

# Verità sulla Jolly Rosso



## Jolly Rosso: inchiesta a perdere. Tutto archiviato.

Di Francesco Cirillo

Va bene, non è successo niente. E' stata un'allucinazione di massa la Jolly Rosso. Centinaia di articoli, inchieste, foto, video, filmati a ripetizione, morti di leucemia, morti misteriose, tutto è stato frutto di fantasia di carabinieri, indagatori vari e naturalmente dei giornalisti e scrittori vari. L'ultimo, Carlo Lucarelli che in un libro, anche se pieno di inesattezze, da poco nelle librerie "Navi a perdere" della casa editrice verde-nero, cerca di squarciane il velo del mistero.

A questo punto le prossime volte si occuperà della Jolly Rosso esclusivamente Dylan Dog "l'indagatore dell'incubo" in uno dei suoi celebri fumetti. La decisione dell'archiviazione è stata presa la settimana scorsa dal Pm Francesco Greco che per diversi anni ha lavorato alacramente attorno a tutto ciò che potesse riportare alla verità sulla nave dei misteri, senza trascurare assolutamente nulla. Nella richiesta di archiviazione il pm Francesco Greco ha scritto che *"ritenuto che a seguito delle indagini di questo ufficio sono stati accertati ulteriori reati e conseguentemente sono stati messi provvedimenti di stralcio ( in atto nel fascicolo); che da tutta questa notevole attività di indagine in considerazione che non sono emersi elementi chiari di collegamento tra il rinvenimento dei materiali trovati in località Foresta ( diossina,pcb e metalli pesanti) e la motonave Rosso, ovvero altri elementi certi tesi a dimostrare l'accusa di naufragio doloso al fine di lucrare la compagnia assicurativa in considerazione anche del notevole tempo trascorso per l'acquisizione di prove certe; considerata la complessa attività d'indagine e l'acquisizione di atti in numerose regioni del territorio italiano che non ha evidenziato elementi di reità utili ed idonei per sostenere l'accusa in giudizio; rilevato inoltre che per reati accertati all'epoca dei fatti a carico di pubblici ufficiali e militari sono da considerarsi già ampiamente estinti per prescrizione; chiede che il giudice per le indagini preliminari voglia disporre l'archiviazione del procedimento e ordinare la restituzione degli atti al proprio ufficio"*.

Fine della storia ? Ancora non possiamo dirlo in quanto il Gip potrebbe respingere tale richiesta. Ci sono alcuni sindaci della costa tirrenica tra i quali il sindaco di Longobardi, Aurelio Garritano che ha presentato al Gip competente una memoria che se presa in considerazione potrebbe tenere aperte le indagini. Lo stesso sindaco ha chiesto all'on. Versace di intervenire a livello parlamentare perché l'inchiesta non venga archiviata. Ed anche la Legambiente, attraverso il suo avvocato Rodolfo Ambrosio del foro di Cosenza, sta valutando l'ipotesi di presentare una memoria per mantenere aperte le indagini ed opporsi all'archiviazione. Ma i dubbi comunque restano lo stesso ed i dubbi sono dubbi che provengono da fatti e non da sensazioni, che sicuramente non tranquillizzano tutti i cittadini che vivono in quell'area investita dai rifiuti tossici certamente scaricati dalla nave maledetta. Dobbiamo, comunque, dare atto al Pm Francesco Greco di essersi assunto la responsabilità di continuare ad indagare su una vicenda che era stata frettolosamente chiusa. Gli errori, le omissioni, le stranezze sono avvenute tutte all'inizio della vicenda, nel lontano 14 dicembre del 1990 e a nostro parere le responsabilità ricadono tutte in questa prima indagine. Responsabilità veramente gravi che dimostrano come attorno alla Jolly Rosso si siano mosse una serie di personaggi, che vanno da agenti dei servizi segreti a mafiosi della costa tirrenica, che hanno fatto di tutto per coprire un errore grossolano fatto da chi avrebbe voluto che la nave affondasse. La nave invece non affondò. Fu la seconda nave a non affondare. La prima finì sulle spiagge della Tunisia. Questa finì sulle spiagge di Campora S. Giovanni e si fece di tutto per archiviare subito la vicenda. Un'inchiesta che durò solo pochi mesi, molto superficiale, frettolosa, che diede subito il via alla demolizione della nave, facendo così sparire tutte le tracce possibili ed immaginabili su cosa davvero fosse stato il carico, sparito comunque in una sola notte. Da quella notte come scrisse il responsabile della Legambiente Nuccio Barillà iniziarono una serie di intimidazioni che fecero ritrattare diverse testimonianze che a caldo avevano confermato la pericolosità di quanto vi era all'interno di quella maledetta nave.

«Ci sono persone che coraggiosamente collaborano e altre che hanno strani ripensamenti» disse Barillà. L'esempio più evidente è quello di un testimone fondamentale, qui senza nome per ragioni di sicurezza, interrogato dai carabinieri lo scorso 17 febbraio. In quell'occasione spiegò come due mesi dopo lo spiaggiamento della Rosso fossero stati portati nottetempo nella discarica pubblica di Grassullo, comune di Amantea, rifiuti della motonave «senza alcuna scorta della Guardia di Finanza o dei vigili urbani». La stessa persona, alla quale in seguito andò a fuoco un capannone agricolo, davanti alla Commissione ha negato tutto. Strano, ma non raro. Un simile comportamento è stato tenuto da un altro testimone del caso Rosso: il marinaio Giuseppe Scardina, imbarcato sulla motonave Rosso durante l'ultimo viaggio. "L'Espresso" nella sua inchiesta ha pubblicato la deposizione del cuoco di bordo Ciro Cinque, il quale diceva: «Ho il sospetto che nel carico ci fosse qualcosa che doveva affondare con tutta la nave», aggiungendo che Scardina avrebbe commentato: «Tu hai ragione, quello che hai detto è la verità, però io non mi posso mettere contro la Messina: ho bisogno di lavorare». Lo stesso Scardina, ha smentito tutto poco dopo: «Ero imbarcato sulla Rosso al tempo del naufragio», ha scritto in una lettera ai suoi superiori, «conoscevo il cuoco, ma non ho mai detto ciò che riporta il giornale». A questo punto "L'Espresso" è andato a rileggere cosa il marinaio Scardina dichiarava il 7 giugno 1997 alla Guardia di Finanza sulle condizioni della motonave e sullo scopo del viaggio: «Quando siamo partiti da La Spezia con la motonave Rosso la nave era sbandata di due-tre gradi sul lato sinistro, e quando prendeva mare lo sbandamento aumentava», diceva: «Tale sbandamento era causato dal fatto che le valvole delle zavorre non mantenevano, quindi perdevamo acqua e non mantenevamo la zavorra. La nave », continuava il marinaio, «era in pessime condizioni, tant'è che il marinaio Borrelli arrivati a Napoli da La Spezia volle sbarcare a ogni costo. Anzi, ricordo che mi disse: "Scardina, questa nave non mi piace, so che va ma non so se

ritorna". Ricordo pure che a Napoli diede 50 mila lire al medico affinché gli facesse un certificato per sbarcare. Era in ottima salute, sicuramente stava meglio di me». In Calabria funziona così. Se la gente parla vuol dire che il fatto criminoso è un fatto "normale". Una questione amorosa, una vecchia lite, e tutti allora collaborano con la giustizia. Ma se si crea il vuoto attorno ad un'indagine vuol dire che c'è la ndrangheta in mezzo. La popolazione avverte il pericolo prima di ogni inchiesta giudiziaria. E quel traffico di camion durante la notte, di cui si è sempre parlato, che dalla nave trasportò materiale nelle discariche di Grassullo e Foresta, evidentemente, appartenevano ad una ditta in odore di mafia. E se c'è una ditta di mafia che fa questo trasporto vuol dire che c'è la mafia di mezzo, ed allora è meglio farsi i fatti propri. D'altra parte il famoso pentito di mafia che accusa il clan di Franco Muto a Cetraro, di essere responsabile di ben tre affondamenti di navi lungo la costa tirrenica la dicono lunga su chi fosse interessato al silenzio. E così fu. La prima inchiesta diede quindi il colpo finale a tutta la vicenda. La fretteolosità per cui si arrivò alla sua archiviazione dopo solo tre mesi dallo spiaggiamento la dice lunga. Ecco cosa scriveva la Gazzetta del Sud il **20 giugno 1991, a firma del giornalista paolano Gaetano Vena. QUASI COMPLETATA L'OPERAZIONE DI DEMOLIZIONE DELLA "ROSSO".***Amantea: Nessun materiale nocivo all'interno dei container trasportati dalla nave arenata .Si sta quasi completando ad Amantea,l'operazione di demolizione della grossa nave da carico "Rosso" della società Ignazio .Messina SpA di Genova, che proveniente da Malta e diretta a La Spezia,.si arenò sulla spiaggia in località "Le Formiciche" il 14 dicembre dello scorso anno per una violenta tempesta di mare: . All'atto dell'insabbiamento del cargo nella zona si era creato un falso allarme facendo supporre che trasportasse container con materiale inquinante mentre gli stessi container da quanto è risultato dall'inchiesta giudiziaria contenevano vettovaglie varie tra cui sostanze alimentari e generi di consumo. L'inchiesta è stata diretta dal sostituto procuratore della Repubblica di Paola, dott. Fiordalisi e coordinata dal comandante in seconda della capitaneria di .porto di Vibo Valentia, capitano di fregata Giuseppe Bellantoni. Il fatto, però, che per oltre sei mesi il relitto è rimasto arenato nella suggestiva spiaggia ha creato non pochi problemi sotto il profilo turistico-ambientalistico.L'assessore provinciale di Cosenza Salvatore Caruso, che è anche, capogruppo consiliare del Psi al Comune di .Amantea, per due volte si è rivolto al ministero della Marina Mercantile che è intervenuto opportunamente per sollecitare la rimozione del relitto che in ultima analisi è stato deciso di demolire.Il Consiglio Comunale di Amantea, su proposta dello stesso Caruso, si è costituito parte civile per gli eventuali danni che lo stesso relitto potrebbe causare. "Ora - ha ribadito l'assessore provinciale Caruso- vogliamo ché sia ridata alla spiaggia piena efficienza per essere utilizzata nell'imminenza della stagione balneare": Dopo altre e considerazioni polemiche Caruso ha rilevato «come è difficile in Calabria affrontare problemi di ordinaria amministrazione che; mentre in Liguria o, nel Nord Italia vengono risolti al massimo in qualche mese, da noi ci vogliono almeno sei mesi. E se ora ci siamo finalmente riusciti -- ha concluso - debbo pubblicamente ringraziare la "Gazzetta del Sud" che- su questo problema ha dimostrato grande sensibilità». I lavori di demolizione del Cargo sono stati curati dalla società dell'armatore della stessa nave e dalla Mosmode Sas di Crotona.. La capitaneria di porto di Vibo Valentia di cui è comandante il capitano di fregata Vincenzo Milo, ha fatto obbligo all'armatore della Rosso di: depositare un miliardo con fideiussione bancaria o polizza assicurativa. E' stata inoltre ordinata una recinzione con apposite segnalazioni nell'arco di mezzo chilometro con il divieto di navigazione, pesca e ancoraggio. Ultimati i lavori di demolizione si dovrebbe procedere alla pulizia della spiaggia e al suo livellamento per riportarla al suo stato originario. Se ciò non fosse possibile per il cattivo tempo, secondo quanto ci è stato confermato dall'autorità competente, si provvederà a chiudere il pezzo di spiaggia non recuperato. ".*

E a proposito dello smantellamento della nave Carlo Lucarelli nel suo libro pone delle questioni molto importanti. E' vero che la nave venne smantellata dalla Mosmode sas di Crotona, ma prima arrivò un'altra azienda: *“ Si chiama Smit Tak - scrive Lucarelli- ha sede a Rotterdam, in Olanda, ed è una delle più note società di recupero e salvataggio marino. Ha però due caratteristiche che incuriosiscono gli investigatori. E' un'impresa molto grossa, forse la più grande a livello internazionale, e ha compiuto recuperi importanti e difficili, come quello del K-141 Kursk, un sottomarino nucleare russo che nell'agosto del 2000 affonda nel mare di Barents. Anche all'inizio degli anni 90 la Smit Tak era una grossa società, forse troppo grande e troppo importante per una nave tutto sommato abbastanza piccola come la Rosso, spiaggiata a due passi dalla riva. E poi è nota soprattutto per un ramo della sua attività. La bonifica di incidenti che hanno a che fare con materiale radioattivo. La Smit Tak firma il contratto con la Ignazio Messina e co il 1 febbraio 1991. Incarico: recuperare la Rosso, metterla in grado di galleggiare e accompagnarla fino al porto più vicino. I tecnici dell'azienda lavorano sulla Rosso per diciassette giorni, poi sene vanno, dopo aver riscosso dalla messina e co una fattura di ottocento milioni di lire, quasi un miliardo, insomma, e di allora. La Rosso invece resta là, inclinata sulla spiaggia, come prima. Perché se ne va la Smit Tak ? perché ha già finito di fare quello che doveva fare ? Qualcunche cosa fosse ? No, dice la messina e Co. La Smit Tak si è resa conto che la nave non poteva essere recuperata, così ha mollato il contratto, si è fatta pagare le spese e se ne è andata. Allora la messina ha chiamato la Mo.Smo.De del signor Cannavale da crotona per demolire il relitto. Ma perché tutta questa fretta ? Non me lo chiedo io, sia chiaro, se lo chiedono gli investigatori delle procure. Perché la fretta, dicono, sembra sia la cifra di tutta questa storia. E fin dall'inizio. “*

Insomma “la pistola fumante”, detta alla Bush, venne immediatamente trovata e distrutta. E subito dopo l'archiviazione da parte della procura di Paola ecco che qualcuno manda i venti e più faldoni , al Tribunale di Lametia. Quasi a disfarsene. E restano lì in qualche polveroso armadio, fino a quando il procuratore Neri , della procura di Reggio Calabria titolare di tutte le inchieste riguardanti l'affondamento di una quarantina di navi nel mediterraneo, ne richiese l'acquisizione. A Paola si “accorgono” che i faldoni non ci sono più. E da qui parte la “ricerca”. Fino a scoprirli in quel di Lametia. Ma Neri dopo averli visionati ristabilisce la natura del luogo dove quei faldoni dovevano stare e cioè Paola. Ed a seguito del ritrovamento di alcune discariche “misteriose”, guarda caso a Grassano e Foresta eccone la riapertura dell'inchiesta da parte del PM Francesco Greco. Era più che logico che una nuova apertura dell'inchiesta non avrebbe portato a nulla , ma di certo questo è servito a riaprire le inchieste sulle discariche misteriose. Inchieste ancora aperte e che certamente , queste porteranno a qualche risultato. Come porterà ad un risultato le ricerche fatte qualche mese fa, nel mare di Cetraro, su una delle navi affondate dal pentito di mafia partito proprio dal porto di Cetraro. Resta un altro grande mistero . Quello sulla morte del capitano De Grazia. Ne parla espressamente il procuratore Neri e Barillà della Legambiente alla commissione istituita sui rifiuti tossici :

*“Anche per questo, racconta alla Commissione il sostituto Neri, « il Sismi ha collaborato molto con noi. Ci ha fornito una certa copertura, tutelandoci dalle minacce che abbiamo subito io, Domenico Porcelli e Nicola Maria Pace (addirittura Porcelli ha scoperto una microspia nella sua stanza, ndr)». Ma questo non ha evitato che l'indagine fosse segnata il 13 dicembre 1995 dalla misteriosa morte del capitano di corvetta Natale De Grazia, insignito nel giugno 2004 dal presidente Carlo Azeglio Ciampi della medaglia al valore civile alla memoria. «Mori», ricorda alla Commissione Angelo Barillà di Legambiente, «in un momento cruciale dell'inchiesta, mentre si spostava da Reggio Calabria a La Spezia per interrogare l'equipaggio della Rosso. Fece una sosta a Nocera Inferiore e insieme ad altre persone si recò al ristorante. Lui fu l'unico a mangiare il dolce, dopodiché si rimise in viaggio in automobile, si appisolò e morì». Ucciso da cosa? «L'autopsia è stata effettuata una settimana dopo e allo svolgimento dell'esame autoptico prese parte anche il medico dei familiari», spiega Barillà: «Il risultato dell'autopsia fu: arresto cardiocircolatorio, ma ai partecipanti rimasero comunque dubbi. Così un anno dopo i familiari ottennero che si rifacesse l'autopsia, e a quanto mi risulta i parenti non hanno mai saputo l'esito».*

**E ripercorriamo le date della vicenda per tenerne ancora viva la memoria.**

**1989-** La motonave è stata noleggiata dal governo italiano per andare a recuperare in Libano 9532 fusti di rifiuti tossici nocivi esportate in quel luogo illegalmente da aziende italiane. E' restata in disarmo nel porto di La Spezia dal 18 gennaio 1989 al 7 dicembre 1990.

**14 dicembre 1990** – ore 7.55 mayday dalla nave a 15 chilometri al largo della costa di Falerna. Alle 10 e un quarto il capitano e gli altri 15 membri dell'equipaggio vengono recuperati da due elicotteri e trasportati a Lametia Terme in ospedale per controlli. Il comandante della nave si chiama Luigi Giovanni Pestarino. La nave non affonda al largo ma viene trascinata dalla corrente verso riva. Alle ore 14 , spiaggiamento della nave ad Amantea località Formiciche. La nave è salpata dal porto di la Spezia il 4 dicembre, scalo a Napoli, poi a Malta.

**15 Dicembre 1990 – ore 5 del mattino** - Prima ispezione sulla nave di carabinieri e capitaneria di porto di Vibo valentia. Nel pomeriggio visita dei Vigili del Fuoco, della Guardia di Finanza e di rappresentanti (misteriosi) della società armatrice Messina. Da questo giorno i primi misteri. E' vero o non è vero che il capitano di vascello Bellantone è salito su quella nave per primo ? E' vero o non è vero che ha visto dei documenti , messi sulla plancia della nave che richiama la natura della radioattività ed erano introdotti dalla sigla ODM riconducibili ad una società del noto armatore Comerio ? . Prima sembra di si, poi nell'interrogatorio davanti alla commissione parlamentare di inchiesta , presidente on. Paolo Russo, avvenuto il 20 aprile del 2005 nega tutto e comincia a non ricordare parecchie cose.

**22 Dicembre 1990** – La società Messina affida alla società Siciliana Offshore e Calabria navigazione le operazioni di recupero del combustibile sparso. Operazione che secondo i carabinieri termina il 29 gennaio 1991.

**Gennaio 1991** – Archiviazione da parte del GIP Fiordalisi

**Febbraio 1991-** Le pratiche per un errore burocratico vengono trasmesse al Tribunale di Lametia terme.

**Giugno 1991-** Completata la demolizione della nave

**20 marzo 1994** – Assassinio in Somalia di Ilaria Alpi e Miran hrovatin

**12 dicembre 1995-** Morte del capitano di corvetta natale De Grazia

**Su Mezzoeuro Marzo 2009**

**E adesso ammazzateci tutti.....di tumori.**

Di Francesco Cirillo

Uccidono più i tumori della mafia nella nostra sfortunata terra. Presi tutti dai titoloni sullo scontro fra il PM De Magistris ed il Ministro Mastella, ai più è sfuggita una notiziola apparsa su diversi quotidiani locali riguardante un piccolo paesino della Basilicata ai confini della Calabria, dove esiste un piccolo sito archeologico, risalente all'epoca delle colonie greche, distrutto dalla potenza militare dei locresi. Questo sito è Sibari nei pressi della Trisaia di Rotondella. Ma la notiziola non riguarda il sito archeologico, sconosciuto a tanti, ma Rotondella. Le giornate di Scanzano, a pochi chilometri da Rotondella, riguardano la nostra recente storia, dimenticata anche questa dai più. Qui si volevano portare tutte le scorie nucleari d'Italia. La forza del popolo lucano fece fare marcia indietro all'allora governo Berlusconi e su Scanzano non arrivarono più scorie. Ma a Rotondella le scorie rimasero. Difatti in questo sito esiste, da almeno trent'anni un deposito nucleare. Piccolo, ma nucleare. E come al solito ci vuole sempre un pentito di mafia perché le storie ritornino a galla. Il pentito della 'ndrangheta aspromontana rivela di aver avuto contatti con dirigenti dell'Enea, l'ente che gestisce il sito nucleare, perché sotterrasse, per 600 milioni di vecchie lire, 600 bidoni radioattivi nelle montagne dell'Aspromonte. La tariffa forse era un milione di lire a bidone. Da queste rivelazioni le informazioni di garanzia a otto funzionari ed ex funzionari dell'ente. A ipotizzare i reati la magistratura antimafia di Potenza. Reati da far accapponare la pelle: produzione clandestina di plutonio. Il plutonio è l'elemento base per la costruzione di bombe nucleari. Una "quisquilia" direbbe Totò. Ma di queste "quisquiglie" si era occupata già la magistratura potentina nel 2001 a seguito di altre rivelazioni da parte di pentiti di mafia. Addirittura si ipotizzò, e fu il Pm Montemurro ad ipotizzarlo, che la criminalità organizzata avrebbe prelevato materiale nucleare per cederlo ad acquirenti collegati all'ex raìs iracheno, Saddam Hussein. Nel mirino, ora come allora, l'impianto Itrec pensato per il trattamento del combustibile nucleare irraggiato. E se l'Enea ha sempre ribadito che non vi è mai stata presenza di plutonio e che nessun «collo» all'uranio è mai uscito dalla struttura lucana, gli inquirenti pensano che forse non è proprio così e che alcuni clan della 'ndrangheta possano aver «lavorato» su commissione. Ma su questa questione lavorò addirittura un giornalista di un giornale scozzese. Tale Nic Outterside, che l'8 marzo del 1996 denunciò la scomparsa dall'impianto di Rotondella, di circa 25 chili di ossido di uranio. Su questa storia lavorarono due magistrati, uno di questi, era il procuratore capo di Matera Nicola Maria Pace che nel 1998, senza andare a gridarlo ai quattro venti o ad Anno Zero, portò alla condanna di ben cinque dirigenti dell'Enea due dei quali lavoravano nell'impianto della Trisaia a Rotondella. Di cosa venivano accusati i cinque? Di non aver avvertito le autorità e la cittadinanza di uno scarico radioattivo nel mare a causa della rottura di una tubatura e di non aver denunciato che all'interno dell'impianto della Trisaia vi sono dei rifiuti radioattivi superiori al carico consentito. Dopo la denuncia, stranamente, il procuratore viene trasferito a Trieste. Per quel trasferimento non nacquero comitati. Né il procuratore gridò allo scandalo accettando silenziosamente tale trasferimento. L'inchiesta passò insieme a tutti i dubbi al procuratore di Potenza dott. Galante. Il problema in definitiva qual'era. Se è vero che si è venduto plutonio, vuol dire che all'interno dell'impianto si lavorava questo tipo di produzione in modo nascosto ed incontrollato, e di conseguenza si accumulavano rifiuti da riconvertire. La zona diventava di conseguenza ad alto rischio ambientale e sarebbe stato logico che le popolazioni venissero avvertite vicino a che tipo di impianto dormivano, vivevano, lavoravano, facevano andare i figli a scuola. Tali dubbi vennero in seguito confermati dallo stesso magistrato Nicola Pace raggiunto nella nuova sede da due giornalisti di Famiglia Cristiana, Gianni Lannes e Luciano Scalettari.

*. «Era un'indagine ampia – disse ai giornalisti Nicola Pace- . Ma il primo obiettivo era di valutare in quale maniera venissero gestiti i materiali nucleari e se vi potessero derivare pericoli per la popolazione e l'ambiente. Nel corso dell'inchiesta, poi, si sono aperti altri versanti investigativi, non meno preoccupanti. Abbiamo verificato che nel centro dell'Enea c'erano materiali che non risultavano in contabilità nucleare. Una decina di Barre RB-11 non registrate provenienti dal reattore di Monte Cuccolino, nei pressi di Bologna. E l'ENEA non fornì nessuna giustificazione. Un altro importante risultato investigativo, che esulava dalle attività della Trisaia, fu che acquisimmo atti da cui risultavano attività di smaltimento di rifiuti industriali e radioattivi non solo in mare, ma anche in una zona desertica del Nord-Africa. Una multinazionale con sede nelle Isole Vergini smaltiva rifiuti proponendo luoghi sicuri da occhi indiscreti, attraverso il sistema elaborato al Centro di Ispra (Varese), denominato , progetto Dodos. Finanziato da Stati Uniti e Giappone con 200 milioni di dollari. Un progetto che successivamente viene fatto proprio, in esclusiva, da Giorgio Comerio. La sua azienda, l'Odm, propone a vari Paesi la cessione di materiale radioattivo da smaltire con quel sistema. Poi un troncone d'indagine viene sviluppato insieme a Francesco Neri: riteniamo che siano state versate in mare scorie con l'affondamento preordinato di navi. “*

E qui arriviamo alle nostre navi tossiche affondate nel Tirreno cosentino e nello Jonio. Le rivelazioni dei pentiti dell'aspromonte combaciano perfettamente con le altre notizie rivelate dal pentito del tirreno sulle navi affondate davanti a Cetraro. Ma il procuratore Nicola Pace disse ancora di più e parlò direttamente della morte del capitano di corvetta Natale Di Grazia. Quel capitano coraggioso e dimenticato da tutti, che indagava con il PM Francesco Neri cella procura di Reggio Calabria, sulla Jolly Rosso ed il traffico di materiale radioattivo. Disse Nicola Pace :

*“ 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 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 diversi episodi inquietanti: alcuni "avvertimenti", la morte di De Grazia, le dimissioni dal Nucleo investigativo della Forestale di Brescia del suo capo, il colonnello Martini. E, 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. Inoltre, a Rotondella, negli anni seguenti c'era stata la continuativa presenza di personale iracheno, per apprendere la tecnologia».*

Chissà se adesso con le nuove rivelazioni , provenienti dalla Basilicata tutto questo ritornerà a galla . Certo è che sia sullo Jonio che sul Tirreno si continua a morire di tumori. Tumori provenienti dal mare intossicato e radioattivo ma anche dai rifiuti sotterrati . E' un epidemia vera e propria. Solo nella zona di Cassano Ionio, a pochi chilometri da Rotondella, dove vi fu il sotterramento di 35 mila tonnellate di ferriti di zinco provenienti dalla Pertusola di Crotona, destinati ad un impianto i casi di tumore sono aumentati dell'82%. I casi accertati nel 2003 sono stati 62, 113 quelli fra il 2003 ed il 2006. I casi del 2007 fino ad oggi sono otto , quindi con un aumento complessivo del 92%. Com'è possibile che in una terra dove non esistono fabbriche inquinanti e l'aria dovrebbe essere pulitissima si muore di tumore piuttosto che di vecchiaia ? E non sono pochi i casi di tumore in tutta la Calabria. Secondo dati forniti dal Ministero della Sanità, in Calabria nell'ultimo triennio i casi di tumore sono stati ben 6338, di cui 2154 uomini e 1324 donne. Di questi sono deceduti il 62% degli uomini ed il



46% delle donne. Ricordiamo e ce ne siamo occupati più volte in questo giornale, che i processi intentati agli autori del sotterramento delle ferriti di zinco, ben individuati e tutti a piede libero, sono in via di prescrizione, non certo per l'indulto ma per le lungaggini e le pastoie burocratiche della nostra legislazione. Comitati per questi processi non ne sono mai sorti, né si sono aperti siti tipo [www.adessomoriremotuttiditumore.org](http://www.adessomoriremotuttiditumore.org).

Ottobre 2007

## **La verità in fondo al mare**

### **Continuano le ricerche nel mare Tirreno delle navi tossiche**

di Francesco Cirillo

Il sost. Procuratore di Paola Francesco Greco non demorde e continua la sua ricerca delle navi tossiche nei fondali del Mar Tirreno fra Diamante e Cetraro. Ha ottenuto un finanziamento da parte della Regione e i suoi sub scandagliano da settimane il mare tirreno alla ricerca di queste maledette navi. Una ricerca difficile e senza dubbio anche pericolosa da tutti i punti di vista. Se le navi venissero trovate e il loro contenuto fosse di natura tossica, si avvalorerebbero le dichiarazioni del pentito e le cosche mafiose che hanno permesso questo gravissimo scempio ambientale ed umane sarebbero additate da tutti come vere cosche criminali. Cadrebbe definitivamente quel velo che ha permesso fino ad oggi di avere anche una certa credibilità fra strati popolari e giovani che vedono nella mafia una sorta di imprenditoria nella quale tentare una qualche scalata sociale ed economica. Questo fatto potrebbe mettere in moto comandi mafiosi per bloccare le operazioni che appunto avvengono nel più completo riserbo ed in luoghi assolutamente segreti oltre che sorvegliati dalle forze dell'ordine che appoggiano l'operazione. Ma se i timori del Dott. Greco fossero veri l'intera costa subirebbe un tracollo turistico di enormi proporzioni, tanto da far invocare lo stato di calamità, non certo naturali, ma per mano mafiosa e criminale. Un intreccio che si tenta ancora di portare a galla attraverso una serie di inchieste ancora in corso. Inchieste dalle quali maglie si riesce a sgattaloiare se è vero che l'unico processo in corso alla società Messina, società alla quale apparteneva la famigerata Jolly Rosso, non è per disastro ambientale ma per abbandono di rifiuti ed occupazione di suolo pubblico. L'abbandono di rifiuti, peraltro già raccolti dalla stessa società Messina nel maggio del 2005, non riguarda rifiuti tossici ma parti della nave smantellata rimasti a pochi metri dalla riva del mare di Campora S. Giovanni. Il processo iniziato il 22 settembre scorso presso il Tribunale di Paola è stato subito rinviato per alcuni vizi di forma al 2 marzo del 2007. Il paradosso calabrese vuole che mentre i rifiuti sono stati raccolti dalla stessa società Messina, il resto del contenuto della Jolly Rosso è stato individuato in alcuni siti che ad oggi non sono stati bonificati dalla Regione Calabria. Che cosa si aspetta per bonificare? L'estate è già passata, i turisti se ne sono andati, i depuratori quest'anno hanno funzionato un po' meglio, e tutti sono quindi più tranquilli. O si pensa ancora che è un bene che i turisti non sappiano nulla di cosa potrebbe esserci in fondo al mare e soprattutto è bene che si parli soltanto di demartiti e di qualche colibattero in più, piuttosto che di tumori e leucemie. Anche sui tumori e le leucemie in grande aumento nel tirreno cosentino presso il tribunale di Paola è stata aperta un'inchiesta tuttora in corso. Il mondo politico preferisce tacere. Nessuna risposta è giunta a distanza

di mesi al "Comitato per la verità sulla Jolly Rosso" di Amantea, riguardo alla mancata bonifica delle due discariche dove presumibilmente vi sono stati sotterrati i rifiuti della Jolly Rosso. Le due discariche sono state individuate dalla magistratura paolana nell'ambito della inchiesta sulla Jolly Rosso, anche questa nelle mani del Sost. Proc. Francesco Greco. La regione avrebbe dovuto inserire queste due discariche nei siti da bonificare, ma si è guardata bene dal farlo. Si saranno chiesti : " e se uscisse dagli scavi un bidone radioattivo ? " . Bisognerebbe evacuare paesi interi come Amantea, Campora San Giovanni, Serra d'Aiello. Sarebbe il crollo di un'intera economia che si basa essenzialmente sul turismo. Ma sarebbe anche l'ora di far sapere a tutti la verità sul perché in una zona dove non esistono fabbriche inquinanti vi è un considerevole aumento di tumori. Parliamo di tumori non di dermatiti! Sarebbe anche l'ora di far conoscere a tutti la verità su come la mafia del tirreno abbia gestito in modo criminale la gestione di questi rifiuti fregandosene altamente delle migliaia e migliaia di persone, compresi i parenti dei mafiosi stessi, che abitano questi luoghi. Avverrebbe un isolamento totale e definitivo di qualsiasi personaggio mafioso che ancora gode di "rispetto" e "ossequio" da parte della gente semplice . Si romperebbero troppi equilibri che ancora sussistono fra mafia bianca e mafia criminale. Una zona dove la mafia ha deciso di investire nell'edilizia, così come nel commercio , deve restare una zona calma, tranquilla, dove deve sembrare che non ci sia alcuna attività criminale. Attività che invece è stata messa in luce dalla recente sentenza al Clan Muto ed al risarcimento di tre milioni di euro alla regione Calabria. Soldi che potrebbero essere proprio utilizzati per la bonifica dei siti e del mare in caso dei ritrovamenti. A questa attività criminale potrebbe aggiungersi anche quella dell'affondamento delle navi. Attività venuta fuori dalle confessioni di un pentito. Confessioni tutte da verificare , come è giusto che sia , ma che si verificano allora ! Specie se , come si dice, il pentito , sembra essere lo stesso che accusò Mancini, allora sindaco di Cosenza. Accuse che poi vennero completamente ribaltate dal tribunale di Palmi che assolse completamente il vecchio sindaco dall'accusa di collusioni con la mafia.

«lo stesso», queste le parole del boss pentito pubblicate dal settimanale L'Espresso, , «mi sono occupato di affondare navi cariche di rifiuti tossici e radioattivi. Nel settore avevo stretto rapporti nei primi anni Ottanta con la grande società di navigazione privata Ignazio Messina, di cui avevo incontrato un emissario con il boss Paolo De Stefano di Reggio Calabria. Ci siamo visti in una pasticceria del viale San Martino a Messina, dove abbiamo parlato della disponibilità di fornire alla famiglia di San Luca 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 indicate dalla società Messina: nell'ordine la Yvonne A, la Cunski e la Voriais Sporadais. La Ignazio Messina contattò la famiglia di San Luca e si accordò con Giuseppe Giorgi alla metà di ottobre. Giorgi venne a trovarmi a Milano, dove abitavo in quel periodo, e ci vedemmo al bar New Mexico di Corso Buenos Aires per organizzare l'operazione per tutte le navi. La Yvonne A, ci disse la Ignazio Messina, trasportava 150 bidoni di fanghi, la Cunski 120 bidoni di scorie radioattive e la Voriais Sporadais 75 bidoni di varie sostanze tossico-nocive.

**Ci informò anche che le imbarcazioni erano tutte al largo della costa calabrese in corrispondenza di Cetraro, provincia di Cosenza. Io e Giorgi andammo a Cetraro e prendemmo accordi con un esponente della famiglia di ndrangheta Muto, al quale chiedemmo manodopera. Ci mettemmo in contatto con i capitani delle navi tramite**

**baracchino e demmo disposizione a ciascuno di essi nell'arco di una quindicina di giorni di muoversi. La Yvonne A andò per prima al largo di Maratea, la Cunski si spostò poi in acque internazionali in corrispondenza di Cetraro e la Voriais Sporadais la inviammo per ultima al largo di Genzano. Poi facemmo partire tre pescherecci forniti dalla famiglia Muto e ognuno di questi raggiunse le tre navi per piazzare candelotti di dinamite e farle affondare, caricando gli equipaggi per portarli a riva. Gli uomini recuperati», si legge nel memoriale, «sono stati messi su treni in direzione nord Italia. Finito tutto, io tornai a Milano, mentre Giuseppe Giorni andò a prendere dalla Ignazio Messina i 150 milioni di lire per nave che erano stati concordati». « So per certo», racconta l'ex boss della 'ndrangheta, «che molti altri affondamenti avvennero in quel periodo, almeno una trentina, organizzati da altre famiglie, ma non me ne occupai in prima persona.»**

Queste dichiarazioni , l'anno scorso , avrebbero dovuto far saltare in aria il mondo politico calabrese ed invece si è registrato un clamoroso silenzio. Un silenzio molto strano , come se si volesse rimuovere questo problema. Qui si parla di navi affondate nella costa tirrenica. Si parla di ben tre navi ed il periodo di affondamento è abbastanza recente, è il 1992. C'è poco quindi da sottovalutare . Seguendo l'inchiesta sulla Jolly Rosso aperta dalla Procura di Paola da più parti si era sollevato proprio il problema degli appoggi locali. Ci si chiedeva come fosse stato possibile, che una nave spiaggiata davanti ad un paese, Campora San Giovanni, potesse scaricare tutto il suo carico senza che nessuno se ne accorgesse. Era gioco forza che se quella nave aveva a bordo rifiuti pericolosi , i comandanti della nave , e anche i marinai a bordo , avevano dovuto chiamare qualcuno perché il carico venisse scaricato e occultato. Se sono veri i due siti individuati a Serra d'Aiello ed a Amantea , ed ancora da bonificare , chi li ha portati in quei luoghi ? Se la popolazione è stata in silenzio, certamente è perché ha individuato in ditte compromesse con la mafia le persone che lavoravano attorno alla nave. E, viene da chiedersi come sia stato possibile che l'inchiesta in corso a Paola , oggi ritornata lì , dopo ben 14 anni, fu archiviata in modo superficiale e soprattutto in modo veloce ? Nel rapporto del WWf e della Legambiente risalente al 29 settembre 2004 si riporta le dichiarazioni di Giuseppe Bellantone, comandante in seconda della Capitaneria di Vibo Valentia. Il comandante 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 , il comandante Bellantone, 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 ; - 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. Bellantone riferì quanto visto sulla

nave al Procuratore di Paola che deteneva le indagini ? Se riferì quanto visto come mai a distanza di pochi mesi si decise subito l'archiviazione dell'inchiesta e addirittura la distruzione della nave ?

Domande che oramai avranno poche risposte. L'inchiesta va verso una nuova archiviazione. Molti reati sono stati prescritti ed è possibile che ci sia solo una sanzione amministrativa per occupazione abusiva di suolo demaniale. Ma almeno la verità sull'esistenza delle navi radioattive si potrà mai raggiungere ?

Su Mezzoeuro del 28 ottobre 2006 e [www.diamantesi.it](http://www.diamantesi.it)

---

Amantea, 06/04/2006

#### COMUNICATO STAMPA

### **Jolly Rosso: le discariche di Grassullo e Foresta “scompaiono” dal Bando per la bonifica dei siti definiti ad “Alto rischio” dalla Regione Calabria.**

Il fatto è di una gravità inaudita. Nell'elenco delle discariche da bonificare, pubblicato sul Bur della Regione Calabria (*supplemento straordinario n. 2 del 3 febbraio 2006*), non compaiono quelle di Grassullo e Foresta, dove possono esser stati smaltiti rifiuti provenienti dalla Jolly Rosso e dove, a seguito dei rilievi fatti dalla Procura della Repubblica di Paola, sono state già rinvenute tracce di rifiuti tossici e nocivi.

Nell'elenco delle discariche ad “Alto rischio” da bonificare con priorità, la discarica di Grassullo, a detta dell'ex Assessore regionale Basile, era stata collocata al **terzo posto** ed al Procuratore della Repubblica Greco era stata data assicurazione che anche quella di Foresta sarebbe stata bonificata con urgenza.

Ma riepiloghiamo. In un incontro tenuto a Reggio Calabria nel gennaio del 2005, tra i rappresentanti del Comitato civico “Natale De Grazia”, il presidente del Consiglio Regionale Fedele e l'assessore all'ambiente Basile, presente il consigliere Pirillo che aveva presentato un'apposita mozione approvata all'unanimità dall'organo consiliare nel dicembre del 2004, fu data assicurazione che le due famigerate discariche sarebbero state immediatamente bonificate, dandovi priorità assoluta, e che con la massima urgenza sarebbero stati impegnati tutti i fondi necessari.

Anche la Commissione parlamentare sul ciclo dei rifiuti, presieduta dal parlamentare di Forza Italia Paolo Russo, in una audizione tenutasi a Cosenza, aveva acquisito elementi e testimonianze che facevano sperare in un intervento governativo, sollecitato dalla stessa Procura della repubblica ancora nel gennaio del 2006.

Poiché, prima della scadenza della passata legislatura regionale, gli impegni assunti non si erano trasformati in atti concreti, il Comitato civico, chiese un incontro urgente anche alla nuova Giunta Regionale guidata da Loiero, per capire le cause del ritardo e rappresentare l'urgenza dell'intervento di bonifica, anche per arrivare alla verità e



Mezzoeuro del 11 Giugno 2005

## **Ora nasce il pentito radioattivo.**

### **Nuove rivelazioni sui rifiuti radioattivi mentre il mondo politico calabrese tace!**

di Francesco Cirillo

Ne avevamo parlato su questo giornale già due anni fa in un'inchiesta sul sito di Rotondella, in Basilicata al confine con la Calabria ionica, a seguito delle clamorose proteste della popolazione di Scanzano. Avevamo scritto che nel sito dell'Enea di Rotondella qualcosa non andava per il verso giusto e non lo dicevano i soliti rompiscatole dei no global, né le associazioni ambientaliste del luogo, ma magistrati che vi avevano lavorato in una serie di inchieste finite tutte nel nulla. Ora a parlare di fughe radioattive è il settimanale Famiglia Cristiana che pubblica un'intervista del Procuratore Capo di Trieste, Nicola Maria Pace. «Signor presidente, vorrei indicare alla Commissione di occuparsi ancora del problema, perché la situazione di pericolo individuata, non solo permane ma potrebbe aggravarsi, soprattutto per la giacenza di rifiuti radioattivi liquidi ad alta attività dentro contenitori che già all'epoca avevano esaurito il tempo massimo previsto in progetto». È il 10 marzo 2005, poco più di due mesi fa. Le parole sono del Procuratore Pace, chiamato dalla Commissione parlamentare sul ciclo dei rifiuti, guidata dall'onorevole Paolo Russo, a riferire di una sua vecchia inchiesta riguardo al Centro di ricerca nucleare dell'Enea di Rotondella, in Basilicata. L'indagine del magistrato aveva fatto molto scalpore anche perché per un giro perverso di mezze ammissioni da parte dei dirigenti dell'Enea e di altri rimasti in incognito il coraggioso magistrato era arrivato alle "navi dei veleni". La Commissione parlamentare sui rifiuti a questo punto si è sentita in dovere di chiamare il magistrato a deporre su quanto da lui scoperto. Certo è che la prima cosa che bisognerebbe sapere è perché questo magistrato proprio nel corso dell'inchiesta è stato subito promosso e trasferito a Trieste. L'inchiesta aveva dato alcuni frutti. Una parte dell'indagine aveva portato ad alcune lievi condanne per irregolarità nella gestione dei rifiuti e per l'omessa segnalazione di due incidenti accaduti all'interno della centrale. Un altro filone è confluito in un ulteriore fascicolo ancora aperto a Potenza coperto da segreto istruttorio. Ma le situazioni di pericolo individuate dal magistrato sono tutt'altro che risolte. Parte di quelle scorie sono ancora là, come ha confermato pochi giorni fa il generale Carlo Jean, (quello che voleva portare le scorie di tutta Italia a Scanzano) presidente della Sogin, la società che gestisce lo smaltimento delle scorie atomiche italiane. L'11 maggio, Jean ha riferito alla stessa Commissione rifiuti che a Rotondella ci sono ancora **3,2 metri cubi di rifiuti radioattivi liquidi, di cui si dovrebbe completare la cementificazione entro il 2009.** «I 3,2 metri cubi», ha detto Jean, «sono custoditi in serbatoi di cemento barico ben protetti e organizzati, ma piuttosto vecchi poiché risalgono agli anni '60». Già il



14 aprile 1994, una relazione dell'Anpa (Agenzia nazionale protezione ambientale) segnalava che «la prassi di una consistente conservazione dei rifiuti liquidi non solidificati, né comunque immobilizzati, rappresenta una violazione grave di uno dei principi fondamentali della gestione dei rifiuti radioattivi». E un mese più tardi l'Anpa ribadiva che «i livelli di sicurezza sono del tutto inaccettabili». «Alla Trisaia si sono registrati almeno quattro incidenti e fughe radioattive», aveva documentato la Procura di Matera. *(per l'inchiesta su Rotondella vedi nella pagina "la Bomba Basilicata" )*

Ecco alcuni passaggi dell'intervista del magistrato Pace a Famiglia Cristiana.

“ **Procuratore, cosa scoprì riguardo agli incidenti avvenuti a Rotondella?** «Era un'indagine ampia. Ma il primo obiettivo era di valutare in quale maniera venissero gestiti i materiali nucleari e se vi potessero derivare pericoli per la popolazione e l'ambiente. Nel corso dell'inchiesta, poi, si sono aperti altri versanti investigativi, non meno preoccupanti». **Ad esempio?** «Abbiamo verificato che nel centro dell'Enea c'erano materiali che non risultavano in contabilità nucleare. Una decina di Barre RB-11 non registrate provenienti dal reattore di Monte Cuccolino, nei pressi di Bologna». **Che giustificazioni fornì l'Enea?** «Nessuna. Un altro importante risultato investigativo, che esulava dalle attività della Trisaia, fu che acquisimmo atti da cui risultavano attività di smaltimento di rifiuti industriali e radioattivi non solo in mare, ma anche in una zona desertica del Nordafrica. Una multinazionale con sede nelle Isole Vergini smaltiva rifiuti proponendo luoghi sicuri da occhi indiscreti, attraverso il sistema elaborato al Centro di Ispra (Varese)». **Il progetto Dodos?** «Esatto. Finanziato da Stati Uniti e Giappone con 200 milioni di dollari. Un progetto che successivamente viene fatto proprio, in esclusiva, da Giorgio Comerio. La sua azienda, l'Odm, propone a vari Paesi la cessione di materiale radioattivo da smaltire con quel sistema. Poi un troncone d'indagine viene sviluppato insieme a Francesco Neri: riteniamo che siano state versate in mare scorie con l'affondamento preordinato di navi».

**Ed eccoci di nuovo a parlare di navi dei veleni.** Il giro è sempre quello e sembra che il governo e molti magistrati abbiano diverse carte in mano per procedere a mandati di cattura. Mandati di cattura che tardano a venire evidentemente grazie a coperture che si hanno ancora all'interno del mondo politico ed istituzionale. L'ultima rivelazione a proposito viene ora da un boss pentito della mafia calabrese. Un dossier con tutte le rivelazioni del pentito è stato pubblicato dall'Espresso ed anche in questo caso i riferimenti sono precisi, così come le responsabilità di persone legate alla mafia locale. Il pentito, a questo punto, radioattivo, parla della mafia di Cetraro e del boss Franco Muto. Testualmente il pentito dichiara:

«lo stesso», dice il boss, «mi sono occupato di affondare navi cariche di rifiuti tossici e radioattivi. Nel settore avevo stretto rapporti nei primi anni Ottanta con la grande società di navigazione privata Ignazio Messina, di cui avevo incontrato un emissario con il boss Paolo De Stefano di Reggio Calabria. Ci siamo visti in una pasticceria del viale San Martino a

Messina, dove abbiamo parlato della disponibilità di fornire alla famiglia di San Luca 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 indicate dalla società Messina: nell'ordine la Yvonne A, la Cunski e la **VoriaisSporadais**. La Ignazio Messina contattò la famiglia di San Luca e si accordò con Giuseppe Giorgi alla metà di ottobre. Giorgi venne a trovarmi a Milano, dove abitavo in quel periodo, e ci vedemmo al bar New **Mexico** di Corso Buenos Aires per organizzare l'operazione per tutte le navi. La Yvonne A, ci disse la Ignazio Messina, trasportava 150 bidoni di fanghi, la Cunski 120 bidoni di scorie radioattive e la **Voriais** Sporadais 75 bidoni di varie sostanze tossico-nocive.

**Ci informò anche che le imbarcazioni erano tutte al largo della costa calabrese in corrispondenza di Cetraro, provincia di Cosenza. Io e Giorgi andammo a Cetraro e prendemmo accordi con un esponente della famiglia di ndrangheta Muto, al quale chiedemmo manodopera. Ci mettemmo in contatto con i capitani delle navi tramite baracchino e demmo disposizione a ciascuno di essi nell'arco di una quindicina di giorni di muoversi. La Yvonne A andò per prima al largo di Maratea, la Cunski si spostò poi in acque internazionali in corrispondenza di Cetraro e la Voriais Sporadais la inviammo per ultima al largo di Genzano. Poi facemmo partire tre pescherecci forniti dalla famiglia Muto e ognuno di questi raggiunse le tre navi per piazzare candelotti di dinamite e farle affondare, caricando gli equipaggi per portarli a riva.** Gli uomini recuperati», si legge nel memoriale, «sono stati messi su treni in direzione nord Italia. Finito tutto, io tornai a Milano, mentre Giuseppe Giorni andò a prendere dalla Ignazio Messina i 150 milioni di lire per nave che erano stati concordati». «**So per certo**», racconta l'ex boss della 'ndrangheta, «che molti altri affondamenti avvennero in quel periodo, almeno una trentina, organizzati da altre famiglie, ma non me ne occupai in prima persona.»

Queste dichiarazioni avrebbero dovuto far saltare in aria il mondo politico calabrese ed invece si è registrato un clamoroso silenzio. Un silenzio molto strano, come se si volesse rimuovere questo problema, che da anni solo alcune testate, una di queste la nostra, ne seguono l'evolversi della storia. Qui si parla di navi affondate nella costa tirrenica. Si parla di ben tre navi ed il periodo di affondamento è abbastanza recente, è il 1992. C'è poco quindi da sottovalutare. In precedenti nostri articoli in effetti seguendo l'inchiesta sulla Jolly Rosso aperta dalla Procura di Paola avevamo sollevato proprio il problema degli appoggi locali. Ci chiedevamo e più volte si era scritto come fosse stato possibile, che una nave spiaggiata davanti ad un paese, Campora San Giovanni, potesse scaricare tutto il suo carico senza che nessuno se ne accorgesse. Era gioco forza che se quella nave aveva a bordo rifiuti pericolosi, i comandanti della nave, e anche i marinai a bordo, avevano dovuto chiamare qualcuno perché il carico venisse scaricato e occultato. Se sono veri i due siti individuati a Serra d'Aiello ed a Amantea, ed ancora da bonificare, chi li ha portati in quei luoghi? La mafia di Muto, almeno nel 1990 quando si spiaggiò la Jolly Rosso, non arrivava ad Amantea, la zona non era di sua competenza. Chi erano quindi i



boss di quella zona ? Se la popolazione è stata in silenzio, certamente è perché ha individuato in ditte compromesse con la mafia le persone che lavoravano attorno alla nave. E, viene da chiedersi come sia stato possibile che l'inchiesta in corso a Paola , oggi ritornata lì , dopo ben 14 anni, fu archiviata in modo superficiale e soprattutto in modo veloce ? Nel rapporto del WWf e della Legambiente risalente al 29 settembre 2004 si riporta le dichiarazioni di Giuseppe Bellantone, comandante in seconda della Capitaneria di Vibo Valentia. Il comandante 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 ; - 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 dalla magistratura di Paola. La mappa riporta una lunga lista di nomi di navi affondate nel Mediterraneo. Bellantone riferì quanto visto sulla nave al Procuratore di Paola che deteneva le indagini ? Se riferì quanto visto come mai a distanza di pochi mesi si decise subito l'archiviazione dell'inchiesta e addirittura la distruzione della nave ?

Rispondendo a queste domande forse si potrebbe risalire ad un gradino superiore, e piano piano giungere alla cima. Il mondo politico regionale e la giunta oggi di centrosinistra dovrebbero prendere posizione a proposito di quanto si sta dicendo sulle navi dei veleni costituendosi parte civile subito stimolando il sostituto procuratore Greco ad andare avanti e a non chiudere l'inchiesta. Nella costa tirrenica , al momento, solo il sindaco di Longobardi ha pensato di dichiararsi parte civile in un eventuale processo. L'inchiesta è pericolosa e potrebbe avere sviluppi clamorosi. Proprio per questo nessuno deve essere lasciato solo. Altrimenti come al solito tutto finirà nei tritacarne dei soliti scoop giornalistici.

---

MEZZOEURO DEL 30 APRILE 2005

**NON SAPREMO MAI LA VERITA SULLA JOLLY ROSSO.  
Stanno per scadere i termini dell'indagine e molte verità tardano a venire a galla.**

Di Francesco Cirillo

Ora spunta un libro rubato da agenti iracheni e che avrebbe a che fare con la Jolly Rosso. Sembra un giallo di Ken Folett, un intrigo internazionale alla Hitcock ed invece è realtà. De libro segreto rubato ne parla alla commissione parlamentare d'indaginesulla Jolly Rosso il procuratore Neri che si occupò del caso quando era procuratore aggiunto a Reggio Calabria. Neri rivela di uno studio sui Siroi che erano cavità scavate nella

roccia risalenti al IV secolo a.C. usate come silos per contenere cereali, quando l'area dell'attuale Trisaia di Rotondella costituiva l'antico porto sul fiume Sinni. Da un manuale dell'ENEA, i Siroi risultavano impiegati per il deposito di scorie radioattive. In Italia, l'unico studioso di tali siti era il professor Quilici, docente di antropologia culturale all'università di Bologna, che fu subito chiamato dal procuratore Neri. Il prof Quilici quando apprese di cosa si trattava cioè di indagine sul traffico nucleare piuttosto che di archeologia si spaventò a morte e non collaborò più. Allora Neri si rivolse ad un altro studioso che viveva in Basilicata. Il professore rumeno Adames Teanu, che aveva condotto studi archeologici in Basilicata. Neri chiese al professore se poteva rintracciare i Siroi, ma costui non poté aiutarlo, ma gli disse che era stato pubblicato un testo, oramai introvabile, contenente le mappe dei Siroi, che aveva posseduto in passato, custodito presso la sua abitazione, ma che gli era stato in seguito trafugato. Raccontò che un giorno aveva ricevuto una strana visita da parte di iracheni, che gli fecero molte domande. Sta di fatto che una volta usciti gli iracheni dalla sua casa, era sparito anche il libro sui Siroi. Cosa c'entrano i Siroi con la Jolly Rosso ? C'entrano perchè l'attività della Comerio legata alla società Messina, che trasportava rifiuti in Africa è strettamente collegata e gli studi della Comerio riguardavano proprio come attraverso o i Siroi o i siluri da sparare in mare potessero far sparire tali rifiuti. Il traffico di rifiuti tossici è oramai accertato ed a occuparsene furono proprio quel circuito di navi e progetti folli ritrovati in più perquisizioni. Esistono Siroi nella zona tirrenica dove è possibile che sia stato sotterrato il carico della Jolly Rosso ? Esiste la possibilità che la Jolly Rosso non dovesse affondare e che lo spiaggiamento sia stato invece tutto organizzato per portare il materiale a terra ? certo è e questo è stato anche accertato che la Messina aveva anche appoggi a terra. Lo rivela il capitano Ivano Tore comandante del nucleo operativo provinciale dal 1992 al 1995. Il capitano perla di uranio impoverito e di studi condotti dall'ASL di Cosenza e Catanzaro veramente allarmanti. L'incidenza di tumori provenienti da uranio impoverito o sostanze similari è molto alto in tutta la costa tirrenica per una costa che vive di turismo e non ha fabbriche di alcun genere. E' quindi naturale pensare che vi siano depositi nascosti di queste sostanze. Sono le zone individuate dall'indagine della procura di Paola ad Amantea ed a Serra d'Aiello ? O ve ne sono altre ? Ma leggiamo attentamente cosa dice Ivano Tore al presidente della commissione :

**PRESIDENTE.** Do la parola al collega Piglionica.

**DONATO PIGLIONICA.** Colonnello, lei ci ha detto che si è partiti dal traffico di rifiuti che dalla Campania andavano verso la Calabria e probabilmente venivano usati per i sottofondi stradali.

**IVANO TORE.** Non per i sottofondi. Nella Locride, e in particolare nella zona di Mammola, c'erano dei cantieri aperti. Questi camion viaggiavano di notte, coperti da teloni, entravano nei cantieri... Dovrebbero avere il registro di entrata e di uscita, del carico, ma se uno controlla... Abbiamo scoperto qualche sito abbandonato a cielo aperto perché siamo stati fortunati, ma gli altri non li abbiamo individuati. Quindi, riteniamo che le ruspe necessarie per i cantieri servivano anche per questi scopi, cioè coprire immediatamente la discarica di questi rifiuti.

**DONATO PIGLIONICA.** Rifiuti solidi urbani o rifiuti speciali?

**IVANO TORE.** Quelli che abbiamo individuato erano rifiuti solidi urbani, probabilmente quelli non individuati - il «probabilmente» è d'obbligo - erano rifiuti speciali, di questo si parlava, di tipo ospedaliero eccetera.

**DONATO PIGLIONICA.** La Ignazio Messina come entrava in questo trasporto di materiale dalla Campania, via terra tra l'altro?

**IVANO TORE.** Attraverso il personale, che a noi risultava impiegato della ditta Messina. Perché la ditta Messina aveva sì la sede a Genova, ma aveva delle ramificazioni in tutta la costa tirrenica, compresa la Sicilia. Quindi, evidentemente, c'era un'attività collegata alla società Messina per far sì che... Perché la Messina, ad un certo momento, è stata in crisi dal punto di vista della navigazione, quindi, probabilmente, quella era un'attività collaterale che poteva risollevarne un po' le sorti della società stessa.

**DONATO PIGLIONICA.** Un'attività di trasporto via terra...

**IVANO TORE.** Via terra.

**DONATO PIGLIONICA.** ...con dipendenti della Ignazio Messina che trasportavano...

**IVANO TORE.** Sì, o almeno... non ricordo quanti. L'attività è andata avanti per qualche mese, per potere avere una mappatura...

**DONATO PIGLIONICA.** Le domando: ci sono procedimenti, ci furono degli arresti, ci furono dei rinvii a giudizio?

**IVANO TORE.** Ci sono state delle denunce. Lei sa che all'epoca la denuncia era di competenza pretorile e quindi era il magistrato di pretura che si interessava. Oggi mi sembra che è passata di competenza del tribunale. Coloro che sono stati individuati che trasportavano materiale, rifiuti, eccetera, che hanno scaricato i materiali in luoghi non appropriati sono stati regolarmente denunciati alla magistratura della località (Locri o altre) in cui avveniva la discarica.

DONATO PIGLIONICA. Presidente, le chiedo se riusciamo ad ottenere dalle procure o dalle preture di Locri e delle altre località questa documentazione, perché mi pare che, se l'attività della Messina ha avuto un coinvolgimento in un traffico di rifiuti sulla terraferma, tutta la vicenda della Rosso prende un'altra piega.

PRESIDENTE. Va bene. Quanto tempo dopo lo spiaggiamento vi fu l'intervento sul posto di militari dell'arma?

IVANO TORE. Si riferisce alla Rosso?

PRESIDENTE. Sì.

IVANO TORE. Per quanto mi riguarda, noi siamo andati a fare un rilievo della posizione della nave con il capitano di vascello che è deceduto, De Grazia, un bravissimo collaboratore. Andò lui con il maresciallo Moschitta a fare i rilievi su come era posizionata, su come si presentava la struttura galleggiante, anche per verificare da quanto tempo era ferma, perché nessuno ci aveva mai segnalato questa situazione.

PRESIDENTE. Che lei sappia, vi fu un tentativo di dirottare i carabinieri che dovevano assistere alle operazioni della Messina?

IVANO TORE. Sì, di dirottamenti non palesi...

PRESIDENTE. Un falso incidente?

IVANO TORE. Non palesi ce ne sono stati diversi, interni ed esterni.

PRESIDENTE. Ci spiega meglio che significa?

IVANO TORE. Significa che intanto era un'attività, come dire...? In una Calabria già martoriata da altri episodi di natura più immediata, per un reparto speciale interessarsi di rifiuti era un po' non dico una deminutio, comunque era un'attività da uomini di stazione, delle compagnie. Si è mosso un reparto a livello provinciale con il magistrato, un bravissimo magistrato, che io stimo moltissimo, di pretura; quindi, insomma... Io al dottor Scuderi, che era a capo della procura, dissi: faccia una bella lettera al mio comando e dica che vuole questo, questo e questo, punto e basta. Altrimenti qui ogni volta la mattina mi dicono «guardi, oggi deve andare...», e questa attività... E così è stato. Quindi scrisse la lettera in cui disse - io all'epoca ero maggiore - «deve essere messo a disposizione per attività istituzionali di questa pretura».

Naturalmente, tutta l'indagine, in particolar modo sulla Rosso, era tenuta riservatissima, quindi se potevamo evitare di parlarne era meglio per tutti, perché la fuga di notizie purtroppo era all'ordine del giorno. E questi potrebbero essere i famosi condizionamenti (fra virgolette) interni, ma di natura non certamente impeditiva. Per quelli esterni, c'erano molte cointeressenze a far sì che si sminuisse il problema, dicendo che non era vero, che la Rosso non trasportava niente, che non c'era niente, tant'è vero che ad un certo punto dovemmo uscire allo scoperto mandando a fare una verifica sul posto, con fotografie eccetera. Trovarono riverniciato... ora non ricordo bene i particolari, però ricordo che De Grazia, che era molto competente, fu molto preciso su cosa era stato fatto, sulle variazioni su quella che era la struttura originaria di questa motonave. Però a memoria così direi che... potrei aggiungere qualcosa di mio piuttosto che dati di fatto.

PRESIDENTE. Che lei sappia, sono stati accertati rapporti tra la Messina e Comerio?

IVANO TORE. Comerio era a Milano. La Comerio l'abbiamo sentita quando siamo andati a Brescia. Non sono andato io di persona, ma andarono il maresciallo Moschitta e il maggiore De Grazia. Con un collega della Guardia forestale, non so se il colonnello... lì vennero acquisiti molti documenti. Io poi non so se questa Commissione è in possesso di questi documenti, ma il giorno stesso in cui... noi siamo stati a Brescia tre giorni, e in quei tre giorni fecero questa puntata alla Comerio.

PRESIDENTE. Non essendovi altre sollecitazioni, mi permetto di ringraziare per la squisita disponibilità, ma anche per gli elementi forniti, il colonnello Ivano Tore. Dichiaro conclusa l'audizione.

---

## **DOPO LA NAVE SI ARENA ANCHE L'INCHIESTA SULLA JOLLY ROSSO.**

**di Francesco Cirillo**

Si parla ancora di misteri sulla Jolly Rosso, ma di misterioso c'è rimasto molto poco. Tutto è chiaro finanche al Governo che tramite il Ministro Giovanardi risponde ad alcune interrogazioni parlamentari chiarendo tutto. E allora perché non si interviene direttamente e chiaramente tirando fuori i nomi dei responsabili, smettendola su un gioco alla confusione sulla vicenda che alimenta solo paure inutili nelle popolazioni, spingendo verso un nuovo insabbiamento piuttosto che verso la verità? I protagonisti dell'inchiesta sulla Jolly Rosso sono due PM: Fiordalisi e Greco. Oggi lavorano fianco a fianco sullo stesso piccolo e squallido

corridoio al secondo piano della Procura della Repubblica di Paola. Due uffici incollati l'uno all'altro. Due magistrati che il destino ha messo sullo stesso corridoio. Uno, il PM Fiordalisi rimase coinvolto a vario titolo nel famoso rapporto Granero fatto per conto del Ministro degli Interni nel 1991. Rapporto che lo fece allontanare dalla procura di Paola per "incompatibilità ambientale". Ora Fiordalisi si ritrova nello stesso tribunale riabilitato dal CSM il mese di luglio del 2004. E si trova a pochi metri dall'ufficio del PM Greco che dopo ben 14 anni, prosegue nell'inchiesta sulla Jolly Rosso. La stessa che fu di Fiordalisi nel 1990 che invece chiuse clamorosamente. Un'inchiesta quella di oggi che appare intricata ma che certamente se non riportata sui giusti binari non porterà a nulla, essendo passati molti anni e soprattutto perchè non esistono più prove concrete su cosa trasportasse quella nave. Prove scomparse ma anche fatte scomparire e sicuramente anche sotterrate fra Amantea e Serra d'Aiello. Intervistato il 9 febbraio scorso, da Luigi Politano di "Nessuno TV", un network di TV e giornalisti indipendenti, Nuccio Barillà presidente regionale della Legambiente, ha dichiarato: *"Il caso Jolly Rosso si fa ulteriormente intricato anche a causa de inumerosi salti di Procure. Prima se ne è occupata la Procura di Paola con il PM Fiordalisi, ma non c'è traccia di ciò che abbia fatto in questi 3 anni, poi la questione è passata alla Procura di Reggio Calabria, quindi di nuovo a Paola".* Già, non c'è traccia di quali indagini siano state fatte dal PM Fiordalisi. Si parla di un'archiviazione interna alla stessa Procura, ma anche di questa presunta archiviazione non c'è traccia. Gli atti sono tutti secretati e la richiesta fatta da me, alla procura di Paola nel mese di dicembre, in qualità di giornalista e collaboratore di Mezzoeuro, è finita nel nulla. Gli atti sono secretati mi è stato risposto dal vigile Emilio Osso, stretto collaboratore nell'inchiesta del PM Greco, prima richiamato ad Amantea ed ora rimesso al suo posto a Paola. Ma cosa si vuole secretare non si è ben capito, anche leggendo tutti gli articoli usciti sul settimanale L'Espresso, o gli altri sul Quotidiano, questo non si capisce. L'unica cosa che si capisce, che gira nell'aria di Amantea, è che l'inchiesta si chiuderà con un grosso buco nell'acqua e le risposte che tanti cittadini hanno atteso non arriveranno mai. A cominciare dal sapere chi aiutò la ditta Messina a scaricare il materiale all'interno della nave. Per proseguire e sapere quale ditta trasportò i rifiuti nei siti individuati nel comune di Serra D'Aiello ed Amantea. Chi materialmente chiamò la ditta e chi fece individuare i siti dove seppellire i rifiuti. I cittadini tutti e qualsiasi persona con una piccola presenza di materiale celebrare nel cranio, capisce che di mezzo c'è stata per forza la mafia. Nel 1990 le cosche del tirreno erano ben attive e operanti. Molti boss erano ancora liberi e le truppe erano ben potenti su tutto il territorio.: "Sono circa 14 anni che ci si chiede come la Jolly Rosso sia arrivata fino ad Amantea e cosa trasportasse.- dice Barillà- Sarebbe dovuto essere il suo ultimo viaggio prima dell'autoaffondamento. Ma l'allagamento non riuscì. Il maltempo e le correnti la trasportarono sulla costa dove si spiaggiò." "I Calabresi la vivono male" – conclude Barillà. "I ragazzi di Amantea-scrive Luigi Politano- sostengono di sapere dove i rifiuti tossici siano stati seppelliti. Si parla di diossina, granulato di marmo e PCB che non provengono da industrie calabresi. Hanno fondato un comitato in nome di Natale de Grazia, il capitano morto in circostanze misteriose mentre investigava su questa storia e sulla cui vicenda al momento nessuno sta indagando. Nel secondo periodo, **il PM Neri ha condotto una indagine che è arrivata fino a Giorgio Comerio, noto faccendiere che si occupava anche di smaltimento di scorie nucleari**, dopo che il comandante in seconda della Capitaneria di Porto di Vibo Valentia aveva ritrovato sulla Jolly Rosso dei documenti dell'ODM, società di proprietà dello stesso Comerio". L'inchiesta porta alto e lontano da Amantea ma è lo stesso PM Greco, intervistato anch'egli da Nessuno TV che spiega che non si indaga su Iliaria Alpi e che i dubbi dell'inchiesta restano tutti sullo spiaggiamento e su quanto avvenuto ad Amantea quella notte. "Il comandante Bellantone salì su quella nave" dice Greco a Nessuno TV ed aggiunge: "Nel 1994, viene uccisa Iliaria Alpi. L'inchiesta sulla Jolly Rosso all'epoca era seguita dal PM Neri. Sono state trovate delle carte attribuibili a *Sergio Comerio*, che riferiscono di ciò che Iliaria Alpi aveva probabilmente scoperto. Nello studio di Comerio fu rinvenuto il certificato di morte di Iliaria. IL PM Greco: "Io non ho un'indagine su Iliaria Alpi, ho una inchiesta sulla Jolly Rosso. Dalla quale sono risultate attività che si svolgevano in Somalia, nelle quali potrebbe essersi imbattuta Iliaria Alpi". Greco si riferisce ad una serie di traffici che si svolgevano, appunto, in Somalia tra cui quello di armi nonché alla vicenda dell'affondamento e del sotterramento delle scorie nucleari. L'inchiesta è intricata anche perché va avanti da 15 anni. Giuseppe Bellantone, della capitaneria di porto di Vibo Valentia, sostiene che 2 agenti dei Servizi Segreti salirono sulla Jolly Rosso il giorno stesso e che fu lui a trovare le carte di Comerio. La stessa difesa della Ignazio Messina, però, la società armatrice della nave, nega il ritrovamento di quelle carte ed asserisce che l'ODM sia stata fondata 3 anni dopo. Un mistero nel mistero. Aggiunge Greco: "Allo stato attuale non ci sono carte che testimonino il coinvolgimento del Comerio. C'è una testimonianza che riferisce di aver visto questo tipo di documenti. La procura di Reggio Calabria ha comunque svolto indagini tese a riscontrare l'eventuale traffico di rifiuti tossici." Il PM, insomma dice Nessuno TV, non sembra portare avanti alcuna inchiesta su Comerio, mentre il precedente, Neri, era decisamente convinto del suo coinvolgimento. Ma qui aggiungiamo noi. Se Bellantone è salito sulla nave, come dice il PM Greco, addirittura con due agenti dei servizi segreti, perché non è ha riferito al PM Fiordalisi titolare dell'inchiesta? Ha ritrovato i documenti della Comerio? Bellantone ha quindi capito che quella nave trasportava materiale

quantomeno dubbio. Perché non ha detto al PM Fiordalisi che qualcosa non andava e che bisognava meglio approfondire la vicenda ? Ed invece ecco che a distanza di pochi mesi dallo spiaggiamento si archivia tutto. Perché non esiste un atto di archiviazione vero e proprio ? Ma si parla di una specie di archiviazione interna alla Procura stessa ? Sta qui il vero ventre molle di tutta l'operazione ed è da qui che bisognerebbe partire per capire cosa veramente successe in quei giorni. Dallo spiaggiamento misterioso al comunicato alla Gazzetta del Sud al giornalista, Gaetano Vena sulla fine dell'inchiesta. L'articolo fu fatto per iniziativa dello stesso giornalista o vi fu un comunicato stampa partito dalla Procura stessa ? Ecco l'articolo uscito sulla Gazzetta del Sud del 20 giugno 1991 a firma di Gaetano Vena.

#### **QUASI COMPLETATA L'OPERAZIONE DI DEMOLIZIONE DELLA "ROSSO" di Gaetano Vena.**

**Amantea: Nessun materiale nocivo all'interno dei container trasportati dalla nave arenata PAOLA.** -- Si sta quasi completando ad Amantea, l'operazione di demolizione della grossa nave da carico "Rosso" della società Ignazio .Messina SpA di Genova, che proveniente da Malta e diretta a La Spezia, si arenò sulla spiaggia in località "Le Formiciche" il 14 dicembre dello scorso anno per una violenta tempesta di mare: . All'atto dell'insabbiamento del cargo nella zona si era creato un falso allarme facendo supporre che trasportasse container con materiale inquinante mentre gli stessi container da quanto è risultato dall'inchiesta giudiziaria contenevano vettovaglie varie tra cui sostanze alimentari e generi di consumo. L'inchiesta è stata diretta dal sostituto procuratore della Repubblica di Paola, dott. Fiordalisi e coordinata dal comandante in seconda della capitaneria di porto di Vibo Valentia, capitano di fregata Giuseppe Bellantoni. Il fatto, però, che per oltre sei mesi il relitto è rimasto arenato nella suggestiva spiaggia ha creato non pochi problemi sotto il profilo turistico-ambientalistico. L'assessore provinciale di Cosenza Salvatore Caruso, che è anche, capogruppo consiliare del Psi al Comune di .Amantea, per due volte si è rivolto al ministero della Marina Mercantile che è intervenuto opportunamente per sollecitare la rimozione del relitto che in ultima analisi è stato deciso di demolire. Il Consiglio Comunale di Amantea, su proposta dello stesso Caruso, si è costituito parte civile per gli eventuali danni che lo stesso relitto potrebbe causare. "Ora - ha ribadito l'assessore provinciale Caruso- vogliamo che sia ridata alla spiaggia piena efficienza per essere utilizzata nell'imminenza della stagione balneare»: Dopo altre e considerazioni polemiche Caruso ha rilevato «come è difficile in Calabria affrontare problemi di ordinaria amministrazione che mentre in Liguria o, nel Nord Italia vengono risolti al massimo in qualche mese, da noi ci vogliono almeno sei mesi. E se ora ci siamo finalmente riusciti -- ha concluso - debbo pubblicamente ringraziare la "Gazzetta del Sud" che- su questo problema ha dimostrato grande sensibilità». I lavori di demolizione del Cargo sono stati curati dalla società dell'armatore della stessa nave e dalla Mosmode Sas di Crotone.. La capitaneria di porto di Vibo Valentia di cui è comandante il capitano di fregata Vincenzo Milo, ha fatto obbligo all'armatore della Rosso di: depositare un miliardo con fideiussione bancaria o polizza assicurativa. E' stata inoltre ordinata una recinzione con apposite segnalazioni nell'arco di mezzo chilometro con il divieto di navigazione, pesca e ancoraggio. Ultimati i lavori di demolizione si dovrebbe procedere alla pulizia della spiaggia e al suo livellamento per riportarla al suo stato originario. Se ciò non fosse possibile per il cattivo tempo, secondo quanto ci è stato confermato dall'autorità competente, si provvederà a chiudere il pezzo di spiaggia non recuperato.

In effetti sulla stessa linea dell'articolo si muove anche l'armatore Comerio il quale nega decisamente ogni coinvolgimento nel traffico di rifiuti tossici. **Ma la nave subì un incendio misterioso già nel 1978 in un porto della Turchia. Me lo riferisce un marittimo di San Nicola Arcella, imbarcato proprio sulla Jolly Rosso in quegli anni. "Partivamo da La Spezia – mi dice il marittimo che ha voluto restare anonimo - con carichi enormi di tutti i generi, che andavano dalle auto di lusso come le Mercedes che portavamo in Arabia Saudita, a frigoriferi. Ma all'interno delle stive c'erano anche enormi container che nessuno di noi sapeva cosa contenessero. Poi ricordo bene quella notte in un porto della Turchia lo spaventoso incendio che rischiò di distruggere completamente la nave".** Una nave quindi scalognata ma soprattutto misteriosa nei suoi traffici. Ecco cosa ha detto intervistato sempre da Nessuno TV il mese scorso **Giorgio Comerio**, il responsabile della ODM, cioè dell'impresa che negli anni passati è stata indagata per lo smaltimento illegale di rifiuti nucleari tossico-nocivi. "Ho partecipato ad un progetto della Comunità Europea, ho ricevuto dal Consiglio dei Ministri circa 120 milioni di dollari. I nostri clienti sono Governi: Francia, Germania, Olanda. La proposta che è stata valutata da tanti anni è quella per cui il cliente ci consegna il materiale radioattivo in contenitori schermati, quindi questi vengono posti all'interno di grossi scafi a forma di siluro, in grado di resistere per migliaia di anni".

**Smaltire i rifiuti nucleari sparandoli in fondo al mare. In tutto ciò Comerio risulta non essere indagato** Ma noi abbiamo le carte sequestrate nel 1995, che testimoniano i rapporti che l'ODM aveva con uomini di parecchi Governi del sud del mondo, per individuare le zone di mare dove sparare questi missili.

Rimane, inoltre, **il mistero del certificato di Morte di Ilaria Alpi che fu ritrovato in un primo momento nell'ufficio di Comerio e che poi, misteriosamente, sparì.** Da fonte certa, all'interno della Procura di Reggio Calabria, si sa che copia di tale certificato esiste e fu fatta, probabilmente, da Natale de Grazia, il capitano di corvetta morto in circostanze misteriose".

Insomma troppa carne sul fuoco e troppe reticenze sull'argomento, ma a detta di tanti i misteri sono tutti racchiusi fra Amantea e Paola, partendo proprio dalla prima inchiesta.  
28 febbraio 2005

---

**ANCHE IL SETTIMANALE "CARTA" SI OCCUPA DELLA JOLLY ROSSO  
CON UN ARTICOLO  
DI CLAUDIO DIONESALVI**

Tratto da "Carta", 7 gennaio 05

**LE LEGGENDE DELLA CANTINA DEL RIZZO**

La cantina del Rizzo è un romantico rifugio dove consumare del buon vino e il miglior spezzatino di maiale della costa tirrenica cosentina. A poche centinaia di metri, in parallelo, scorrono la strada statale, i binari, la spiaggia, il mare. Il re Nettuno scelse di ambientare qui una brutta storia, quando in una notte di dicembre del '90, durante una tempesta, sospinse sulla spiaggia di Amantea una nave abbandonata, di colore rosso. Nelle ore successive, una serie di coincidenze, strani avvenimenti e personaggi oscuri si materializzarono intorno a quel relitto. Questo fatto fece intuire al genius loci ch'era avvenuto qualcosa di tremendamente losco. La nave, destinata ad affondare al largo, sarebbe finita invece sulla costa a causa di un'imprevista mareggiata, e avrebbe trasportato, nonché scaricato in zona, un carico misterioso. Rifiuti tossici o scorie radioattive! Fu quello l'inizio di un thriller, esploso però a scoppio ritardato. Quindici anni ci sono voluti perché le carte dell'inchiesta giudiziaria relativa a quell'episodio tornassero alla procura competente; perché una commissione parlamentare ascoltasse quanto avessero da raccontare i testimoni; perché i macromedia cominciasse a parlare di intrighi internazionali e devastazione ambientale. I 'Mantiuati, comunque, hanno sempre avuto le idee chiare. Lo sanno bene gli avventori della cantina del Rizzo. "Ma quale Jolly Rosso e Jolly Rosso. Io a quest'ora, se non mi avesse morso un cane, sarei a Messina al seguito dell'Atalanta. Gli atalantini sono fratelli nostri". Fabio ha 35 anni, è amanteano da infinite generazioni, e nella vita fa l'ultrà. Tra i supporters bergamaschi e la splendida cittadina del basso tirreno cosentino c'è un'affinità elettiva sbocciata spontaneamente. Ogni anno molti giovani atalantini scendono a villeggiare ad Amantea. Numerosi ragazzi amanteani ricambiano seguendo la squadra neroblu. Ma se il gorgo massmediatico e l'ombra purpurea di quella motonave continueranno ad

avvelenare le coscienze dei villeggianti, c'è il rischio serio che l'estate prossima ad Amantea scenderanno solo gli atalantini. Almeno quelli, notoriamente, pur di difendere i propri miti, sarebbero capaci di sfidare qualsiasi minaccia. Già, ma gli altri diecimila villeggianti che da sempre sbarcano quaggiù? Che faranno? Una mezza verità fa più danni di una fesseria intera. E siccome la procura non ha niente in mano, la verità rischia di rimanere dimezzata. Domande e dubbi che tormentano tutti. Fabio non vive di turismo, eppure della sua terra conosce ed ama pure le viscere. Oggi è uno stimato insegnante. Nel '90, quando la stramaledettissima motonave si strofinò sulla sabbia di Amantea, oltre a fare l'ultrà, scriveva per una testata poi passata a miglior vita: "L'Insero di Calabria". Se lo ricorda benissimo. "Avevmo subito la sensazione che all'interno ci fosse qualcosa di losco. Cercai di saperne di più. Mi dissero che la vicenda era da considerarsi chiusa". Prima d'essere dirottate a Reggio, dove saranno accorpate agli atti di un'altra inchiesta aperta per un episodio analogo, le carte stazionarono sulla scrivania di un pubblico ministero che, poco più di un decennio dopo, conoscerà una discreta notorietà. Il Pm Domenico Fiordalisi, assurto alle cronache per essere il titolare dell'inchiesta Noglobal, operava già. Attualmente, ad indagare sul caso della motonave è il dottor Greco della procura di Paola. I cronisti si chiedono come mai il medesimo tribunale che nel '91 dichiarò di aver trovato nei container trasportati dalla Jolly Rosso "sostanze alimentari e generi di consumo", oggi batta la pista delle scorie inquinanti. La risposta potrebbe essere custodita nelle parole del magistrato ispettore Francantonio Ganero, che proprio in quei giorni, nell'ambito di un'inchiesta disposta dal ministero di Grazia e Giustizia per fatti non concernenti la vicenda Jolly Rosso, a pagina 286 della relazione, trattando proprio la posizione del Fiordalisi, scrive: "Si è già osservato che il problema dell'affermazione del proprio potere, difficile da cogliere e soprattutto da far emergere probatoriamente in maniera inequivoca, attraversa e impronta di sé tutti i comportamenti dei sostituti della procura della Repubblica di Paola ed anche quando non si riesce a tipizzarlo in un singolo fatto disciplinarmente rilevante, è un grave elemento di compromissione del corretto funzionamento di quell'ufficio che lo scrivente ritiene di dover segnalare". Da quel tempo, in Amantea, sono circolate solo moderne leggende marittime. La saggezza popolare è pervenuta ad autonome conclusioni. Se nei centri limitrofi la gente rispecchia lo stereotipo del calabrese che sorride poco, i 'Mantiuati invece,

a differenza delle altre comunità locali un po' musone, dietro occhi mediorientali sfoderano ospitalità greca. Sono abituati a mescolarsi col turista. Basta fare una passeggiata, per captarne le rivelazioni. Si sussurra di famiglie che facevano la fame prima di quell'inverno, ma poi improvvisamente si arricchirono. Si attribuisce ai politici ed alla locale malavita, che avrebbero avuto certamente un ruolo, una sorta di ignoranza sulla presunta entità nociva di quei container. Insomma, colpevoli sì, ma forse sostanzialmente inconsapevoli. Vittorio è un operaio quarantenne e ha una sua versione dei fatti: "Qui la storia di quella carretta l'abbiamo sempre saputa. Se danno c'è stato, ormai è tardi. Minchia, nun simu mùarti intra 14 anni, nun murimu mò. Speriamo solo che si sbrighino a fare chiarezza. E poi ci sono altri problemi che rischiano di passare inosservati. L'erosione costiera, per esempio. Negli ultimi decenni, hanno buttato cemento ovunque. Adesso il mare si è fatto sotto, e i bracci di massi e detriti che si stanno costruendo a protezione del litorale, rischiano solo di peggiorare la situazione". Meno rassegnato è Pino Posteraro, esponente del comitato "Natale De Grazia", intitolato al comandante della Capitaneria di Porto che perse la vita in circostanze poco chiare, proprio mentre indagava sul caso: "Alla manifestazione del 10 dicembre scorso hanno aderito tantissimi cittadini, nonché rappresentanti delle istituzioni locali. La forza e la voglia di chiedere verità ci sono. Abbiamo fretta che emerga. Recentemente è stata presentata un'interrogazione in consiglio regionale. In essa si chiede che i siti di località Foresta e Grassullo, in cui sarebbero stati depositati questi rifiuti radioattivi, siano al più presto bonificati. Il consiglio regionale ha votato una mozione favorevole. Non possono tirarsi indietro". Pochi mesi mancano alla scadenza del tempo che la giustizia si concede di norma per lavorare. Poi, della nave Jolly Rosso resteranno per sempre solo spettri. E certi fantasmi sono difficili da scacciare.

Claudio Dionesalvi

---

**AMANTEA: UNA MANIFESTAZIONE PER LA JOLLY ROSSO SILENZIOSA E POCO PARTECIPATA  
DALLA POPOLAZIONE MENTRE SI INFITTISCONO I MISTERI ATTORNO ALLA NAVE**

di Francesco Cirillo

pubblicato su Mezzoeuro della Calabria del 18 Dicembre 2004





Se non fosse stato per la partecipazione degli studenti del Liceo Scientifico di Amantea si potrebbe parlare di un vero e proprio fallimento della manifestazione svoltasi venerdì 10 dicembre per richiedere la verità sulla, oramai famigerata, Jolly Rosso. La popolazione ha paura a parlare di quella nave fantasma e del suo carico ed ha paura finanche farsi vedere partecipare ad una manifestazione. Se ha paura è solo perché sa che dietro a quei rifiuti ed a quella maledetta nave c'è la mafia. Mafia illegale e mafia politica. Molti negozi sono rimasti chiusi, al passaggio dei manifestanti. Alcuni negozianti avevano affisso sulla saracinesca un cartello di adesione alla manifestazione altri niente. E la sera prima, qualcuno ad arte, e sarebbe interessante sapere chi, ha sparso la notizia che i no global presenti alla manifestazione il giorno dopo, avrebbero spaccato le vetrine provocando scontri con le forze dell'ordine. Chi ha messo in giro questa voce lo ha fatto esclusivamente per giustificare una non partecipazione alla marcia, che è stata assolutamente pacifica, ma completamente isolata. Isolata dalla gente soprattutto ma anche dai livelli alti delle istituzioni, come quella della Regione per esempio che non era rappresentata da nessuno della maggioranza. Le assenze istituzionali la dicono lunga anche sulla complessità che l'inchiesta ha assunto. A confermarlo è lo stesso titolare dell'inchiesta il sostituto procuratore Francesco Greco al TG3 Ambiente di sabato scorso. Alla domanda se si sentiva aiutato dalle istituzioni ha risposto con un secco no. L'assenza delle istituzioni d'altra parte risulta evidente. Per esempio, invece di aiutare il magistrato Greco a continuare l'inchiesta con due suoi collaboratori esperti oltre che fidati, questi gli sono stati tolti. Il vigile di Amantea Emilio Osso era un bagaglio di conoscenza riguardo al territorio. Ha lavorato indefessamente per mesi alla Procura di Paola su tutti i problemi dell'inquinamento della costa tirrenica. Ha scandagliato metro per metro tutti i fiumi, i ruscelli, i più piccoli rivoli di scarico. Ebbene una persona così viene richiamata dal sindaco di Amantea, per dirigere il traffico, e nessuno muove un dito per difenderlo nel luogo dove lavora ed ha lavorato per la salute ed il bene di tutta la collettività? Emilio Osso per pura coincidenza aveva fatto anche il militare con De Grazia e lo conosceva quindi molto bene anche dal punto di vista umano. La manifestazione ad

Amantea era stata organizzata proprio nel giorno del decennale della morte misteriosa del comandante di corvetta Natale De Grazia avvenuta il 13 dicembre del 1995 . Ed anche il Comitato Civico che si è formato ad Amantea per il raggiungimento della verità sulla Jolly Rosso ha ben pensato di dedicare al comandante il suo nome. De Grazia, era pedina importante di tutta la vicenda . Indagava sulla Jolly Rosso e si muoveva per tutto il mediterraneo seguendo le piste delle navi che partivano da La Spezia per approdare con il loro carico di rifiuti tossici in paesi del terzo mondo o per sparire fra i flutti dei mari in tempesta. Ne sono sparite così oltre 50 e con loro anche tutto il carico di morte. La motonave Jolly Rosso non riuscì ad affondare davanti Amantea e il mare mosso in quella notte del 14 dicembre del 1990 la spinse sulla spiaggia di Formiciche fra Campora San Giovanni e Amantea. Una verità , richiesta lungamente, che stenta a venire fuori nonostante i numerosi articoli sulla stampa regionale e nazionale, nonostante una commissione parlamentare d'inchiesta , nonostante la Procura di Paola abbia aperto un'inchiesta ed il sostituto procuratore Francesco Greco titolare dell'inchiesta ci si stia spendendo a tempo pieno. C'è evidentemente un tappo che non si riesce a togliere, mentre le voci di strada si fanno sempre più insistenti sul coinvolgimento di mafiosi della zona, sul lassismo degli organi regionali e locali del tempo ( c'era alla Regione la Giunta Olivo) , sui dubbi che provengono proprio dal comportamento della stessa Procura di Paola nel lontano 1990. Si affacciano molti dubbi , per esempio , sul perché la Procura di Paola allora si affrettò ad archiviare il caso della nave, spingendo addirittura la stampa locale a scrivere della diffusione di notizie false. Sembra che nel Tribunale di Paola ,non ci siano neanche carte scritte su quel periodo. Né le motivazioni della chiusura dell'indagine, né del perché si sia trasferito tutto a Reggio Calabria. D'altra parte il clima che si è voluto creare attorno allo spiaggiamento della nave fu subito quello della sminuizione di tutta la vicenda. Erano anni bui per la Procura di Paola investita da veleni incrociati fra i magistrati stessi e percorsa da continui indagini ed investigazioni da parte del governo di allora. Si capisce che in questo clima sia stato facile far perdere le tracce dell'inchiesta. Ecco difatti cosa scriveva la Gazzetta del Sud, giornale sempre ben informato di fatti giudiziari il 20 giugno 1991 all'indomani della demolizione della nave :

**“QUASI COMPLETATA L'OPERAZIONE DI DEMOLIZIONE DELLA "ROSSO".Amantea: Nessun materiale nocivo all'interno dei container trasportati dalla nave arenata .** PAOLA. -- Si sta quasi completando ad Amantea, l'operazione di demolizione della grossa nave da carico "Rosso" della società Ignazio .Messina Spa di Genova, che proveniente da Malta e diretta a La Spezia, si arenò sulla spiaggia in località "Le Formiciche" il 14 dicembre dello scorso anno per una violenta tempesta di mare. All'atto dell'insabbiamento del cargo nella zona si era creato un falso allarme facendo supporre che trasportasse container con materiale inquinante mentre gli stessi container da quanto è risultato dall'inchiesta giudiziaria contenevano vettovaglie varie tra cui sostanze alimentari e generi di consumo. L'inchiesta è stata diretta dal sostituto procuratore della Repubblica di Paola, dott. Fiordalisi e coordinata dal comandante in seconda della capitaneria di .porto di Vibo Valentia, capitano di fregata Giuseppe Bellantoni. Il fatto, però, che per oltre sei mesi il relitto è rimasto arenato nella suggestiva spiaggia ha creato non pochi problemi sotto il profilo turistico-ambientalistico. L'assessore provinciale di Cosenza Salvatore Caruso, che è anche, capogruppo consiliare del Psi al Comune di .Amantea, per due volte si è rivolto al ministero della Marina Mercantile che è intervenuto opportunamente per sollecitare la rimozione del relitto che in ultima analisi è stato deciso di demolire. Il Consiglio Comunale di Amantea, su proposta dello stesso Caruso, si è costituito parte civile per gli eventuali danni che lo stesso relitto potrebbe causare. “

La Gazzetta riferisce che dal *“ risultato dall'inchiesta giudiziaria i container contenevano vettovaglie varie tra cui sostanze alimentari e generi di consumo”*. Perché , sarebbe necessario chiarire, questa fretta a sminuire il problema , a sottovalutare le evidenti prove del carico all'interno della nave, evidente anche dagli stessi filmati trasmessi a TG Ambiente a distanza di 14 anni. Qualcuno ha sicuramente voluto coprire tutta l'operazione, ed è stato questo comportamento in definitiva, che ha fatto sì che l'inchiesta venisse seppellita per 14 anni nella Procura di Reggio Calabria strappandola alla sede naturale che era quella di Paola. I silenzi omertosi della popolazione ( molti cittadini conoscono per esempio dove sono finiti diversi container vuoti che erano all'interno della nave e regalati dalla ditta demolitrice ad operai della zona che vi lavoravano come manovali) . Anche i dubbi fra le stesse istituzioni la dicono lunga sul clima che si è venuto a creare attorno al caso che si vorrebbe archiviare nuovamente per la seconda volta e con esso tutti i veleni sparsi

per il territorio. Non sarebbe logico, per esempio, controllare oggi la qualità delle acque potabili nel territorio di Amantea. Le discariche ritrovate nelle località Grassullo e Serra d'Aiello sono siti dove esistono sorgenti che portano acque a tutta Amantea. E' procurato allarme mettere in allerta la protezione Civile, il PMP provinciale, l'ASL ? Nella manifestazione di venerdì 10 si è gridato a lungo sulla richiesta di avere verità . Si è detto anche dal palco gremito di politici, alcuni dei quali lì per riciclarsi. Ma la verità che gli ambientalisti del tirreno hanno richiesto è una verità che vada anche oltre alla sola nave Jolly Rosso ed investa tutto il tirreno cosentino. Territorio che proprio dagli anni 90 è diventato sede di sotterramenti di rifiuti. Dai rifiuti ospedalieri trovati alla fine del 1989 in una fornace abbandonata nel comune di Santa Domenica Talao, al materiale di origine animale scaricato nella discarica di Costapisola a due chilometri da Scalea, al recente sotterramento di milioni di litri di sangue di provenienza animale avvenuto chissà dove. E resta misteriosa anche il carico di rifiuti tossici trovato proprio a seguito del ribaltamento del camion stesso che li trasportava , avvenuto proprio in località Tonnara di Amantea l'8 settembre del 2001. Troppe insomma le coincidenze e le verità nascoste, e se come rivela il settimanale L'Espresso nell'ultimo numero , sulla presenza della P2 di Licio Gelli nella storia del traffico internazionale di armi e rifiuti sarebbe interessante conoscere l'attività sul Tirreno cosentino dell'ordine dei "Cavalieri di Malta" misteriosa associazione fra la massoneria e i poteri politici occulti e che opera nel nostro territorio attivamente. Per esempio sarebbe interessante sapere chi c'era a Fuscaldo la sera del 6 luglio 1999 alla cerimonia in onore del Patriarca della Chiesa Cattolica Ortodossa americana e reggente della Federazione dei priorati autonomi dell'Ordine di San Giovanni di Gerusalemme Cavalieri di Malta? Un sacco di personalità, compresi un senatore cossigliano poi approdato al centro-sinistra, un onorevole di Forza Italia poi approdato anch'egli al centrosinistra, un magistrato della Procura di Paola, un dirigente nazionale di Alleanza Nazionale. Cosa avevano in comune tutti i presenti ? poteri occulti economici, trasversalità politiche strane fanno sì che la gente che sa, che vede, che annuisce resti in silenzio attendendo segnali concreti dalle istituzioni nelle quali ancora crede.

Troppe sono le coincidenze ma anche troppi i fatti di cui tutti si dicono a conoscenza e che proprio per questo ci si chiede perché non si sia intervenuto in tempo. Lo si evince finanche dal **resoconto stenografico della seduta del 15 luglio del 2004 sulla Jolly Rosso che per la prima volta viene pubblicato. Alla presidenza del vicepresidente è l'on.ClementeMastella .l'interrogante è l'On.Vianello dei DS , per conto del Governo le risposte sono del Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento, senatore Ventucci. Dalla lettura del verbale si evince e si rimane sconcertati dal fatto**

che il Governo praticamente dimostra di essere a conoscenza di tutto il movimento delle navi. Conosce cosa voleva fare la ditta Messina che gestiva le navi come quella arenata ad Amantea, si conoscono i siti inquinati “ con particolare riferimento a Grassullo, nel comune di Amantea (in provincia di Cosenza), e a Foresta Aiello, nel comune di Serra D'Aiello (sempre in provincia di Cosenza)”. Si conoscono i piani segreti trovati sulla nave per sparare con missili teleguidati i rifiuti tossici nei fondali del mediterraneo. Dice infine il rappresentante del Governo, onVentucci, che il magistrato Francesco Greco può usufruire di tutti i fondi che ritiene necessario per portare a termine il disinquinamento dell'area.

***(Presunta esistenza di una rete internazionale per il traffico illecito di rifiuti pericolosi e radioattivi via mare - n. 2-01216)***

PRESIDENTE L'onorevole Vianello ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01216 (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti*)

MICHELE VIANELLO. Signor Presidente, vorrei spiegare brevemente il senso della mia interpellanza che prende le mosse da un articolo pubblicato recentemente sul settimanale *L'Espresso*. Qualcuno infatti potrebbe meravigliarsi del fatto che sia sollevato un problema risalente al 14 dicembre 1990 (l'episodio ha come protagonista una notissima nave dei veleni, la Jolly Rosso). La procura della Repubblica di Paola, come è noto, ha aperto un'inchiesta sulla vicenda soprattutto per individuare e successivamente bonificare il luogo in cui si è riversato il veleno contenuto nella motonave. Vogliamo ricordare con forza questa vicenda attraverso un'interpellanza per vari motivi. Quello riguardante le «navi a perdere» è fenomeno che ancora si verifica: è una delle vie attraverso le quali, tuttora, si smaltiscono (per usare un eufemismo) i rifiuti tossico-nocivi e nucleari. Riteniamo si debba prestare grande attenzione a questo fenomeno per stroncarlo definitivamente e porre fine alle attività di personaggi, come Giorgio Comerio, noto trafficante e faccendiere di rifiuti tossico-nocivi, peraltro coinvolto nella vicenda Ilaria Alpi. Infine, crediamo si debba intervenire su società armatoriali, come quella di Ignazio Messina che ha gestito questa vicenda, che non possono continuare ad operare. Infatti, in qualche modo, si continua a legittimare questi traffici. La procura di Paola disperatamente chiede fondi per continuare questa inchiesta. L'obiettivo dell'interpellanza, al di là delle singole richieste, è di chiedere al Governo che la procura di Paola sia aiutata nella sua attività. Se si riuscisse ad individuare le responsabilità e ad intervenire, forse potremmo cominciare, non dico a risolvere, ma sicuramente a porre un limite ad un fenomeno che è un po' una vergogna internazionale, ossia lo smaltimento illecito dei rifiuti tossico-nocivi e nucleari. Ringrazio anticipatamente per la risposta che il Governo fornirà.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento, senatore Ventucci, ha facoltà di rispondere.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, il 14 dicembre 1990, la motonave Rosso (ex Jolly Rosso, come ha ricordato l'onorevole Vianello), con bandiera italiana di proprietà della società Ignazio Messina e C. con sede a Genova, partita dal porto di Malta con destinazione La Spezia, si è arenata sulla spiaggia di Camponara San Giovanni, frazione di Amantea, in provincia di Cosenza. La motonave, con a bordo 16 membri di equipaggio, stava trasportando un carico di nove *containers* contenenti, secondo quanto dichiarato dal comandante e dal primo ufficiale di coperta, 23.325 tonnellate di nylon, 75.465 tonnellate di tabacco, 70 tonnellate di prodotti per bevande. A seguito dell'incidente, l'armatore della nave ha adottato tutte le misure necessarie per prevenire eventuali danni all'ambiente marino, data la presenza a bordo di carburante e lubrificante, il cui quantitativo è stato determinato a seguito di un sopralluogo fatto eseguire dal registro italiano navale. Il relitto è stato immediatamente circoscritto con panne galleggianti fornite dal rimorchiatore Corona, dislocato nel porto di Vibo Valentia.

Le operazioni di rimozione del combustibile, ad eccezione dei residui oleosi presenti nella stiva numero 2, sono iniziate il 22 dicembre 1990 e sono state affidate alla società Siciliana Off Shore Srl e alla Calabria di Navigazione Srl. Il lavoro è stato completato l'8 gennaio 1991. Il recupero del relitto è stato affidato alla ditta Smit Tak di Rotterdam che, dopo alcuni tentativi infruttuosi, ha rinunciato all'incarico dandone comunicazione, in data 2 marzo 1991, alla società armatrice. In data 17 gennaio 1992, la proprietà del relitto è passata, dalla società Ignazio Messina e C. alla società MO.SMO.DE di Crotone, che ha richiesto alla capitaneria di porto di Vibo Valentia l'autorizzazione alla demolizione della motonave ed alla bonifica

dell'arenile.

Per quanto riguarda gli accertamenti effettuati per risalire alle cause del sinistro e all'eventuale sussistenza di responsabilità, la predetta capitaneria di porto di Vibo Valentia ha avviato una inchiesta, da cui è emerso che l'arenamento della nave è stato causato dallo sbandamento di quest'ultima, per una infiltrazione d'acqua nella stiva poppiera e dal successivo blocco dei motori. Inoltre, i vigili del fuoco di Catanzaro, a seguito dell'allarme diffusosi tra la popolazione per un presunto traffico di materiale radioattivo, hanno effettuato ulteriori accertamenti, utilizzando specifiche apparecchiature per la misurazione della radioattività che, comunque, non hanno registrato alcuna contaminazione a livello del suolo. Nel mese di giugno 2003 la procura della Repubblica di Lamezia Terme ha trasmesso alla procura della Repubblica di Paola gli atti relativi allo spiaggiamento della motonave Rosso e, 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 stato già autorizzato l'interramento, nella discarica comunale di Grassullo dell'agro nei pressi di Amantea, del carico ufficiale di bordo. I lavori di scavo nella zona Foresta di Serra d'Aiello, fino ad una profondità di metri otto, hanno accertato la presenza di fanghi industriali, e le analisi dei campioni prelevati nei vari strati hanno evidenziato la presenza di sostanze chimiche. Inoltre, pressola procura di Paola, le indagini sono ancora in corso, in quanto, anche sulla base di riprese video amatoriali, acquisite dallo stesso ufficio, risulta che al momento dell'incidente la nave «galleggiava» e, solo in una fase successiva, presentava una apertura sulla fiancata. La vicenda, peraltro, è stata oggetto di due procedimenti penali, uno presso la pretura e, l'altro, presso il tribunale di Reggio Calabria, quest'ultimo conclusosi con un decreto di archiviazione emesso dal GIP, su conforme richiesta del PM, in data 14 novembre 2000. Per quanto riguarda l'esistenza e l'attività di una rete internazionale per il traffico illecito di rifiuti pericolosi e radioattivi via mare, si precisa che la Commissione monocamerale di inchiesta sul ciclo dei rifiuti, istituita nella precedente legislatura, si è già occupata di questi traffici. 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 di armi. In particolare, l'inchiesta condotta dalla procura di Lecce ha individuato il cosiddetto Progetto Urano, finalizzato all'illecito smaltimento, in alcune aree del Sahara, di rifiuti industriali tossico-nocivi e radioattivi provenienti dai paesi europei. 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 - come lei ha ricordato, onorevole Vianello - 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. Il progetto prevedeva il lancio dalle navi di penetratori, cilindri metallici a forma di siluro, caricate con scorie radioattive vetrificate o cementate e chiuse in contenitori di acciaio inossidabile che si depositavano sino a 50-80 metri al di sotto del fondale marino. In alternativa si simulava l'affondamento accidentale della nave con l'intero carico pericoloso, lucrando, così, anche il premio assicurativo; tali circostanze sono state confermate dalle indagini su alcuni naufragi nel Tirreno e nello Ionio di navi assicurate dalla Lloyds di Londra. Le indagini avviate dalla magistratura calabrese nel 1994 su alcuni affondamenti sospettati nel Mediterraneo e, in particolare, lungo le coste calabresi e ioniche, hanno evidenziato un ruolo chiave del faccendiere Giorgio Comerio, in contatto con noti trafficanti di armi e coinvolto anche nella fabbricazione di telemine destinate a paesi come l'Argentina. Ulteriori indagini presso la procura di Brescia hanno evidenziato l'affondamento doloso, a Capo Spartivento, di una nave, la Rigel, carica di materiale radioattivo. Per tale attività criminosa operava, a livello internazionale, una *holding* denominata ODM (Ocean Disposal Management), dedicata all'inabissamento in mare di rifiuti radioattivi e tossico-nocivi con i penetratori, facente capo al Comerio. Inoltre, da una attenta analisi dei documenti, è emerso un imponente progetto per lo smaltimento in mare dei rifiuti radioattivi, con la scelta dei vari siti che, nel pianeta ed anche nel mar Mediterraneo, avrebbero raccolto simili pericolosi rifiuti. In particolare, il Comerio, peraltro noto trafficante di armi, aveva in animo di modificare una nave RO-RO (le stesse navi utilizzate per affondare le scorie radioattive), precisamente la Jolly Rosso, per la costruzione di particolari ordini (le telemine) o per l'alloggiamento e il lancio dei penetratori. Successivamente, il Lloyd di Londra appurava che la Jolly Rosso si era spiaggiata nel dicembre del 1990 al largo di Capo Suvero, nel territorio di Lamezia Terme, e rottamata. Che l'affondamento delle «carrette» del mare fosse un sistema conosciuto nelle varie marinerie come metodo di comode truffe alle società assicuratrici e come sicuro metodo occulto ed insospettabile per la creazione di discariche abusive di rifiuti pericolosi in mare, è stato ammesso e dichiarato apertamente dal socio di Comerio, Marino Ganzerla, che ha specificato come questo sistema interessi i mari del mondo da almeno dieci anni. Dai registri dei Lloyd's 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 al largo di Locri, carica di 900 tonnellate di solfato ammonico, e la motonave Mikigan, carica di granulato di marmo, affondata il 31 ottobre 1986 nel mare 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 Jonio meridionale, durante il viaggio da Barcellona ad Antalya (in 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 paesi europei con i quali lo stesso Comerio ha trattato e concluso contratti di smaltimento. Dalle indagini eseguite dalla capitaneria di porto di Vibo Valentia sulle cause dello spiaggiamento della nave, o meglio dal suo «non riuscito» affondamento, risulta una similitudine con le modalità che hanno visto come protagonisti gli equipaggi e i comandanti delle motonavi già menzionate. Per quanto concerne gli aspetti penali della vicenda, la procura della Repubblica di Paola ha in corso un procedimento penale relativo al presunto smaltimento di rifiuti pericolosi. Nell'ambito di tale procedimento, nel gennaio 2004, la sezione inquinamento da sostanze radioattive del reparto operativo del Comando carabinieri e tutela dell'ambiente è stata delegata, dalla predetta procura, a svolgere indagini nelle zone interessate dall'incidente, **con particolare riferimento a Grassullo, nel comune di Amantea (in provincia di Cosenza), e a Foresta Aiello, nel comune di Serra D'Aiello (sempre in provincia di Cosenza)**, dove, secondo alcune testimonianze, sarebbe stato interrato del materiale proveniente dalla motonave Rosso. In particolare, la procura ha chiesto l'effettuazione di misurazioni per un eventuale riscontro di radioattività che non ha fatto registrare variazioni rilevanti rispetto al fondo naturale di radiazione dei luoghi, mentre è stata individuata la presenza di fanghi di lavorazione industriale di minerale abbandonati nell'area di demanio pubblico. Per questi ultimi, interrati nella zona di Foresta, vicino all'alveo del fiume Oliva, in un'area verde di uso agricolo, le analisi effettuate hanno evidenziato alte concentrazioni di alcuni metalli pesanti che superano i limiti accettabili di inquinamento, provocando un pericolo concreto per il suolo, il sottosuolo ed i corpi idrici. Infine, si rappresenta che, a norma dell'articolo 4 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di spese di giustizia - decreto del Presidente della Repubblica n. 115 del 30 maggio 2002 - le spese del processo che il magistrato ritiene di dover ordinare sono anticipate dall'erario. In particolare, il pagamento è eseguito dal concessionario, che utilizza le entrate del bilancio dell'erario, di cui all'articolo 2, del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 237 e successive modificazioni, nonché quelle di cui al presente testo unico, trattenendo le somme pagate da quelle destinate all'erario a fronte delle riscossioni (articolo 173 del testo unico), o dall'ufficio postale, (articolo 174 dello stesso testo unico). L'amministrazione centrale ha provveduto ad accreditare, ai funzionari delegati, i fondi del relativo capitolo di bilancio, al fine di rimborsare all'Ente poste ed ai concessionari per la riscossione quanto da loro anticipato per le medesime spese (articolo 183 del testo unico) e il rimborso sarà effettuato dopo che i funzionari delegati avranno verificato la regolarità formale dei pagamenti eseguiti. **Ne consegue che l'effettuazione di particolari indagini da parte della procura non richiede un apposito stanziamento da parte del Ministero della giustizia, essendo le poste ed i concessionari tenuti per legge ad anticipare le spese che il magistrato ha ritenuto indispensabili per l'accertamento dei reati oggetto d'indagine.** Va, inoltre, segnalato che non risultano notizie che colleghino la motonave Rosso ed il Comerio con la vicenda degli omicidi Hrovatin e Alpi. Quest'ultimacompare, invece, nel procedimento archiviato nel 1997, nel quale il Comerio, agendo per conto dell'ODM - la già citata *holding* internazionale per l'inabissamento in mare di rifiuti tossico-nocivi - avrebbe avuto contatti con le autorità del Gambia e della Sierra Leone, con l'apparente obiettivo di realizzare i sistemi per lo stoccaggio e lo smaltimento di scorie radioattive. Si fa, infine, presente che - sulla base di quanto rappresentato dal SISDE - non sono emersi elementi riguardanti presunte indagini, svolte il 15 dicembre 1990, sul relitto spiaggiato della motonave Rosso. È stato, altresì, segnalato che Giorgio Comerio non è mai stato dipendente del SISDE, né risultano collegamenti del medesimo con il suddetto organismo.

PRESIDENTE. L'onorevole Vianello ha facoltà di replicare.

MICHELE VIANELLO. Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario Ventucci, per la precisione della risposta alla mia interpellanza. Resta solo un'osservazione da fare: la procura di Paola riceve il fascicolo tredici anni dopo. È un dato che, francamente, sconcerta. La gravità del caso è testimoniata anche dalla risposta del Governo, perché, chiaramente, vi è il dolo. Il fenomeno delle «carrette del mare a perdere» continua a sussistere. Sapremo cosa dirà la magistratura, nelle prossime settimane. È certo che rifiuti tossico-nocivi - e, forse, radioattivi - sono stati sbarcati da tale nave e sotterrati in qualche zona della provincia di Cosenza. Signor sottosegretario, tredici anni sembrano molti per un caso di tale gravità. Si tratterà, successivamente, di verificare chi dovrà bonificare - penso toccherà allo Stato -, nel caso si riscontri la presenza di rifiuti tossico-nocivi o radioattivi in un'area importante del nostro paese. Penso che dobbiamo ringraziare la procura di Paola, perché senza di essa tale vicenda sarebbe rimasta sepolta e sicuramente nessuno l'avrebbe più affrontata. Tredici anni sono, come detto, molti. Ringrazio ancora il Governo per la risposta.

# Quali i misteri della nave Jolly Rosso di Campora San Giovanni

Di Francesco Cirillo

Dopo tredici anni dal naufragio della nave Jolly Rosso sulla spiaggia di Campora San Giovanni, il 14 dicembre del 1990, ecco arrivare sul tavolo del sostituto procuratore di Paola Francesco Greco il malloppo dei fascicoli dell'inchiesta aperta dalla Procura di Reggio Calabria. Ci sono voluti tredici anni per capire che la competenza dell'inchiesta era della procura di Paola ? Misteri nei misteri. Ma il mistero più grosso resta quello di cosa trasportasse questa nave. Rifiuti tossici dicono alcuni. Droga dicono altri. Fatto sta che a distanza di tredici anni qualcuno ricorda di alcuni camion che durante una notte, trasportarono materiale prelevato dalla nave e portato in alcune cave poste fra Campora San Giovanni ed Amantea. "Le cave sono state individuate - ha dichiarato il sost. Procuratore Francesco Greco - ma resta il problema se ordinare uno scavo di parecchi metri di profondità con una spesa di centinaia di milioni senza avere la certezza di sapere cosa si possa trovare nel fondo". E' vero potrebbe essere un buco nell'acqua. Ma se fosse stato materiale "normale", perché fare i trasporti nottetempo, e perché portare tutto in una cava, e soprattutto perché sotterrare tutto ? Se erano bidoni, come qualcuno dice di ricordare, senz'altro si tratterebbe di materiale radioattivo. La Jolly Rosso aveva già fatto questo tipo di viaggi. Lo rivelano anche i documenti ritrovati sul relitto. Questo documenti potevano essere riferiti al progetto Odm del Comerio. Certo è che la nave - quando, nel 1988, era ancora denominata "Jolly Rosso" - giungeva a Beirut per caricare 2.200 tonnellate di rifiuti tossici da trasportare in Italia, precisamente a La Spezia, come in effetti avveniva; dopo che i rifiuti erano stati scaricati, la nave veniva bonificata e, successivamente, l'armatore ne modificava la denominazione (caso rarissimo nell'ambiente marittimo, ove il cambio di denominazione a una nave viene considerato un elemento foriero di cattiva sorte) e la metteva in vendita, ma subito dopo si verificava l'incaglio a Campora San Giovanni.

## **IL PROGETTO COMERIO.**

L'indagine calabrese, avviata nel 1994, ha per oggetto alcuni affondamenti sospetti di navi nel Mediterraneo, al largo delle coste ioniche calabresi (le cd. "navi a perdere", utilizzate per l'affondamento di rifiuti radioattivi) e vede in ruolo chiave Giorgio Comerio, un personaggio in contatto con noti trafficanti di armi e coinvolto anche nella fabbricazione di telemine destinate a diversi paesi, come l'Argentina. Dalle indagini era emerso che il Comerio (che tendeva ad accreditare come del tutto lecito anche su Internet il progetto "odm" per la gestione di depositi marini ove smaltire rifiuti radioattivi e tossico-nocivi ricorrendo ai penetratori) aveva indicato sulla sua agenda personale la data - si tratta di episodi risalenti al 1987 - di affondamento di una delle "navi a perdere" (la "Rigel") al centro dell'inchiesta giudiziaria di Reggio Calabria. Era stata altresì rinvenuta nella borsa di un personaggio molto vicino al Comerio una mappa con i siti di affondamento di altre navi sospette. Il progetto prevedeva, quindi, l'acquisizione di rifiuti radioattivi e tossico-nocivi da smaltire presso paesi extraeuropei e l'individuazione di siti di affondamento degli stessi, per lo più in tratti di mare antistanti paesi africani, quali la Somalia, la Guinea e la Sierra Leone, secondo una strategia ricorrente nell'ambito dei traffici internazionali di rifiuti (si pensi a quanto evidenziato nell'inchiesta "Urano" o in quella relativa alle "navi dei veleni). La partecipazione diretta di clan della 'ndrangheta a siffatti smaltimenti illeciti era un altro dato allarmante prospettato dall'organo inquirente. Gli accertamenti giudiziari, resi assai complessi e difficili anche per le oggettive difficoltà nelle operazioni di rilevamento della presenza di rifiuti radioattivi in navi affondate in tratti di mare con fondali particolarmente profondi, sono stati portati a termine di recente, non essendo affatto mancate nella precedente legislatura sollecitazioni rivolte dal Presidente della Commissione al Ministero della giustizia, affinché intervenisse fornendo i mezzi e supporti tecnici e di professionalità necessari. Dagli accertamenti eseguiti - l'indagine è, tuttavia, ancora pendente - non è stata rilevata la presenza della nave "Rigel" sul fondale dove la stessa sarebbe affondata, seppure con i limiti e le difficoltà tecniche dipendenti anche dalla precarietà dei pochi dati a disposizione. Ma al di là di questi esiti sotto il profilo squisitamente penale, permane la più viva preoccupazione per tutta una serie di episodi evidenziati dalla stessa inchiesta giudiziaria e da altri dati acquisiti. Anzitutto il dato numerico relativo ad affondamenti sospetti di navi verificatisi nei mari italiani: ben trentanove risultano i casi per il solo periodo tra

il 1979 ed il 1995 (vedi consulenza tecnica disposta nell'ambito del procedimento pendente a Reggio Calabria - 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). Secondo la segnalazione dei Lloyd's di Londra diverse di queste navi sono iscritte nella capitaneria di porto di Napoli. Per quanto riguarda la nave "Rigel" affondata secondo i giornali di bordo il 21 settembre 1987, a 20 miglia da capo Spartivento, un dato di particolare interesse - offerto da fatture di vendita, bolle di accompagnamento e polizze di carico, nonché dal manifesto di carico dell'agenzia marittima e dalle varie compagnie assicuratrici - riguarda l'elenco di merci che ufficialmente risultavano caricate sulla motonave Rigel, il cui valore assicurato ammontava a circa 20 milioni (erano stati effettuati pochissimi controlli doganali a campione). Ma soprattutto, rimane sospetta la gran parte del carico, atteso che caricatori erano ditte e/o persone in difficoltà economica; talune partite erano rappresentate da merci (materiali - macchinari) fuori produzione o di recupero per i quali mancava la dovuta congruità tra valore assicurato e valore effettivo, come, del resto, è stato dimostrato nel procedimento per truffa svoltosi presso il tribunale di La Spezia. L'affondamento, in sostanza, sarebbe stato comunque organizzato per lucrare i premi assicurativi dal sinistro, tanto che il citato procedimento per truffa aggravata ai danni delle assicurazioni si è concluso con la condanna degli imputati. Alla luce di tutti questi dati non sembra potersi escludere che alcuni caricatori consapevoli abbiano caricato anche prodotti e rifiuti pericolosi.

Lo stesso Procuratore della Repubblica di Reggio Calabria, dott. Antonio Catanese, così dichiarava al momento del ricevimento dell'inchiesta: *"Pure degna di nota è l'indagine affidata al mio ufficio 'per competenza' dalla procura circondariale di Reggio Calabria relativa all'affondamento sospetto in mare delle cosiddette "navi a perdere" cariche di rifiuti tossici e/o radioattivi. E' 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. (Oceanic Disposal Management), con sede in Lugano (Svizzera), che promuoveva l'inabissamento in mare attraverso i cosiddetti penetratori trasportati da navi Ro-Ro di scorie nucleari e radioattive sfruttando un progetto abbandonato nel 1989 dalla Euratom che allora aveva investito 120 milioni di dollari per lo studio di fattibilità. In attesa delle conclusioni delle indagini dalla DDA di questo ufficio occorre segnalare che è emerso già il coinvolgimento di alcuni personaggi legati alle cosche joniche 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 jonico ad un traffico di armi sbarcate in Calabria e destinate alle cosche dell'Aspromonte. Interessate 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 di che trattasi è sufficiente rilevare che la quantità di rifiuti prodotti in Italia, rifiuti da smaltire, crea ogni anno, per le associazioni criminali, un giro di affari stimabile da un minimo di 2.000 a un massimo di 6.000 miliardi circa di lire annuo. Se a ciò si aggiunge che di detta quantità solo il 15 per cento 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 dei 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 e Asia. L'Italia è stata certamente la nazione europea di transito per eccellenza (rifiuti tossici ed industriali) in specie negli anni 60-80 (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-militare di sostegno nelle aree cosiddette "di crisi" delle opposte fazioni in lotta (esempio, Somalia, Libano, Zaire, Congo, Sierra Leone ecc.). Purtroppo, oggi come ieri, fanno ancora rotta verso l'Africa le navi dei*



*veleni e certamente la Somalia è l'area di crisi preferita dalla ecomafia per il dumping in mare dei rifiuti radioattivi e tossico nocivi (la ODM aveva ottenuto in Somalia i siti di affondamento di detto tipo di rifiuti venendo a patti con tale Ali Mahdi, esponente politico di quel paese a vario titolo coinvolto o sospettato dell'omicidio della giornalista Ilaria Alpi e del suo cine operatore Hrovatin, che pare indagassero sul traffico dei rifiuti ed armi in Somalia)".* A prescindere dagli aspetti inquietanti delle indagini e dagli episodi oscuri di minaccia ed intimidazione dei magistrati inquirenti di Reggio e Catanzaro appare evidente, da questi dati raccolti, che l'ecomafia usa le holding, si attrezza con la tecnologia più avanzata, si rivolge al mercato dello smaltimento illecito dei rifiuti radioattivi nell'assoluta inerzia di controllo degli organismi internazionali preposti, intessendo rapporti con governi europei e/o enti di gestione nucleare statali (Svizzera, Austria, Francia, Inghilterra, Belgio e Germania), ricercando siti idonei nei paesi africani non aderenti al trattato di Bamako, che vieta il dumping dei rifiuti radioattivi in mare. Gli elementi probatori acquisiti, salvo le opportune verifiche, 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 32 navi, la più importante delle quali, per i riscontri probatori ottenuti, è certamente la nave "RIGEL", naufragata al largo di Capo Spartivento.

Ma dopo 13 anni cosa potrà tirare fuori il sost. Proc. Francesco Greco non è dato sapere. Se la mafia controlla questo traffico, come risulta dalle tante inchieste, è evidente che i proprietari della Jolly Rosso si siano rivolti proprio alla mafia del Tirreno per tirare fuori il contenuto della nave stessa. Ma ci si chiede. A nessuno venne in mente, al momento del naufragio sulla spiaggia di Campora di fare dei seri sopralluoghi nella nave stessa per sapere cosa contenesse? Ed a nessuno venne in mente di sorvegliarla giorno e notte? Chi sequestrò i documenti sulla nave, in mano per 13 anni alla Procura di Reggio Calabria? E vi sono ancora questi documenti fra i faldoni giunti a Paola? E perché la Procura di Paola venne esclusa dall'inchiesta? O dobbiamo credere che nella notte stessa del naufragio, i responsabili del trasporto furono così attenti e solerti da mettersi immediatamente in moto per trovare nel giro di poche ore, camion, ruspe e luoghi dove sotterrare il contenuto della nave? I primi misteri da fugare sono quelli relativi alla negligenza da parte dei nostri organi di controllo, se non a vere e proprie complicità certamente ben pagate che hanno dato il tempo sufficiente ai proprietari del trasporto, perché l'operazione di sbarco venisse portata a termine con assoluta tranquillità.

"Da quel giorno ad oggi sono trascorsi più di 13 anni - ha dichiarato Antonio Canu, responsabile Aree Protette e Mare del Wwf Italia - e l'atroce dubbio sulla possibile presenza nel suddetto tratto costiero di elementi altamente inquinanti non è stato ancora fugato. Il Wwf, che ha tra le sue priorità la difesa dell'ambiente marino e delle sue risorse, sottolinea la necessità di accertare la verità sui fatti e le eventuali responsabilità onde procedere anche alla bonifica dei luoghi eventualmente contaminati. Proprio per questo - ha aggiunto - è intenzione del Wwf chiedere alla Procura inquirente di essere considerata parte offesa nell'eventuale procedimento penale avente ad oggetto l'accertamento del reato ambientale, quale associazione perseguente finalita' di protezione ambientale. Sosterremo inoltre - ha proseguito - gli inquirenti nelle indagini per chiarire definitivamente questa grave vicenda che, ormai da troppi anni, contribuisce ad alimentare l'allarme sul traffico illecito di rifiuti nocivi. Nel caso in cui si dovesse procedere all'apertura di un processo a carico dei responsabili - ha concluso Canu - il Wwf esprime già da ora l'intenzione di costituirsi parte civile".

---

## **CONTINUANO A CRESCERE I MISTERI ATTORNO ALLA JOLLY ROSSO**

**Di Francesco Cirillo**

pubblicato su Mezzoeuro del 6 marzo 2004

Si infittiscono i misteri attorno alla nave che quella notte del 14 dicembre 1990 si arenò sulla spiaggia di Campora San Giovanni nei pressi di Amantea. Misteri che i due giovani sottotuti procuratori di Paola, Greco e Maiorana devono tentare , ora a distanza di 14 anni di sbrogliare. Operazione non facile, nonostante la foga che i due magistrati stanno mettendo nell'indagine, mobilitando tutto quanto sia possibile mobilitare, fino ai carabinieri del NOE che nei giorni scorsi hanno compiuto diversi sopralluoghi nella zona del disastro. La pista che si segue è quella della mafia locale che sicuramente ha aiutato l'equipaggio della nave naufragata a nascondere in loco tutto ciò che era nascosto nella nave. Un'operazione avvenuta nella stessa notte del naufragio fatta in fretta e furia. Lo dimostra uno squarcio fatto nella stessa nave, dall'interno stesso con un potente muletto. Forse per farla affondare al largo del Tirreno, ma forse anche, una volta arenata sulla spiaggia trasportare immediatamente all'esterno tutto quanto si nascondeva. Ma come è stato possibile mettere in moto un'operazione di questo genere senza che alcuno si accorgesse di cosa accadeva ? I misteri si infittiscono se mai risultasse vero che fu usata la discarica del Comune di Amantea per occultare quanto vi era nella nave. Si parla della discarica comunale in contrada Grassello , sita a pochi chilometri dal centro tirrenico e posta proprio al centro fra Amantea ed il luogo dell'arenamento della nave. Questa discarica è stata usata dal comune di Amantea fino al 1997 quando a seguito del commissariamento nella gestione rifiuti in Calabria tutte le discariche comunali vennero chiuse. In seguito a questa chiusura però questa discarica non venne bonificata dall'Ufficio di commissariamento e tutto il contenuto venne coperto da terra oltre che da una provvidenziale frana che si abbattè su tutta l'area della discarica . Se i fusti o le scatole di latta contenente chissà cosa furono portate in quella discarica e ivi sotterrate, sono certamente ancora lì. I sostituti procuratori vogliono andare fino in fondo alla

vicenda, ma per autorizzare uno scavo in quella zona occorrono molti soldi, con il rischio di non trovare nulla. Sono passati troppo anni da quella notte e molte cose possono essersi verificate. Compresa quella che il materiale sotterrato possa essere stato recuperato negli anni successivi. Ma ai misteri di quella notte si aggiunge anche quello di una morte misteriosa. Quella di un capitano di corvetta. Il capitano Natale De Grazia. Un capitano molto coraggioso e soprattutto onesto, che collaborando con la procura di Reggio Calabria girava in lungo e in largo l'Italia e l'Africa seguendo come un segugio le rotte delle navi dei trafficanti di rifiuti tossici.

La storia di queste navi fantasma e dei veleni comincia esattamente 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 davanti alla costa campana. Venti persone sono processate per naufragio doloso. E poi la Radhost, la Latvia, e la "Jolly Nero", tutte partite tra gennaio e ottobre del 1988 per l'Africa. Il 18 gennaio del 1989 direttamente da Beirut attracca la "Jolly Rosso" con un carico di 4000 bidoni. Per quattro anni e mezzo il materiale tossico è stoccato alla Spezia poi il 9 luglio del 1993 riparte. Il 5 marzo del 1994 arriva alla Spezia dal Libano la "Jolly Rubino" con materiale ferroso proveniente dall'ex unione sovietica, con destinazione Sudafrica. In otto containers è misurata una radioattività di 600 bequerel. Sessanta di quei fusti tossici andranno poi in Austria dopo il transito in Sudafrica. Il capitano di corvetta Natale De Grazia, 39 anni, consulente tecnico del pm reggino Francesco Neri, parte il 12 dicembre del 1995 con l'incarico di interrogare proprio l'equipaggio della Jolly Rosso ma a La Spezia non arriverà mai. L'ufficiale ha un malore durante il viaggio. L'autopsia, eseguita una settimana dopo il decesso e dietro pressioni dei magistrati, non conferma l'ipotesi dell'infarto. Sembra che il capitano De Grazia sia stato anche ad Amantea e che qui abbia parlato con qualcuno del luogo. Ma se De Grazia è stato ad Amantea in modo ufficiale non dovrebbero esistere verbali di eventuali incontri ufficiali in qualche ufficio della capitaneria di Porto di Cetraro o Vibo o in qualche caserma dei carabinieri ?

## **Ma esiste un collegamento fra la morte di Ilaria Alpi e De Grazia ?**

*Alcuni fatti sembrano dire di sì . e lo scrive chiaramente nel Rapporto Ecomafia del 2003 la Legambiente.*

*“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. Morti improvvise che suscitano ancora interrogativi, come quella del capitano di corvetta Natale De Grazia, indispensabile collaboratore della Procura presso la pretura di Reggio Calabria durante le indagini relative proprio ai carichi trasportati dalle navi fantasma. Delitti efferati, come quello di Ilaria Alpi e Miran Hrovatin. Alla giornalista del Tg3 e al suo operatore, assassinati a Mogadiscio il 20 marzo del 1994, è dedicato un capitolo del Rapporto, curato da Barbara Carazzolo, Alberto Chiara e Luciano Scalettari, tre giornalisti di “Famiglia cristiana” autori di innumerevoli articoli sui traffici illegali di armi e rifiuti e di un libro: “Ilaria Alpi, un omicidio al crocevia dei traffici”. Dietro quel duplice omicidio, questa è l’ipotesi sostenuta da robusti riscontri, si potrebbero nascondere proprio traffici illegali, di rifiuti e di armi, scoperti da Ilaria Alpi durante il suo lavoro in Somalia. Non è la prima volta che viene ipotizzato uno movente di questa natura: già nel 1996, la relazione conclusiva della prima Commissione monocamerale d’inchiesta sul ciclo dei rifiuti sottolineava l’inquietante coincidenza tra la segnalazione di smaltimenti illeciti al largo delle coste della Somalia e la cittadina in cui Ilaria aveva realizzato il suo ultimo servizio: Bosaso. Un’ipotesi ripresa anche in altre relazioni della successiva Commissione bicamerale d’inchiesta, quella della XIII legislatura*“

Nessuno ama parlare di queste cose . Il mondo politico del Tirreno cosentino , dopo la notizia uscita sulla stampa dell’ inchiesta aperta dalla Procura di Paola, ha scelto la via del silenzio. Lo stesso dicasi nella cittadina tirrenica. Ovunque bocche chiuse. Escluso nella sede del WWF di Belmonte Calabro dove una settimana fa , alla presenza del Presidente nazionale dell’associazione ambientalista , Fulco Pratesi , i dirigenti locali del WWf hanno dato mandato ufficialmente all’ufficio legale di costituirsi parte civile nel caso del ritrovamento dei rifiuti. Al di là di questa pubblica presa di posizione non si sono sentite altre voci. Il sindaco di Amantea , Larupa , fa finta di non sapere niente. Non convoca consigli comunali sull’argomento né indice incontri pubblici. Lo stesso dicasi dell’opposizione diessina completamente allineata alla maggioranza, o del consigliere regionale di Amantea , on. Pirillo, che vive a qualche centinaia di metri della discarica maledetta.

Passa sempre la solita mentalità di difendere l’immagine del paese al di là della difesa della salute dei cittadini che dovrebbe essere la

questione primaria. Non si intravede un pericolo immediato ma sarebbe tutto da stabilire se il pericolo eventuale già esiste. Su questo si potrebbe chiedere l'intervento del PMP della provincia che potrebbe monitorare tutto il territorio fra Amantea e Campora S. Giovanni . Quante le leucemie negli ultimi anni? Quanti i tumori ? E la salute del mare ha qualche attinenza con la Jolly Rosso ? Si da per assodato che tutto il materiale radioattivo o comunque tossico sia stato portato in discarica ? E se l'equipaggio della nave avesse , prima di arenarsi gettato parte del carico in mare ? Si spiegherebbe la presenza di alto livello di piombo nel mare antistante Paola. Lo scrive sempre la Legambiente nel rapporto annuale intitolato Mare Monstrum 2003.

*“ I risultati di questo monitoraggio mostrano infatti che sui sedimenti costieri (su cui abbiamo posto la nostra attenzione) si ritrova gran parte delle sostanze immesse nell'ambiente e l'ecosistema marino rappresenta quindi una sorgente continua di questi contaminanti. I quali entrano nella catena alimentare e si concentrano negli organismi marini ai vari livelli trofici, provocando effetti dannosi sia da un punto di vista riproduttivo, sia a livello del sistema endocrino e immunitario. Gli effetti più gravi si manifestano negli organismi che si trovano ai livelli più elevati della catena trofica sino all'uomo, attraverso l'alimentazione con prodotti provenienti dall'ambiente marino. **I contaminanti più diffusi sono i metalli pesanti – in particolare Cromo, Cadmio, Piombo e Mercurio- e i PCB (Policlorobifenili) che fanno parte delle sostanze persistenti (POPs), e per questa loro caratteristica particolarmente dannose per l'ecosistema marino.***

*L'altro dato particolarmente significativo è la presenza spesso rilevata di alte concentrazioni di sostanze inquinanti nelle **aree cosiddette di bianco**, ovvero quelle che dovrebbero essere scarsamente sottoposte a impatto antropico e che per tale motivo assumono la funzione di controllo. Il fatto di trovare alte quantità di Cromo nell'area ligure dove per decenni la Stoppani ha sversato i reflui della sua industria di vernici non desta particolare stupore, ma il fatto che analoghe concentrazioni si ritrovino a Novasiri, che rappresenta l'area di bianco in Basilicata o a Cattolica che è l'area di riferimento dell'Emilia Romagna, è un dato che deve assolutamente far riflettere e indurre a prendere provvedimenti concreti “.*

## **Che centra quindi l'alta concentrazione di piombo con il mare di Paola e zone vicine ?**

Ecco cosa scrive a proposito la Legambiente:

### **CALABRIA**

**La Calabria ha iniziato il monitoraggio nel 2002 e ha fissato le stazioni a Crotone, Caulonia, Pellarò, Mesima Nicotera, Vibo marina, Paola e l'area di bianco a Capo Rizzuto. I risultati di due semestri di campionamento hanno messo in evidenza la presenza di metalli pesanti in particolare a Crotone e a Paola.**

Ripetiamo, a Crotone possiamo immaginarci la presenza di piombo e altri metalli pesanti per la presenza di fabbriche inquinanti come l'Enichem. Ma a Paola ? Non esistono fabbriche di alcun genere, potrebbe esserci a questo punto un collegamento con la Jolly Rosso ? Ai due

magistrati le risposte a queste domande comuni, nella speranza che qualcuno non metta loro i bastoni fra le ruote.