

di **Luigi Politano**

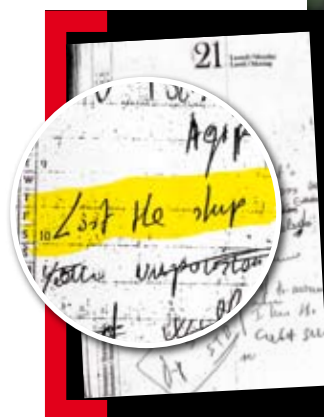
«**L**a nave si trova a 20 miglia S/E da Capo Spartivento, latitudine 37° 58' N, longitudine 16° 59' E». Scrutando il mare a 50 km a sud di Reggio Calabria, in un punto da sempre molto trafficato del Mediterraneo, Nuccio Barillà, del direttivo nazionale di Legambiente, non ha dubbi: «È qui intorno che bisogna cercare per trovare il relitto della Rigel». Si chiuderebbe così una brutta storia, lunga più di venti anni, cominciata con l'affondamento della nave e del suo misterioso carico il 21 settembre 1987. Da allora tante ipotesi, un puzzle di veleni, politica e 'ndrangheta, al quale manca solo una tessera: il relitto che giace in uno dei punti più profondi del mare nostrum. E pensare che con una precisa volontà politica, che permetta a tecnici ed esperti di fare i rilevamenti sul fondale, si scioglierebbe ogni dubbio. Un intervento chiesto a voce alta dal neonato Comitato per la verità di Legambiente (vedi intervista a pag. 25) per far luce sui traffici internazionali di rifiuti tossici che passano per le acque italiane, dove sarebbero circa trenta le navi affondate in maniera sospetta.

LA NAVE FANTASMA

La Rigel, battente bandiera maltese, era di proprietà della Mayfair shipping company limited di Malta e indirettamente collegata all'armatore greco Papanicolau. Salpa da Marina di Carrara il 9 settembre 1997. Diretta a Limassol, sull'isola di Cipro, sarebbe dovuta arrivare a destinazione dopo cinque giorni. Resta in baia delle acque per dodici giorni nonostante le ottime condizioni del mare. Il 21 settembre la fine: cola a picco a largo di Capo Spartivento. Secondo quanto testimonia alla commissione parlamentare di inchiesta sulla morte di Ilaria Alpi e Miran Hrovatin il giudice Francesco Neri di Reggio Calabria, che a lungo ha indagato sul presunto traffico di sostanze tossico-radioattive, la Rigel impiega oltre 10 ore per affondare. Ma nessuno sembra farci caso anche se quel tratto di mare è frequentatissimo, sulle rotte che portano in Nord Africa e Medioriente. Nessuno può sapere ciò che sta accadendo alla nave che inspiegabilmente non lancia neanche uno dei 14 segnali di soccorso previsti dalla Convenzione per la salvaguardia della vita in mare. Un mostro di 100 metri dal carico ancora ignoto inizia la sua discesa verso i fondali. Improvvisamente la Karpen, un natante jugoslavo, soccorre i naufraghi ma li fa sbarcare a Tunisi, anziché nei più vicini porti di Catania e Siracusa. Spariscono tutti, compreso il capitano Michael

CERCATE QUI

Dal 1987 la Rigel giace sui fondali calabresi con il suo carico sospetto. Una storia che ne spiega molte altre



L'AGENDA DEL FACCENDIERE

Al 21 settembre '87, giorno dell'affondamento, Giorgio Comerio scriveva sul suo diario: «Lost the ship» (la nave è persa). Accanto ci sono frasi sparse che i magistrati ricostruiscono così: «Persa la nave per trascuratezza del cliente causando un mese di ritardo». E ancora: «Se è per i soldi ho il conto in Svizzera». Si riferisce alla Rigel?

Vassiliadis che denuncia il naufragio dando le coordinate sbagliate. È Domenico Scimone, maresciallo del comando dei Carabinieri di Messina, a ricostruire la storia il 19 novembre 2004 di fronte alla commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti presieduta da Paolo Russo e interessata all'affondamento della motonave Rosso.

«IL BAMBINO È NATO»

I sospetti sul carico si infittiscono dopo la sentenza di condanna per naufragio doloso, in base all'art. 428 del codice penale, emessa dal tribunale di La Spezia il 20 marzo 1995, confermata in appello dal tribunale di Genova il 10 novembre 1999 e resa definitiva in Cassazione il 10 maggio 2001. E vengono confermati anche dalla relazione del 7 novembre 2000 della commissione d'inchiesta sui rifiuti presieduta da Massimo Scalia, che recita: «Rimane sospetta la gran parte del carico». E ancora: «L'affondamento, in sostanza, sarebbe stato comunque organizzato per lucrare i premi assicurativi dal sinistro». In conclusione: «Non



sembra potersi escludere che alcuni caricatori consapevoli abbiano caricato anche prodotti e rifiuti pericolosi». Tutto sembra coincidere con la ricostruzione di Barillà. «Prima di salpare la nave viene caricata di blocchi di cemento armato – spiega – L'ipotesi inquietante è che potesse contenere rifiuti». Qualcosa però non va per il verso giusto. La Rigel prende tempo e rimane a lungo nella rada di Marina di Carrara e poi in quella di Palermo. La nave non è stata ancora pagata al proprietario che minaccia di farla arrivare a destinazione. «Intercettazioni telefoniche della Guardia di Finanza – aggiunge Barillà – riportano dialoghi fra Luigi Divano, intermediatore d'affa-

ri, e un tale di nome Vito Bellacosa che domanda al primo, nella tarda serata del 21 settembre '87, notizie della nave che doveva arrivare a Limassol e si sente rispondere: "Ma non sai un cazzo, te. Il bambino è nato. È un maschio... Sì, stamattina presto". In una precedente intercettazione del 24 marzo '87 Bellacosa, da Cipro, parla di carichi di navi con un funzionario doganale sospeso dall'incarico, Gennaro Fuiano, e dice che quello che partirà con la Rigel è composto "anche di merda"».

AFFARI DI STATO

Un altro indizio è il ritrovamento di un'agenda del 1987 nell'ufficio di Garlasco del faccendiere Giorgio

Comerio. L'agenda, al 21 settembre, riporta un'annotazione a penna (vedi il box a fianco) che potrebbe riferirsi alla Rigel: «Lost the ship», la nave è persa. Dunque il prezzo sarebbe stato pagato e il bambino è nato. «Il capitano di corvetta, Natale De Grazia – riprende Barillà – controllò anche attraverso l'Imo (*Istituto oceanografico mondiale*, ndr): nel mondo l'unica nave ad affondare il 21 settembre 1987 è stata proprio la Rigel». Comerio era a capo della società Odm specializzata nello smaltimento di scorie (vedi box a pag.25), tramite missili da sparare negli abissi, o da stipare in navi-carcassa da affondare. Durante la perquisizione nel suo studio, in un plico contenente

Nuccio Barillà indica il tratto di mare, di fronte a Capo Spartivento, dove sarebbe affondata la Rigel. Sono circa trenta i relitti sospetti sui fondali italiani

Segue a pag. 26 >

BUCHI NELL'ACQUA

Ecco la mappa di un tragico Risiko: il "cimitero delle navi" nei nostri mari

IL PORTO DE LA SPEZIA ribattezzato il "porto delle nebbie", snodo e terminale ormai storico delle "navi dei veleni" e di tanti accertati traffici illeciti. Sotto la lente non solo il porto, in particolare il molo 7, ma le discariche a corona della città. Tra le quali, la tristemente nota Pitelli.

MARINA DI CARRARA È uno dei porti sospetti, da cui sono partite la Rigel, la Mikigan e altre navi coinvolte in varie inchieste della Magistratura. Dalle cave di Carrara proviene il granulato di marmo utilizzato presumibilmente per favorire l'affondamento e schermare a bordo la radioattività.

MIKIGAN 31 ottobre 1986. Bandiera italiana. Parte dal porto di Marina di Carrara. Affonda nel mar Tirreno calabrese con un carico di cui è certa solo la presenza di granulato di marmo*. Modalità e circostanze dell'affondamento sono simili a quelle della Rigel.

KORALINE 7 novembre 1995. Affonda in mattinata a largo di Ustica, 50 miglia a nord, a metà strada tra l'isola, la costa della Sicilia e la Campania. È una nave tedesca diretta in Turchia con una parte del carico costituito da acqua ossigenata non diluita. Un anno dopo vengono rinvenuti al largo delle coste campane alcuni container contenenti alte percentuali di radioattività (torio 234, isotopo dell'uranio).

MARCO POLO 14 marzo 1993. Bandiera maltese. Affonda nel Canale di Sicilia durante il viaggio da Barcellona ad Alessandria, dopo essere stata abbandonata dall'equipaggio. Un anno dopo vengono rinvenuti al largo delle coste campane alcuni fusti, persi dalla nave contenenti alte percentuali di radioattività.

ROSSO (ex Jolly Rosso) 14 dicembre 1990. Si è arenata sulla spiaggia di Formiciche sita tra la frazione di Campora San Giovanni e Amantea, in provincia di Cosenza. Sulla vicenda la procura di Paola, sulla base di nuovi elementi, ha riaperto l'inchiesta (precedentemente archiviata) che è tutt'ora in corso.

ALESSANDRO I 1 febbraio 1991. Affondata al largo di Molfetta. Secondo l'Autorità marittima a causa dell'imperizia del comandante. In realtà i dati tecnici dimostrerebbero l'instabilità della nave e la predisposizione all'"ingavonamento". La parte più inquinante del carico ufficiale (prodotti chimici e derivati dal petrolio) è stata recuperata.

CENTRO ENEA DI ROTONDELLA (Matera) L'indagine sulla gestione dell'impianto Enea – condotta dal pm della Dda di Potenza, Francesco Basentini, come prosecuzione di un'inchiesta avviata a Matera a metà degli anni '90 – è ancora in corso. Sono attesi a breve sviluppi, dopo l'avviso di garanzia a otto ex dirigenti Enea e a due presunti affiliati alla 'ndrangheta calabrese dell'ottobre scorso. L'inchiesta ipotizza produzione clandestina e traffico illegale di plutonio, oltre a mancata custodia di materiale radioattivo.

ASO 16 maggio 1979. Affonda al largo di Locri, carica di 900 tonnellate di solfato ammonico.

FOUR STAR I 9 dicembre 1988. Battente bandiera dello Sri Lanka affonda – durante il viaggio da Barcellona ad Antalya (Turchia) – in un punto non precisato dello Ionio meridionale, individuato poi dalla perizia del capitano De Grazia nell'area marina di Capo Spartivento, poco distante da dove affondò la Rigel.

RIGEL

LEGENDA:  affondamenti  porti  scorie tossiche

Queste sono alcune delle navi, oltre la Rigel, su cui si è concentrata l'attenzione dei magistrati. Sarebbero circa 30 le navi affondate lungo le coste italiane con sospetti carichi di rifiuti tossici. Molte di più quelle nell'intero Mediterraneo.

* il granulato di marmo è un ottimo materiale schermante per la radioattività



PROGETTO DIABOLICO

Il nome era altisonante: *Oceanic disposal management*. La sua sigla, Odm, compare nell'inchiesta della Rigel e di altre navi sparite nel nulla. Si trattava di una società impegnata fino al 1989 in uno studio finanziato anche con fondi Cee per spedire in fondo al mare missili carichi di rifiuti radioattivi. Il progetto prevedeva contenitori cilindrici in acciaio lunghi una quindicina di metri dentro ai quali stivare scorie radioattive. I penetratori dovevano poi essere caricati su navi e inabissati in punti già individuati. Si legge nell'interrogazione parlamentare del 27 luglio 2004 al ministro per i Rapporti col Parlamento, Giovanardi. «Per quanto riguarda la motonave "Rosso" (ex Jolly Rosso, famosa per essere la "nave dei veleni"), risulta che doveva essere adattata alla costruzione delle "telemine", o alla collocazione ed al lancio dei "penetratori" contenenti i rifiuti delle centrali nucleari di tutti i paesi europei». Nel 1996 il segretario della Convenzione di Londra, che vieta gli smaltimenti in mare di rifiuti radioattivi, censurò l'attività della Odm perché illegale.

ARCHIVIAZIONE CON DUBBI

L'inchiesta sulla Rigel è stata archiviata dal Tribunale di Reggio Calabria il 14 novembre del 2000. Le motivazioni lasciano aperti molti dubbi: «...priva di idonei elementi concreti di riscontro è rimasta la presunta individuazione della località Capo Spartivento, per la profondità delle acque, quale possibile sito prescelto per l'affondamento delle navi e dei rifiuti radioattivi...». Poi però: «...certamente vi è traccia in atti dello scellerato disegno criminale di smaltimento in mare di rifiuti radioattivi ordito da Comerio Giorgio e dai suoi complici tutti della Odm, ma mancano elementi che consentano di ricondurre in tale programma l'affondamento delle navi Rigel e Rosso...». Rimangono inoltre agli atti testimonianze acquisite «del trasporto di un carico difforme da quello dichiarato, ma non che fosse di natura radioattiva».

UOMO DI VALORE

Natale De Grazia è morto misteriosamente il 13 dicembre 1995 durante il suo viaggio verso La Spezia mentre conduceva indagini sui rifiuti tossici. Il 24 giugno 2006 la vedova Anna ha ricevuto una medaglia all'onore dal presidente della Repubblica, Carlo Azeglio Ciampi, alla memoria del marito «per l'acume con cui portò avanti il suo lavoro al prezzo di un grande sacrificio, nonostante pressioni ed atteggiamenti ostili».



VERITÀ A GALLA

Legambiente lancia un comitato per fare luce sugli affondamenti. **Fontana:** «Chiediamo più impegno»



La verità normalmente viene a galla da sola. Ma quando c'è di mezzo lo smaltimento illecito di rifiuti si rischia che rimanga nascosta per sempre. Per scongiurare questo pericolo è nato il "Comitato per la verità": un gruppo di magistrati, giornalisti, esponenti politici e familiari delle vittime intenzionati ad abbattere il muro di gomma che circonda le navi dei veleni. «Le difficoltà oggettive nel corso delle indagini non mancano – spiega Enrico Fontana, responsabile dell'Osservatorio ambiente e legalità di Legambiente – Ma è anche vero che in questi anni abbiamo riscontrato un innegabile clima di ostilità verso chiunque provasse a dirimere il mistero degli affondamenti».

Che tipo di ostilità?

Basta pensare al caso Ilaria Alpi, impegnata in un'indagine giornalistica proprio sul traffico di rifiuti radioattivi in Somalia, di cui sono scomparsi i taccuini. Oppure alle denunce della commissione parlamentare d'inchiesta sull'intreccio fra rotte internazionali dei rifiuti tossici e traffico d'armi. Per non parlare di circostanze inquietanti, come la morte improvvisa del capitano di corvetta Natale De Grazia, nel dicembre del '95, che indagava presso la procura di Reggio Calabria sugli affondamenti sospetti. C'è sempre stata un'atmosfera difficile intorno alle inchieste, denunciata a più riprese anche dai magistrati che hanno indagato, segnalando persino le "attenzioni" dei servizi di sicurezza di paesi stranieri.

Legambiente ha effettuato le sue prime denunce nel '94. Sono passati diciotto anni, che cosa è cambiato?

Dal 2001 esiste il delitto di organizzazione di traffico illecito di rifiuti ma allora, quando facemmo le prime segnalazioni, questi gravi reati erano soltanto di tipo contravvenzionale. Le prime inchieste perciò furono condotte con strumenti inadeguati: non si potevano fare intercettazioni telefoniche né tantomeno arresti. Le indagini poi sono state riaperte: adesso ce n'è una da parte della procura distrettuale antimafia di Potenza intorno al centro Enea di Rotondella, in Basilicata, dove otto ex direttori e due boss della 'ndrangheta sono accusati di traffico di sostanze radioattive. Un'altra invece, da parte della magistratura calabrese, riguarda la motonave Jolly Rosso arenata nel '94. Molti misteri, certo, sono rimasti irrisolti: come la sorte degli equipaggi, letteralmente scomparsi, o l'individuazione dei relitti. Ma quantomeno nel nostro paese si continua a indagare. Un grande deficit riguarda invece l'Ue, che non agisce abbastanza nel contrastare i traffici internazionali: come Comitato chiediamo che ad Europol venga data una delega per operare in questo senso. **Intanto i traffici proseguono.**

Certo, le carrette dei mari continuano a far figurare un certo tipo di carico ma poi trasportano rifiuti elettronici o plastici, provenienti anche dalla raccolta differenziata. Accade in Italia, come dimostra il sequestro di decine di container ricolmi di rifiuti diretti in Asia, soprattutto in Cina, il paese che ha affiancato le tradizionali mete africane. Ma anche in altri porti continentali e per questo chiediamo al commissario europeo Franco Frattini che l'Ue rilanci l'impegno contro la criminalità transnazionale.

(Marco Fratoddi)

'C'è sempre stata ostilità verso chi indaga. E come segnalano i magistrati, anche l'attenzione dei servizi segreti'

< Segue da pag. 23

documenti e fax con la Somalia, gli uomini del magistrato Neri avrebbero trovato anche una copia del certificato di morte di Ilaria Alpi. Perché Comiero avrebbe dovuto possederlo? Tra l'altro, oggi non si trova più nei faldoni della Procura di Reggio.

LONGA MANUS DELLE 'NDRINE

E la 'ndrangheta? Non sta a guardare. Un'inchiesta di Riccardo Bocca, pubblicata dall'*Espresso* nel 2005, riporta un memoriale del pentito Francesco Fonti. Vicino per parentela al boss Giuseppe Nirta, Fonti ha dichiarato al sostituto procuratore della Dia, Alberto Cisterna, di aver saputo proprio da Nirta dell'interesse della 'ndrangheta al traffico. Racconta dello smaltimento di 600 fusti di rifiuti tossici e radioattivi: 500 diretti in Somalia e i restanti a Pisticci, in Basilicata. Non ci sono riscontri oggettivi ma il coinvolgimento delle cosche è ipotizzato anche da Antonio Catanese, ex procuratore della Repubblica di Reggio davanti alla Commissione d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti del '99: «Gli elementi probatori acquisiti (...) consentono di ipotizzare che il principale indagato (...) abbia potuto affondare nel mare Jonio e nel Mediterraneo in genere, con l'avallo delle cosche reggine, circa trentadue navi, la più importante delle quali (...) è certamente la nave Rigel».

PROFEZIA DI NOSTRADAMUS

L'inchiesta del Tribunale di Reggio Calabria sulla Rigel nel novembre 2000 è stata archiviata ma con motivazioni che lasciano molti dubbi. Ad infittire il mistero, tra le carte raccolte da Barillà ora agli atti della magistratura, c'è un articolo de *Il soldo* di Messina, intitolato "Tutte le rotte portano a Limassol". Il pezzo, firmato Nostradamus, riporta naufragi e traffici strani, compreso l'affondamento della Rigel. «L'ho ricevuto da un signore nel febbraio '96 dopo una conferenza a Messina, non l'ho più rivisto». A penna c'è scritto 3 ottobre 1987: l'articolo sarebbe stato scritto dodici giorni dopo l'affondamento, quando nessuno poteva ancora conoscerne i particolari. Un altro enigma nell'enorme risikio nel Mediterraneo. ■



«È STATA UN'ESECUZIONE»

Bocciata la richiesta di archiviazione per il caso Alpi-Hrovatin: uccisi per bloccare le notizie sui traffici tra Italia e Somalia. Cade così il teorema Taormina

di **Luciano Scalettori**

Omicidio su commissione. Il movente? Far tacere i due reporter sulle loro scoperte sui traffici di armi e rifiuti. Per la prima volta un giudice italiano, il 3 dicembre, ha tratto queste conclusioni dopo aver letto le migliaia di pagine relative al caso Alpi-Hrovatin. Si tratta del gip Emanuele Cersosimo, chiamato a decidere sulla richiesta di archiviazione avanzata dal pm di Roma

Ilaria Alpi è stata uccisa, insieme a Miran Hrovatin, il 20 marzo 1994 a Mogadiscio

Franco Ionta, alla quale aveva presentato istanza di opposizione il legale della famiglia Alpi.

«Da un'analisi complessiva degli elementi indiziari fino ad oggi raccolti dagli inquirenti – scrive Cersosimo – la ricostruzione della vicenda più probabile e ragionevole appare essere quella dell'omicidio su commissione» allo scopo, prosegue, di impedire che le notizie raccolte «sui traffici di armi e di rifiuti tossici avvenuti fra l'Italia e la Somalia venissero a conoscenza dell'opinione pubblica italiana». Le indagini quindi proseguiranno. E il giudice ha anche indicato al magistrato su quali elementi, filoni e piste investigative devono insistere gli approfondimenti.

La decisione del gip è anche una netta smentita alle conclusioni cui era pervenuta la relazione di Carlo Taormina, il presidente della commissione parlamentare che nella scorsa legislatura aveva affrontato la vicenda. Il teorema-Taormina aveva stabilito, con una ricostruzione fantasiosa e infondata delle ragioni e della dinamica dell'agguato, che i due giornalisti non avevano scoperto nulla, che nella loro ultima missione a Bosaso avevano fatto nien-

te più che una sorta di vacanza, che il loro omicidio era dovuto a un rapimento finito male. Una ricostruzione che aveva fatto gridare allo scandalo i genitori di Ilaria e sollevato dure reazioni da parte della minoranza della commissione, tanto che erano state presentate due relazioni finali di minoranza (una del verde Mauro Bulgarelli, la seconda degli altri commissari di centro-sinistra), che giungevano a conclusioni quasi opposte a quelle di Taormina. La riapertura delle indagini accelera l'iter della

PER SCOPRIRE I SEGRETI DEGLI ABISSI

Il geofisico dell'Ingv **Marco Marchetti**: «Mettiamo insieme le informazioni. E se non basta scandagliamo i fondali»



Marco Marchetti è uno stimato geofisico. Lavora all'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia (Ingv), dove si occupa dell'esplorazione del sottosuolo in campo ambientale. È consulente della commissione di inchiesta sulle ecomafie presieduta da Roberto Barbieri. Un ruolo che ha svolto anche nelle due precedenti legislature, offrendo il suo contributo sia al verde Massimo Scalia che all'azzurro Paolo Russo. Ha partecipato a numerose indagini di polizia, tra cui quelle che interessano il Comitato per la verità.

Che relazione c'è tra il vostro istituto e le navi affondate nel Mediterraneo?

Presso l'Ingv di Roma c'è un gruppo che si occupa da dodici anni dell'esplorazione geofisica del sottosuolo per individuare rifiuti tossici e discariche abusive su richiesta e in collaborazione con i Carabinieri e col Corpo forestale dello Stato. A Portovenere (Sp) un altro nostro gruppo si occupa invece di geofisica marina. Insomma, conosciamo bene le problematiche legate allo smaltimento illecito dei rifiuti.

Nella presentazione del Comitato per la verità ha suggerito di partire dall'istituzione di un tavolo tecnico-operativo. Di che si tratta?

Le ricerche in mare sono più complesse, impegnative e costose di quelle a terra. Sia per le caratteristiche dei mezzi da impiegare e la

vastità delle aree, che per la variabilità dei fondali dal punto di vista geologico e batimetrico. Si va dalle poche centinaia di metri del basso Adriatico agli oltre 3.000 metri del Tirreno e dello Ionio. Bisogna restringere il più possibile le dimensioni delle aree sospette e



'Trovare un relitto, partendo da casi più accessibili, significa dare risposta a domande che si rincorrono da tempo'

valutare, in base alle conoscenze acquisite, le tecnologie di indagine più opportune.

Che cosa propone?

I nostri mari sono stati oggetto di ricerche e attività scientifiche che hanno prodotto una gran quantità di informazioni preziose: carte delle anomalie magnetiche e batimetriche,

rappresentazioni in 3D delle morfologie dei fondali, ubicazione di relitti. Per ridurre i costi e arrivare a risultati concreti ho proposto, alla presenza del ministro dell'Ambiente, l'istituzione di un tavolo che coordini queste ricerche. Penso sia utile vagliare e incrociare notizie e indicazioni sui presunti siti di affondamento, raccogliere le informazioni disponibili, verificare la fattibilità degli interventi in funzione della batimetria, morfologia e geologia dei fondali. E individuare i mezzi più idonei da mettere in campo.

Quali sono le tecniche per scandagliare i fondali?

Penso ai rilievi magnetici in alta risoluzione per individuare masse ferrose, cioè le navi con il loro carico. E ancora, rilievi con eco-scandaglio multifascio e sonar a scansione laterale per avere una visione dei fondali, la definizione della morfologia e l'individuazione di strutture emergenti, l'impiego di robot sottomarini...

Che possibilità di successo ci sono?

Cominciamo col verificare le informazioni sui presunti affondamenti. Coinvolgendo gli istituti che si occupano di geofisica marina potremmo disporre di sofisticate apparecchiature. Magari partendo dai casi più accessibili potremmo individuare un primo relitto e verificare il suo contenuto con misurazioni in sito. Sarebbe il primo passo per rispondere finalmente a domande che si rincorrono da troppo tempo.

(Fabio Dessi)

proposta di legge presentata dallo stesso senatore Bulgarelli per riaprire l'indagine anche in Parlamento. La commissione dovrebbe avere il via in questi giorni. I temi su cui approfondire sono tanti e non mancano i documenti raccolti dalla precedente commissione che però giunse a conclusioni discutibili. Per esempio le rivelazioni di Abdullahi Mussa Bogor, sultano di Bosaso, in audizione: il somalo, fra gli ultimi intervistati da Ilaria e Miran, ha riferito che il loro incontro verteva sui traffici di armi e sul seppellimento di rifiuti. E che era durato oltre due ore – non venti minuti come risulta dal girato arrivato in Italia – facendo emergere l'ipotesi che gran parte dell'intervista sia sta-

ta manomessa. Riguardo ai seppellimenti di rifiuti, a differenza di due anni fa, oggi esistono testimoni e siti precisi (come la strada Garoe-Bosaso, ndr) individuati nel corso di alcune missioni in Somalia a cui ha partecipato anche chi scrive. Tutte da ricostruire le ultime ore di vita dei giornalisti: l'avvocato della famiglia Alpi ha indicato una serie di testimoni da rintracciare e circostanze da investigare. Infine, merita attenzione la pista sui rapporti fra Ilaria Alpi e il capocentro del Sismi di Mogadiscio di quel periodo, Vincenzo Licausi, ucciso in circostanze mai chiarite quattro mesi prima di Ilaria e Miran. Le testimonianze sull'agguato che uccise il militare sono discordanti e non

è mai stato verificato ciò che sostengono tre persone: l'uomo dei servizi avrebbe passato informazioni alla giornalista proprio sui traffici illeciti. Ipotesi inquietante considerando i ruoli di Licausi nel Sismi: non solo per la funzione di comando del servizio segreto militare in Somalia ma anche perché uomo di Gladio, appartenente al misterioso Ufficio K del Sismi, nonché presente nella lista degli uomini della Falange armata, struttura occulta e illegale nata nella VII divisione del Sismi di quegli anni. La carrellata potrebbe continuare. Ce n'è abbastanza per impegnare sia la procura di Roma che l'eventuale nuova commissione parlamentare. ■