



Le navi dei veleni

**Cronistoria di un intrigo internazionale - Le
proposte di Legambiente e WWF**

Roma, 29 settembre 2004

1. Premessa

C'è un fatto specifico dietro l'urgenza, avvertita da Legambiente e WWF, di richiamare l'attenzione delle istituzioni e dei media su una vicenda, quella delle cosiddette "navi dei veleni", già denunciata negli anni scorsi dalle associazioni ambientaliste: l'inchiesta ancora aperta dalla Procura di Paola per il caso dello spiaggiamento della motonave Rosso (all'epoca dei fatti di proprietà della compagnia di navigazione Ignazio Messina) in località di Formiciche, nel Comune di Amantea, in provincia di Cosenza.

I fatti in questione emergono dall'inchiesta giornalistica "Una nave rosso veleno" del settimanale L'Espresso, a firma del capo redattore inchieste e servizi speciali del settimanale Riccardo Bocca, ma trovano in larga misura un'autorevole conferma in due atti istituzionali: la risposta del 27 luglio scorso del Ministro per i rapporti con il Parlamento, On. Carlo Giovanardi (DRP - Prot. 22003) all'interrogazione sull'argomento presentata dall'On. Ermete Realacci e altri e quella resa dal Sottosegretario di Stato per i Rapporti con il Parlamento, On. Cosimo Ventucci, il 15 luglio alla Camera dei Deputati a fronte dell'interpellanza urgente dell'On. Michele Vianello sulla stessa vicenda.

Le fonti istituzionali e il settimanale L'Espresso riferiscono di accertamenti e ulteriori indagini di cui ha la titolarità il sostituto procuratore Francesco Greco della Procura della Repubblica di Paola, tesi a dimostrare il dolo nel tentativo di affondamento e l'eventuale occultamento di rifiuti speciali pericolosi e radioattivi in relazione, rispettivamente, alla dinamica dell'incidente in cui è rimasta coinvolta la M/N Rosso e al carico che questa trasportava di cui non si conoscerebbe la destinazione finale.

Si tratta di un episodio specifico che rientra, però, come emerge con chiarezza soprattutto nella già citata risposta del Ministro Giovanardi, in uno scenario davvero inquietante, peraltro già più volte denunciato dalle associazioni ambientaliste: quello del traffico illecito di rifiuti pericolosi e radioattivi e delle sue possibili sovrapposizioni con i traffici di armi. In queste vicende vengono alla ribalta personaggi e aziende i cui nomi ricorrono in diverse inchieste legate a queste attività illegali ma sembrerebbero emergere anche collusioni, connivenze o fenomeni di tolleranza da parte di organismi istituzionali dello Stato italiano e di Stati stranieri.

Uno scenario che richiede, ad avviso di Legambiente e WWF Italia sia il massimo sostegno possibile all'autorità giudiziaria inquirente sia, soprattutto, un fattivo e sinergico interessamento delle Commissioni parlamentari competenti, ciascuna per quanto rientra nelle proprie specifiche attività. Un impegno teso a delineare con maggiore chiarezza di quanto non sia avvenuto finora protagonisti, rotte, caratteristiche e dimensioni di questi traffici illeciti, delle eventuali coperture di cui godono, delle azioni possibili per contrastarli.

2. I dossier delle associazioni ambientaliste

Dal 1995 ad oggi, le associazioni ambientaliste, in particolare Legambiente, WWF Italia e Greenpeace hanno avuto modo di occuparsi in diverse occasioni delle delicate e complesse vicende oggetto di questa nota. Può essere utile riassumere i passaggi più significati dei dossier finora prodotti:

- Legambiente nazionale nel suo dossier “Rifiuti radioattivi: il caso Italia” del 19 giugno 1995 ricorda che la vicenda delle navi dei veleni è stata al centro del lavoro di diverse procure (che ha visto impegnati soprattutto il Procuratore capo di Matera, Nicola Maria Pace, il Procuratore capo di Napoli, Agostino Cordova, il Sostituto procuratore della Pretura di Reggio Calabria, Francesco Neri nonché la Procura di Catanzaro e quella di Padova).

Nel dossier redatto all’epoca dei fatti si sottolinea anche come l’inchiesta relativa all’auto-affondamento di navi nel Mediterraneo abbia una rilevanza di carattere internazionale e costituisca senz’altro il tassello più importante delle complesse attività giudiziarie in corso. Al centro delle indagini figuravano le attività svolte da un ingegnere italiano, Giorgio Comerio. Il suo nome era emerso, come ha raccontato allora lo stesso Comerio a Legambiente, dal fermo di un personaggio con una “fedina penale pulita”, a causa di reati contro l’ambiente, alla frontiera di Chiasso. Questa persona era in possesso di documenti elaborati dalla società dello stesso Comerio e relativi ad un progetto di smaltimento in mare di scorie radioattive. Secondo Comerio si sarebbe trattato di elaborazione ingegneristiche di uno studio realizzato con fondi della Cee e di altri Paesi (Stati Uniti, Giappone, Svizzera e Canada), costato circa 120 milioni di dollari (circa 200 miliardi di lire) avviato nel 1977 e concluso 1989. Lo studio prevedeva la possibilità di seppellire in mare, attraverso “penetratori” (siluri lunghi 16 metri del peso di circa 200 tonnellate ciascuno), fatti “scivolare” verso i fondali argillosi da navi opportunamente attrezzate. Lo studio non è mai stato utilizzato in modo operativo dagli organismi istituzionali. Lo stesso Comerio ha raccontato a suo tempo a Legambiente che questo studio era già stato presentato a numerosi governi (ad esclusione di quello italiano) e che sarebbero stati presto disponibili su internet. Nella conversazione avuta con Legambiente, Comerio aveva anche fatto riferimento a possibili “interessi” industriali che sarebbero dietro il tentativo di screditarlo.

Nel dossier si ricorda che le indagini svolte, in prima battuta, dal Corpo forestale dello Stato, soprattutto attraverso perquisizioni, hanno consentito di acquisire una ricca documentazione relativa a questi presunti traffici: in sostanza, questa era l’ipotesi al centro delle attività giudiziarie, era prevista la trasformazione di alcune navi in vere e propri “depositi” affondabili di rifiuti radioattivi. Almeno una ventina gli affondamenti sospetti.

Le indagini furono effettuate con la collaborazione dei Lloyds di Londra perché, secondo gli inquirenti, si tratterebbe di auto-affondamenti, con conseguente truffa ai danni della compagnia assicuratrice.

- Legambiente nazionale il 2 febbraio 1996 nel dossier dal titolo significativo “L’intrigo radioattivo” nel capitolo 2. Scenari internazionali e misteri italiani” cita i seguenti dati di fatto relativi alle vicende in corso in quegli anni:

le attività della società ODM (Oceanic Disposal Management) e del suo principale artefice, Giorgio Comerio, proseguono indisturbate, e anzi sembrano in una fase di ulteriore sviluppo, nonostante i gravi sospetti alla base delle indagini in corso in Italia e la censura già scattata in sede internazionale da parte dell’organismo di controllo della London dumping convention (che vieta gli smaltimento in mare di rifiuti radioattivi);

la società ODM sembra aver indirizzato le proprie attività verso Paesi, soprattutto quelli dell’ex Unione sovietica, che già presentano serissimi problemi per quanto riguarda il controllo delle attività nucleari, e verso Paesi africani che sembrano già essere candidati a ospitare i nuovi cimiteri di rifiuti radioattivi;

la società ODM indica tra i siti ideali di smaltimento, una zona immediatamente a ridosso della costa della Somalia, Paese già al centro in Italia di inchieste sia giudiziarie che parlamentari per le vicende connesse agli scandali sulla cooperazione e ai traffici d'armi;

oltre alle navi su cui indaga la magistratura di Reggio Calabria esistono altri relitti affondati nel Mediterraneo, dall'Adriatico, a ridosso delle coste jugoslave, al basso Ionio, sulle quali non è in corso alcuna attività di indagine, né da parte dei governi interessati, né da parte di organismi internazionali;

nessuna verifica è stata svolta, sempre in sede internazionale, circa i reali rapporti tra la ODM e alcuni governi europei e/o enti di gestione di attività nucleare (in particolare la Svizzera, l'Austria, la Francia, il Belgio, l'Inghilterra, la Germania);

i presunti traffici internazionali di rifiuti, con relativi affondamenti in mare, hanno avuto inizio almeno a partire dal 1987; non si è a conoscenza di nessun accertamento da parte dei servizi di sicurezza italiani (Sismi e Sisde) il che lascia aperte due ipotesi: inefficienza degli stessi oppure la segnalazione di queste attività agli organismi competenti senza, però, alcun esito;

le denunce circostanziate da parte sia dei magistrati di Reggio Calabria che di Catanzaro sui tentativi di intimidazione e sulle attività di controlli illegali di cui sono stato oggetto (verosimilmente da parte di soggetti legati ai servizi segreti) non hanno avuto, finora, alcun esito;

Legambiente ha già denunciato i forti sospetti circa un ruolo diretto di clan della criminalità organizzata, in particolare della 'ndrangheta, sia nei traffici internazionali di rifiuti radioattivi, che nelle attività logistiche connesse all'affondamento delle navi; identica segnalazione, secondo quanto pubblicato su alcuni giornali, sono state fatte da parte del Sisde agli stessi magistrati calabresi.

- Legambiente nazionale il 28 novembre 1996 redige il documento "La Spezia crocevia dei veleni" in cui si afferma che il porto di La Spezia era il centro nevralgico del malaffare ambientale italiano per le presunte attività illecite che si svolgevano in ambito portuale e per la concentrazione a corona della città di discariche tra cui quella di Pitelli, su cui da poco era iniziata l'inchiesta della magistratura.

Nelle conclusioni del dossier viene rilevato, chiedendo un opportuno intervento dell'autorità giudiziaria, che quanto accadeva all'epoca a La Spezia è analogo a quanto avviene nelle zone più degradate del nostro Mezzogiorno: una associazione criminale è diventata in sostanza padrona del territorio. Nel documento vengono ricordati i traffici di rifiuti tossico-nocivi della fine degli anni '80 legati alle vicende delle "navi dei veleni" e al loro trasporto e all'occultamento nelle coste africane e mediorientali (dalla Guinea al Libano). Viene ricordato, tra gli altri, un episodio di importazione illegale di materiali contaminati radioattivamente, avvenuto nel 1994: le autorità sanitarie competenti accertarono la presenza di 16.700 tonnellate di rottami ferrosi radioattivi, contaminati da Cesio 137 provenienti dal Sudafrica, che dopo lo sbarco a La Spezia avrebbero dovuto essere trasferiti in Austria. Grazie alla segnalazione di Legambiente, il carico venne rifiutato dal Governo austriaco.

Nel dossier viene anche ricordato che nel 1993 i magistrati di Napoli Narducci e Policastro fecero scattare l'operazione "Adelphi" che coinvolse alcuni soggetti attivi nell'area di La Spezia. L'inchiesta prese le mosse dalle rivelazioni di numerosi pentiti della camorra, in particolare appartenenti ai clan che operano e controllano la provincia di Caserta. L'operazione

“Adelphi” è stata sicuramente la prima grande inchiesta mai portata a termini in Italia contro la “Rifiuti SpA”.

- Greenpeace nel settembre 1997 ha pubblicato il dossier La Rete, che ha come argomento “le basi finanziarie internazionali dei traffici illegali di rifiuti” che descrive l’attività e i collegamenti internazionali di una rete di faccendieri soprattutto italiani che operano nel mercato internazionale di rifiuti e risultavano collegati alla ODM – Oceanic Disposal Management Inc., società che pretendeva mettere in opera su scala mondiale operazioni di seppellimento nei fondali marini di scorie radioattive, in violazione della convenzione di Londra del 1993 sull’inquinamento marino provocato dallo scarico in mare di rifiuti.

ODM secondo il dossier di Greenpeace internazionale, aveva le principali basi operative in Italia, con estensioni in Austria, Francia, Germania e Russia. La rete di individui e soggetti societari di cui faceva parte il progetto ODM teneva accuratamente separato il settore operativo da quello finanziario e sarebbe stata composta in Italia da 26 aziende, che avrebbero trattato illegalmente nel 1997 qualcosa come 3 mila tonnellate di rifiuti al giorno per un valore complessivo equivalente di 4.8 milioni di dollari d’allora, esportando tra l’altro illecitamente i rifiuti in paesi come Romania, Libano e Venezuela e ricavandone proventi illeciti che sarebbero stati esportati e ripuliti da compagnie finanziarie italiane in paesi quali Panama, le Isole Vergini, il Liechtenstein e l’Irlanda. Tra il 1987 e il 1996, come riportato dal dossier la rete formata da queste aziende avrebbero avuto rapporti d’affari con grandi aziende pubbliche e private italiane e con multinazionali, quali tra le altre: Castalia SpA, Termomeccanica SpA, Waste Management Technologies (WMX) e la Compagnie Generale des Eaux.

La rete di cui ODM faceva parte, a quanto risultava nel 1997, aveva stabilito un controllo quasi monopolistico nel campo del trattamento dei rifiuti nell’area tra La Spezia (che è anche porto militare di grande importanza e polo dell’industria degli armamenti) e Livorno. Greenpeace attestava che la rete avesse libero accesso al porto di La Spezia, uno dei maggiori terminal container del Mediterraneo.

Nel dossier di Greenpeace si legge che il direttore tecnico di ODM era all’epoca tale Giorgio Comerio, ingegnere, cittadino italiano, nato a Busto Arsizio (Varese) nel 1945, residente allora nell’isola di Guernesey, ampiamente citato nelle risposte rese dagli esponenti del Governo e nell’articolo dell’Espresso. Comerio, secondo il rapporto, era già da allora in contatto e in rapporti d’affari, con una rete di personaggi da lungo tempo attivi nel traffico illegale di rifiuti, che avrebbe come base di partenza l’Italia e vanterebbe contatti e contratti internazionali con soggetti pubblici e aziende multinazionali per lo smaltimento dei rifiuti in Paesi come la Romania, il Brasile e l’Africa. Il 10 gennaio 1996, dietro richiesta dei paesi contraenti della Convenzione di Londra, il segretariato della Convenzione scrisse a Comerio chiedendo di rivedere le attività di ODM vista l’illegalità dei loro piani.

Altro personaggio chiave della rete ODM è Filippo Dolfus, azionista di ODM e collegato alla società svizzera Celtica Ambiente S.A. che faceva capo al duo Gianlorenzo Binaghi/Arcasio Camponovo. Quest’ultimo è stato responsabile finanziario di ODM fino al dicembre 1995.

Camponovo è stato presidente del consiglio di amministrazione di Celtica Ambiente S.A. e nel 1990 uno dei fondatori di Celtica Ambiente srl a Roma, società di brokeraggio di rifiuti. Celtica Ambiente srl è stata a sua volta azionista di Profis Italia srl, facente capo a Camillo Meoli. Queste due società nel 1997 erano a capofila delle attività italiane della rete nel campo dei rifiuti, insieme a quelli facenti parte del gruppo di Orazio Duvia ed alla Jelly Wax di Renato Pent.

Dal dossier di Greenpeace, emergono quindi chiaramente il ruolo non secondario svolto da Orazio Duvia - che con le sue società (prima la Sistemi Ambientali e poi la Ipopec) gestiva la discarica di Pitelli in provincia di La Spezia, porto di partenza della Jolly Rosso, poi M/N Rosso, con Camillo Meoli (manager della Syntal Italia srl, Asti Ambiente srl MC srl e MB srl), altro importante anello della rete e con Giulio Bensaja, altro terminale della rete ODM, amministratore di Celtica Ambiente. Duvia, prima dell'inchiesta della magistratura (partita il 28 ottobre 1996 dalla procura della Repubblica di Asti, Pubblico ministero Franco Tarditi) su Pitelli aveva partecipazioni in almeno 15 società attive nella raccolta, trasporto e smaltimento dei rifiuti, oltre a quelle citate, nella Contenitori Trasporti di Duvia.

- Il WWF Italia, Sezione Liguria e Legambiente Liguria, presenta il 15 luglio 1997 nel corso di un'audizione alla Prefettura di Genova alla Commissione bicamerale sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse il dossier "Rifiuti Connection Liguria", allegando anche la versione in italiano (aggiornata al settembre 1997) del dossier di Greenpeace "La Rete". Del dossier "Rifiuti Connection Liguria" e dei suoi numerosi allegati come risulta, dagli atti della Commissione, fu richiesta la secretazione. Nei documenti prodotti il 15/7/1997 veniva ipotizzato un ruolo centrale della Liguria e in particolare del porto di La Spezia, porto di provenienza della M/N Rosso, oggetto dell'inchiesta del settimanale L'Espresso, nel traffico internazionale via terra e via mare di rifiuti.

In particolare nel dossier si ipotizzava che nelle oltre 15 discariche autorizzate e non e nelle oltre 35 cave poste a corona dell'area di La Spezia si svolgessero attività difficilmente controllabili tali da far sospettare, come poi venne accertato nel caso della discarica consortile di Valle Scura e della discarica di Pitelli, attività di interrimento o di instradamento via mare di rifiuti pericolosi e radioattivi.

Nel dossier emerge il ruolo centrale di Duvia nella gestione della discarica di Vallescura (il Pretore di La Spezia condanna i componenti del CdA per gravi reati ambientali nel 1993 e poi nel 1994) tramite la Valtec, partecipata anche dalla Termomeccanica, e della discarica di Pitelli, gestita tramite la Sistemi Ambientali e poi la Ipopec (tutte e due società di Duvia) su cui è ancora aperta un'inchiesta prima dalla magistratura astigiana, poi trasferita per competenza alla magistratura spezzina per disastro ambientale. L'udienza preliminare si è conclusa con l'assoluzione o la dichiarazione di intervenuta prescrizione per alcuni imputati e con il rinvio a giudizio degli altri, tra cui Duvia, per i reati di disastro ambientale, avvelenamento delle acque, corruzione e falso ideologico. Alcuni imputati di corruzione avevano già definito la propria posizione richiedendo il giudizio abbreviato, concluso con la derubricazione del reato e l'applicazione della prescrizione. La prossima udienza è già fissata nell'autunno di quest'anno.

Dal dossier del WWF e di Legambiente, emergono anche i legami di Duvia, attraverso la sua Contenitori Trasporti con al società di brokeraggio Ekoground, coinvolta nei traffici illeciti di rifiuti via mare verso la Nigeria.

Inoltre, nel dossier "Rifiuti Connection Liguria" si ricorda che la rilevanza del fenomeno delle navi a perdere era ben nota alla Commissione bicamerale sui rifiuti. Infatti, nella relazione conclusiva dell'11/3/1996 della Commissione bicamerale sul ciclo dei rifiuti, come riportato nel dossier, proprio in riferimento alle indagini avviate nel 1994 dalla magistratura di Reggio Calabria sulla M/N Rosso, si parla esplicitamente delle *"navi a perdere, che si ipotizza siano state utilizzate per l'affondamento di rifiuti radioattivi"* nel Mar Mediterraneo e in particolare a largo delle coste ioniche e calabresi o *"lungo tratti di mare antistanti...paesi africani come la Somalia, la Sierra Leone e la Guinea"* e del ruolo di Comerio.

Nel dossier si ricorda come sempre nella stessa relazione conclusiva del 1996 della Commissione esprima: *“la sua più viva preoccupazione per tutta una serie di episodi che meritano immediati approfondimenti e che fanno sospettare anche in presenza di ex uomini di Governo, dell’interesse che alcuni paesi dell’UE avrebbero per possibili forme di smaltimento illecito di rifiuti pericolosi o radioattivi. Si segnala, in particolare l’esistenza, documentalmente provata, di intense attività di intermediazione poste in essere dai titolari di queste presunte attività di smaltimento in mare di rifiuti radioattivi e la Somalia, paese notoriamente al centro di intensi traffici illegali di ogni tipo”*.

A proposito del dossier “Rifiuti Connection Liguria”, consegnato il 15 luglio 1997 in occasione dell’audizione resa dalle associazioni nella Prefettura di Genova, nel primo periodo della “Relazione Liguria e Piemonte” del 2 luglio 1998 della Commissione Parlamentare sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse, votata all’unanimità, si rilevava a proposito del dossier consegnato il 15 luglio 1997 che *“La puntualità ed il dettaglio delle informazioni contenute nel citato rapporto, unitamente ad altri elementi in possesso della Commissione ed ai primi riscontri con le autorità giudiziarie della Regione, hanno indotto la Commissione medesima ad avviare un’approfondita indagine su tutto il territorio regionale”*.

- Sempre il WWF Italia, infine, il 23 febbraio 2004 ha presentato istanza alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Paola per il riconoscimento quale persona offesa nel procedimento penale per l’accertamento dei reati in materia ambientale relativi all’incidente della nave ex Jolly Rosso oggi Motonave Rosso, verificatosi in data 14 dicembre 1990, nel tratto costiero compreso tra Amantea e Campora San Giovanni.

3. I nuovi documenti istituzionali

Agli elementi già raccolti dalle associazioni scriventi vanno ad aggiungersi, oggi, quelli che emergono dalle risposte date in parlamento dal governo alle interrogazioni parlamentari e alle interpellanze presentate, in particolare, dagli onorevoli Ermete Realacci e Michele Vinello e dai senatori Loredana De Petris e Nuccio Iovene.

Ecco, in sintesi, i passaggi più salienti della nota trasmessa dal ministro per i Rapporti con il Parlamento, Carlo Giovanardi:

- A proposito dello spiaggiamento della motonave Rosso e alle analogie fra questa vicenda ed altre relative allo smaltimento in mare di rifiuti radioattivi o pericolosi nel Mediterraneo, si legge: *Dalle indagini eseguite dalla Capitaneria di porto di Vibo Valentia sulle cause ‘spiaggiamento’ della nave, o meglio del suo “non riuscito” affondamento, risulta una similitudine con le modalità che hanno visto come protagonisti gli equipaggi delle motonavi già menzionate ;*
- Sempre con riferimento alla vicenda della Rosso e alle indagini in corso si afferma quanto segue: *Nel corso delle indagini, volte a verificare la fondatezza di un presunto traffico di rifiuti tossici è stato evidenziato un ulteriore scavo nella zona di Serra D’Aiello, comune limitrofo ad Amantea, da parte delle maestranze della nave. Questa notizia ha assunto un particolare interesse poiché era già stato autorizzato l’interramento nella discarica comunale di Grassullo dell’agro Amantea, del carico ufficiale di bordo. Presso la procura di Paola le indagini sono ancora in corso in quanto anche sulla base di riprese videoamatoriali, acquisite dallo stesso*

ufficio, risulta che al momento dell'incidente la nave 'galleggiava' e, solo in fase successiva,, presentava un'apertura sulla fiancata;

- Riguardo inoltre al contesto in cui si svolgono i traffici internazionali via mare di rifiuti ed armi e al ruolo di faccendieri quali Giorgio Comerio, il Ministro dichiara: *“Evidenti segnali di allarme si sono colti in alcune vicende giudiziarie da cui è emersa una chiara sovrapposizione tra queste attività illegali ed il traffico d'armi. (...) 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 ed alla illecita gestione degli aiuti della Direzione generale per la cooperazione e lo sviluppo”;*
- Rispetto ai collegamenti tra la vicenda della Jolly Rosso, poi motonave Rosso, e i traffici gestiti da Giorgio Comerio, nell'atto in questione si legge quanto segue: *“Le indagini avviate dalla magistratura calabrese nel 1994 su alcuni affondamenti sospetti nel Mediterraneo e, in particolare, lungo le coste calabresi e ioniche, hanno evidenziato un ruolo chiave del faccendiere Giorgio Comerio, in contatti con noti trafficanti di armi e coinvolto anche nella fabbricazione di telemine destinate a Paesi come l'Argentina. Da un'attenta analisi di documenti è emerso un imponente progetto per lo smaltimento in mare di rifiuti radioattivi con la scelta di vari sirti che, nel pianeta ed anche nel mare Mediterraneo, avrebbero accolto i pericolosi rifiuti, In particolare il Comerio, peraltro noto trafficante d'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. Successivamente il LLOYD di Londra appurava che la 'Rosso' si era spiaggiata nel dicembre del 1990 (...). Dai registri dei Lloyds si rileva, infatti, che numerose sono le navi affondate in modo sospetto nel Mediterraneo. Tra queste assumono particolare rilievo, oltre alla 'Rigel', la motonave ASO, affondata il 16 maggio 1979 a largo di Locri, carica di 900 tonnellate di solfato ammonico, la motonave Michigan, carica di granulato di marmo, affondata il 31 ottobre 1986 nel mar Tirreno. Fortemente sospetto è anche l'affondamento della 'Four Star I', battente bandiera dello Sri Lanka, con carichi vari, affondata il 9 dicembre 1988 in un punto neppure noto dello ionio meridionale, durante il viaggio da Barcellona ad Antalya (Turchia). 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 con i quali, lo stesso Comerio, ha trattato e concluso contratti di smaltimento”.*

4. L'inchiesta del settimanale L'Espresso

Altri elementi significativi emergono dall'inchiesta dell'Espresso, sempre in merito all'incidente della motonave Rosso:

sia il titolare della ditta che si occupò della demolizione della M/N Rosso, Nunziante Cannevale, sia un sommozzatore incaricato dal Registro Navale Italiano (RINA) dichiarano di non aver rinvenuto alcuna falla nella fiancata della nave spiaggiata. Ulteriore riprova viene fornita anche dalle riprese contenute in una videocassetta amatoriale realizzata a Formiciche nei giorni immediatamente successivi all'incidente, acquisita agli atti dalla Procura di Paola (“La falla c'era e come – ha sostenuto Gianfranco Messina, presidente della società armatrice Ignazio Messina & C., in un'intervista pubblicata sempre sull'Espresso – nessuno poteva vederla. La Rosso era inclinata e la falla era sotto0 la sabbia”);

- lo stesso Cannevale riferisce ai carabinieri che le ditte intervenute prima della demolizione incomprensibilmente aprono in una fase successiva, dopo lo spiaggiamento della Rosso, uno squarcio enorme sulla fiancata sinistra non visibile da terra e questi rilevano che tale apertura è servita *”per fare uscire dalla stiva qualcosa di importante e voluminoso”* ;
- nel 1991 viene chiamata dalla Compagnia Ignazio Messina la società olandese Smit Tak *”società specializzata in bonifiche a seguito di incidenti radioattivi”*, secondo quanto attestato dal procuratore capo di Reggio Calabria, Franco Scuderi davanti alla Commissione bicamerale sul ciclo dei rifiuti. Società, che secondo un rapporto dei carabinieri, rinuncia dopo 17 giorni all’incarico (*”Era la più grande e famosa impresa del mondo – ha affermato, nell’intervista già citata Gianfranco Messina - e dicevano che avrebbero recuperato la nave, ma era evidente che non ce l’avrebbero fatta. Così abbiamo detto basta”*);
- sopralluoghi svolti, per conto dell’Espresso, da una società specializzata in ricerche subacquee ha portato al rinvenimento, in un’area estesa per centinaia di metri, di rifiuti di ogni genere, tra cui contenitori non meglio identificati e di notevoli dimensioni; sembrerebbero esistere, inoltre, testimonianze rese alla Procura di Paola che attesterebbero l’interramento illegale dei rifiuti provenienti dalla Rosso in almeno due diverse località (località Grassullo, comune di Amantea, provincia di Cosenza e in località Foresta, comune di Serra D’Aiello, provincia di Cosenza);
- Giuseppe Bellantone, comandante in seconda della Capitaneria di Vibo Valentia, ha testimoniato che già il 15 dicembre 1990, ad un giorno dallo spiaggiamento, a bordo del relitto della M/N Rosso si sarebbero presentati *”agenti dei servizi segreti”* ed è lui stesso a rinvenire sulla plancia della motonave documenti che a suo dire, come riporta il settimanale L’Espresso: *”richiamavano la natura della radioattività ed erano introdotti dalla sigla ODM”* ossia Oceanic Disposal Management Inc., società creata da Giorgio Comerio, nato a Busto Arsizio (Varese) nel 1945 (*”Non c’erano quelle carte. Sono balle. E’ tutto un equivoco”*, ha sostenuto sempre Gianfranco Messina intervistato dall’Espresso);
- tra le carte che sarebbero state rinvenute sulla plancia della M/N Rosso, secondo quanto attestato dal procuratore capo di Reggio Calabria Scuderi, c’era pure una mappa marittima con evidenziati una serie di siti. La stessa documentazione, mappa compresa (pubblicata sulle pagine dell’Espresso), è nella disponibilità della magistratura di Paola. La mappa riporta una lunga lista di nomi di navi affondate nel Mediterraneo;
- il ruolo di Comerio negli affari legati alla vicenda delle *”navi a perdere”* vengono confermati dal procuratore Capo di Reggio Calabria e dagli stessi atti della Commissione bicamerale dei rifiuti del 1996 (come abbiamo già visto) e, come riportato nell’inchiesta giornalistica dell’Espresso, e nella Relazione della stessa Commissione del 25 ottobre 2000 in cui lo stesso viene indicato come *”il faccendiere italiano al centro di una serie di vicende legate alla Somalia”*;
- Renato Pent, definito dagli inquirenti, come riportato dall’Espresso, *”noto trafficante di rifiuti tossico-nocivi”* ha parlato di accordi tra Comerio e i governi austriaco e svizzero;
- secondo la testimonianza resa ai carabinieri nel 1995 da Maria Luigia Giuseppina Nitti, sua compagna dal 1986 al 1993, Giorgio Comerio *”verso la fine del nostro rapporto mi esternò di appartenere ai servizi segreti”*, nonché di vendere armi a vari Governi tra cui quelli brasiliano e argentino e di avere contatti con ambienti mafiosi;

- a proposito dei legami tra Comerio e La Società di navigazione Ignazio Messina nel servizio del settimanale l'Espresso viene riportato che in una nota informativa i carabinieri scrivono: *“La Società Ignazio Messina imbarca presso il porto di Napoli e presso altri porti del Sud merci pericolose e rifiuti radioattivi con destinazione sconosciuta... Per quanto riguarda la parte (delle indagini) riferita ai rifiuti radioattivi, un ruolo importante è assunto da Giorgio Comerio... (La Ignazio Messina risulta inoltre) collegata a importanti personaggi legati a Giorgio Comerio, e precisamente Gastone Molaschi, socio del Comerio per il progetto ODM. Nel corso di perquisizioni effettuate presso l'abitazione di Molaschi, oltre ad avere trovato la documentazione sulla Rosso identica a quella rinvenuta al Comerio, veniva acquisita importante documentazione circa continui traffici internazionali di armi tra Paesi esteri, nonché varie tecnologie anche militari a servizio di altri Stati”;*
- a proposito delle connessioni tra i traffici denunciati nel servizio giornalistico e la vicenda di Ilaria Alpi e Miran Hrovatin, come riportato dall'Espresso che riferisce: *“Un lavoro investigativo con al centro ‘affondamento di una serie di navi avvenuto nei mari Tirreno e Jonio, ma che al suo interno racchiude molteplici ragioni d'allarme. Il sospetto degli inquirenti è che a bordo di quelle navi ci fossero rifiuti tossici e radioattivi, e che attorno a questa vicenda, legata a nazioni europee e non, si sia mossa una rete impressionante di faccendieri, trafficanti d'armi e agenti dei servizi segreti, uomini di governo e mafiosi. Tutti connessi da affari che in alcuni passaggi si incrociano con la Somalia e gli eventi che il 20 marzo 1994 sono costati la vita alla giornalista del Tg3 Ilaria Alpi e all'operatore Miran Hrovatin”.*
- viene riportato nel prosieguo del testo dell'indagine giornalistica de L'Espresso uno stralcio della relazione conclusiva dell'11/3/1996 della Commissione bicamerale sui rifiuti in cui proprio in relazione al ruolo di Comerio e al *“suo progetto ODM”* la Commissione segnala, come riportato dall'Espresso *“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 (...)”* sottolineando le coincidenze con il caso Alpi/Hrovatin.

4. Le dieci richieste di Legambiente e WWF Italia

Legambiente e WWF Italia sono preoccupate, innanzitutto, per la situazione in cui è costretta ad operare la procura della Repubblica di Paola: due dei tre agenti di polizia giudiziaria che erano stati assegnati dal sostituto procuratore Francesco Greco alle indagini relative alla vicenda della motonave Rosso sono stati riassegnati alle loro originarie funzioni. Alla Procura in questione andrebbe, al contrario, garantito il massimo supporto possibile, anche attraverso l'immediata ricomposizione del nucleo investigativo di Polizia giudiziaria e il suo rafforzamento.

Al di là degli aspetti relativi alle indagini giudiziarie ancora in corso, Legambiente e WWF Italia hanno rivolto dieci proposte specifiche alle diverse Commissioni parlamentari che a vario titolo possono svolgere un ruolo attivo in questa vicenda.

- **Commissione Parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse**
 - 1) approfondire in maniera esauriente quanto già conosciuto e paventato da stessa Commissione sin dal 1996 in relazione all'esistenza di una rete internazionale per il traffico illecito di rifiuti speciali pericolosi e radioattivi via mare;

2) verificare quali e quanti altri procedimenti, a partire da quello in svolgimento a Paola, o indagine giudiziarie siano in corso per fatti inerenti o comunque collegabili alle vicende del traffico internazionale di rifiuti;

3) chiedere alla Presidenza del Consiglio, per quanto di sua competenza relativamente ai compiti di Protezione Civile, al Ministero dell'Interno e al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di compiere un'indagine nelle acque territoriali italiane per individuare i relitti delle "navi a perdere" e, quindi, metterle in sicurezza, procedendo laddove possibile al recupero del relitto e alla bonifica delle aree eventualmente contaminate;

4) impegnarsi affinché sia garantito il massimo sostegno possibile, di uomini e mezzi, alla procura della Repubblica di Paola, a cominciare dal reintegro del personale di Pg destinato ad altre attività, con serie ripercussioni sulle indagini in corso;

5) chiedere al Ministro degli Interni o al Ministero degli Esteri, se non registrato nel territorio nazionale, ogni intervento utile per far oscurare il sito web di ODM ancora oggi attivo, (www.tinet.ch/odm01/start-2.html, mentre la sede legale risulta essere in via Landriani 7 6900 a Lugano - Svizzera).

- **Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della criminalità organizzata mafiosa o similare:**

6) condurre un approfondimento per verificare su scala nazionale e internazionale quali sia stato il ruolo della criminalità organizzata nelle attività di traffico illecito via mare di rifiuti radioattivi e pericolosi (valorizzando in tal senso l'ottimo lavoro di analisi già svolto dalla Direzione investigativa antimafia) e di come questi traffici si intreccino con il traffico di armi;

- **Comitato Parlamentare per i servizi di informazione e sicurezza e per il segreto di stato**

7) verificare lo stato di conoscenza presso i servizi d'informazione e sicurezza dei presunti traffici illeciti di rifiuti riconducibili alle vicende segnalate in questo dossier nonché ai personaggi coinvolti (in particolare Giorgio Comerio) e più in generale al fenomeno delle cosiddette "navi a perdere";

Commissione parlamentare d'inchiesta sulla morte di Ilaria Alpi e Miran Hrovatin

8) assumere gli scenari descritti nel servizio giornalistico de L'Espresso per l'attività di indagine relativa alla vicenda oggetto dell'attività della Commissione stessa;

9) acquisire tutti i materiali utili alla verifica delle presente attività di smaltimento illegale di rifiuti avvenute al largo delle coste della Somalia nonché durante i lavori di realizzazione della strada Garoe-Bosaso, in particolare le immagini satellitari relative all'epoca dei lavori e dei presunti affondamenti in mare, già denunciati alla commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti (vedi punto successivo);

10) appurare cosa risulti alla Commissione bicamerale sui rifiuti sulla vicenda Alpi/Hrovatin in relazione a quanto accennato nel servizio giornalistico citato e che riportiamo testualmente quale estratto dalla Relazione Conclusiva dell'11/3/1996. In detta Relazione (con riferimento alle segnalazioni di attività sospette di occultamento in mare di container a Bosaso, pervenute all'ufficio Unicef, all'Ufficio del dipartimento della Nazioni Unite, e all'ufficio OMS, tutti con sede a Bosaso) viene rilevato: *“Peraltro la Commissione ritiene doveroso segnalare un'altra coincidenza: proprio nell'area in questione, e in particolare a Bosaso, ha svolto i suoi ultimi servizi televisivi prima di essere uccisa la giornalista della RAI Ilaria Alpi, impegnata secondo quanto emerso finora, in un'inchiesta giornalistica relativa a presunti traffici d'armi. Non si tratta peraltro dell'unica coincidenza emersa al riguardo nelle attività di indagine tutt'ora in corso”*.