nei fondali dell'Oceano. Su questo personaggio il Sismi fece una serie di approfondimenti che in un certo modo sottolineano la sua importanza strategica in un traffico soprattutto di rifiuti e materiali nucleari con la ipotetica associazione del traffico d'armi. E questa mi sembra la parte decisamente più interessante».

Bratti si sofferma sul tema delle navi dei rifiuti e dello scambio di armi, «con il probabile coinvolgimento di pezzi dello Stato, ci sono indicazioni per cui si può supporre che non si trattava solo di ipotesi giornalistiche, bensì di ipotesi asseverate da professionisti sul campo». Lo scenario che ne viene fuori è detto "inquietante", anche perché coinvolge potenze mondiali, come la Cina e la Corea. Dai documenti emerge anche il coinvolgimento di alcune industrie del settore pubblico, non ultima la Montedison e della

Monteco. Un filone che riguarda proprio i rifiuti industriali portati a suo tempo in Paesi esteri, soprattutto in Libano. In forza dei trattati internazionali in vigore l'Italia, nel 1990, fu costretta in quell'occasione a riportarli indietro sulla nave Jolly Rosso. Si trattava di rifiuti pericolosi che furono riportati nel nostro Paese, con l'istesso che fu. La nave si spiaggiò al largo di Amantea, con il carico di quasi diecimila fusti di rifiuti tossici nocivi. Si dimostra "scettico" il presidente della Commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti, di fronte all'ipotesi dell'affondamento di alcune navi nel Mediterraneo, per smaltire illecitamente rifiuti nocivi, secondo quanto già asserito dai pentiti di 'ndrangheta. «Dichiarazioni che non sono mai state corroborate da prove certe - sottolinea Bratti. Anche se poi non se la sente di escludere del tutto quanto dichiarato dagli stessi collaboratori di giustizia, che a volte si sono autoaccusati dell'affondamento nei nostri mari di alcune navi cariche di rifiuti pericolosi».

I documenti saranno disponibili a giorni

LA LISTA

Questo elenco prende in esame i dati che si riferiscono agli affondamenti con la localizzazione dove sarebbero avvenuti e tenendo in considerazione le zone di mare antistanti il territorio calabrese. L'elaborazione complessiva riporta un elenco di circa 90 affondamenti, molti quelli per i quali non viene indicata la località ma solo la data.

1979
ASO - Costruita nel 1961 e affondata al largo di Locri il 17 maggio 1979. La nave conteneva 900 tonnellate di solfato ammonio, sostanza altamente tossica e derivata da prodotti usati nelle industrie chimiche.

1980
MIURINA - Nave battente bandiera italiana, affondata misteriosamente a picco il 17 febbraio 1980, a 20 miglia a sud-est di Capo Spartivento, con un carico sconosciuto.

1981
ATHINA R. - Nave greca del 1954 affondata per cause imprecise il 5 luglio 1981 a 16 miglia sud-est da Capo Spartivento, con un carico di solventi chimici.

1984
ELBE - Nave panamense affondata a 17 miglia dalla spiaggia di Bova il 25 maggio 1984 con un carico di rottami di ferro.

1986
MARIA PIA M. - Battente bandiera italiana costruita nel 1966 affondata il 11 marzo 1986 e si troverebbe in posizione capovolta a 35 miglia da Capo Colonna (Crotone).

1987
RIGEL - Affondata a 20 miglia a sud di Reggio Calabria (Capo partivento) il 21 settembre 1987, insieme al suo carico di 3000 tonnellate. Conteneva probabilmente rifiuti. Dopo l'affondamento l'equipaggio è sparito e non fu rintracciato neanche il comandante.

1988
FOUR STAR I - Nave battente bandiera dello Sri Lanka affondata in un punto non noto dello Jonio meridionale il 9 dicembre 1988, con un carico di granulato di marmo, sostanza capace di schermare la presenza di eventuali tracce radioattive durante i controlli.

1990
JOLLY ROSSO - Si spiaggiò al largo di Amantea (Cs), in località Formicchio, il 14 dicembre 1990. Era stata noleggiata dal governo italiano per andare a recuperare in Libano 9.532 fusti di rifiuti tossici nocivi esportati in quel luogo illegalmente da aziende italiane.

1991
SCAIENI - Cargo rumeno affondato il 7 dicembre 1991, si troverebbe nello Jonio, in acque internazionali e su un fondale di 3500 metri. Il mercantile trasportava un velenoso carico di ammonio nitrito.

CUNSKI - Affondata a largo di Cetraro (Cs) era una nave da cargo registrata nel 1956, con bandiera britannica. Da allora ha cambiato nome quattro volte. Poco prima di affondare venne rinominata Shahinaz. I dati della Cunki sono incredibilmente corrispondenti con il profilo disegnato dal sonar.

1992
YVONNE A - Fabbricata nel 1962 a Danzica con il nome di "Wrozka" ed ufficialmente dismessa il 12 dicembre 2004 nel porto filippino di Alligai. Il pentito Fonti ha però dichiarato di averla affondata nel 1992 al largo di Maratea con al suo interno 150 fusti di fanghi radioattivi.

1993
MARINETA - Battente bandiera caraibica, affondata a largo di Punta Stilo il 6 gennaio 1993 con 2000 tonnellate di caolino, una speciale argilla impiegata nella fabbricazione di porcellane.

1995
KORABI DURRES - Na perso il carico a ridosso della fossa di Badolato, profonda oltre 1000 metri. Controllata a Palermo, il suo carico presentava una percentuale di radioattività superiore ai limiti previsti dalla legge. Successivamente, a Pentimile, nei pressi di Reggio Calabria, di nuovo controllata dalle autorità, lì non presentava alcuna traccia di radioattività. La nave scompare per alcuni giorni, nel periodo marzo-aprile del 1995. Secondo alcune testimonianze, c'è chi ha visto la nave sostare per tre giorni, in maniera anomala, a ridosso della fossa di Badolato.

I PARTICOLARI In Calabria e Basilicata rilevati diversi affondamenti sospetti Sulle esplosioni la mano della 'ndrangheta

SI CONOSCONO come "navi dei veleni", "navi tossiche" o "navia perdere". Si tratta di decine di navi mercantili, affondate misteriosamente durante gli ultimi trent'anni nel Mediterraneo. Dalla Aso andata a picco nel 1979 al largo di Locri in Calabria, alla Rigel affondata dolosamente al largo di Reggio Calabria nel 1987, alla Yvonne A, che sarebbe stata affondata nel '92, al largo di Maratea, con al suo interno 150 fusti di fanghi radioattivi, dal pentito della 'ndrangheta Francesco Fonti. I relitti dei veleni sono molti di più, alcuni meno noti, e vanno ben oltre la Calabria e la costa jonica. Un fenomeno in cui è stato fondamentale il ruolo della criminalità organizzata, per la gestione del traffico illecito di rifiuti radioattivi, intrecciato a quello d'armi. Il motivo sempre lo stesso. Le navi sarebbero state affondate deliberatamente per sbarazzarsi di tonnellate di rifiuti tossici, chimici e radioattivi. Veleni per cui i produttori non intendevano pagare l'alto costo di smaltimento e che avrebbero perciò affidato ad organizzazioni mafiose ed impresari senza

scrupoli. In questo traffico sarebbero coinvolte non solo imprese italiane ed europee ma anche governi nazionali e servizi segreti. Tracce di radioattività ben superiori alla media sono state rilevate su container e materiali riconducibili a navi sospette finiti alla deriva dopo l'affondamento. La presenza di ossido torio è stata riscontrata in alghe e pesci in occasione di alcuni degli incidenti. Il numero dei tumori in alcune zone costiere della Calabria, regione attorno a cui si sono concentrati molti affondamenti sospetti, sono fino a quattro volte superiori alla media nazionale. In un documento ufficiale della Dia, solo nel l'arco temporale 1995-2000 sono stati registrati ben 637 affondamenti sospetti nei mari del mondo, 52 nel nostro Mediterraneo. Secondo diverse testimonianze, al largo delle coste soprattutto del Sud si sarebbero consumati naufragi pianificati a tavolino sotto la regia di spietati boss, senza nessuno scrupolo. «Ma sai quanto ce ne fottiamo del mare?» dice un boss al suo interlocutore durante una conversazione intercettata dalla Dia di Reggio

Calabria. «Pensa ai soldi, che con quelli il mare andiamo a trovarlo da un'altra parte...». I documenti su cui ora è stato tolto il segreto confermerebbero che la 'ndrangheta ha affondato in mare navi piene di rifiuti tossici per conto di industrie e trafficanti. Aveva visto bene Natale de Grazia, vera anima del pool istituito dalla Procura di Reggio Calabria per indagare su quegli affondamenti, morto per avvelenamento nel 1995, proprio durante uno dei viaggi legati a quelle indagini. Risultano ora le associazioni ambientaliste. Il Wwf lucano che da tempo chiede di far luce sulle presenze di relitti inabissati e sulla successiva bonifica dei siti sottomarini. E Legambiente, che ricorda: «Negli anni '90 denunciavamo l'esistenza di traffici illeciti di rifiuti tossici e radioattivi che finivano affondati in mare nelle cosiddette "navi dei veleni". Ci consideravamo pazzi. Oggi sono stati desecretati i documenti dei Sismi che confermano quelle denunce. Il Mediterraneo è un cimitero di rifiuti pericolosi e radioattivi. E i Servizi lo sapevano».

f. s.