

morale pubblicato sul settimanale l'Espresso nel mese di giugno 2005), nonché della trattativa con il Governo venezuelano per la realizzazione di una discarica di rifiuti industriali in Venezuela (per il dettaglio si rimanda al resoconto stenografico relativo all'audizione del 17 febbraio 2010).

Riguardo al tema dell'affondamento di navi e di rifiuti, il Pent ha dichiarato:

« Conosco Comerio, ma non mi risulta che abbia partecipato. Delle navi affondate ho appreso dai giornali (...). Mi chiedo perché sia necessario affondare una nave con i rifiuti. (...) ».

Il Pent ha proseguito parlando dei rapporti intrattenuti con l'armatore della motonave Zanoobia. Alla domanda circa il luogo ove fossero stati depositati i rifiuti della Zanoobia, il Pent ha risposto che:

« I rifiuti sono stati sbarcati a Genova, dove la nave era stata portata da Marina di Carrara, e smaltiti dalla Castalia (...) Come sono stati smaltiti non mi è dato di sapere. (...) ».

Con riferimento alle vicende che hanno interessato le motonavi Links e Zanoobia, il Pent ha fatto riferimento al procedimento penale avviato dalla procura della Repubblica presso il tribunale di Massa Carrara, conclusosi in primo grado con sentenza di condanna, acquisita in copia dalla Commissione.

I fatti oggetto del processo attengono all'estorsione denunciata da Renato Pent ed imputata, tra gli altri, all'armatore della motonave Zanoobia.

A prescindere dalla specifica fattispecie estorsiva, peraltro riconosciuta esistente, la sentenza è importante perché ricostruisce le vicende originate dall'invio in Venezuela di 2.000 tonnellate di rifiuti industriali caricati sulla motonave Links (doc. 289/2).

Se ne riportano i passaggi fondamentali:

« La Jelly Wax s.p.a. di cui Pent Renato era il legale rappresentante, aveva stipulato in data 21/1/87 con la società Ambrosini e con la Intercontract un contratto di smaltimento di 2.000 tonnellate di residui industriali. I rifiuti erano stati caricati sulla nave Lynx nel porto di Marina di Carrara e dovevano essere trasportati a Gibuti ma, a causa di un inadempimento contrattuale da parte della Ambrosini, non vi erano mai arrivati. La Jelly Wax, preso atto dell'inadempimento (per il quale aveva sporto querela per truffa), aveva stipulato in data 18/3/87 un nuovo contratto di smaltimento con la società Mercanti Lempont in esecuzione del quale i rifiuti erano stati sbarcati in Venezuela. Tuttavia, dopo circa sei mesi, a seguito di una campagna di stampa contraria allo smaltimento di quei rifiuti in Venezuela, la Jelly Wax era stata di fatto costretta a riprendersi i rifiuti ed a provvedere in altro modo al loro smaltimento. Il carico di rifiuti era stato allora imbarcato sulla nave Makiri, che aveva fatto rotta verso il Mediterraneo. (...) la nave si era diretta a Tartous (Siria). In quella località, aveva tentato di sbarcare e smaltire il carico di rifiuti, ma non essendo riuscita l'operazione, i rifiuti erano stati imbarcati sulla nave Zanoobia, al comando dell'imputato Tabalo Ahmed. La Zanoobia si

era quindi diretta in un primo momento a Salonicco, dove però non era riuscita a scaricare il carico di rifiuti, e successivamente aveva fatto rotta verso l'Italia, concludendo il suo viaggio a Marina di Carrara.(...) è emerso che, a seguito delle pressioni del governo venezuelano, (...) la Jelly Wax (...) aveva stipulato con la ditta Samin un (secondo) contratto di presa in consegna ed assunzione di proprietà dei rifiuti. L'accordo era stato concluso in data 10/11/87 tra la Jelly Wax e Tabalo Mohamed (...) proprietario della Makiri e della Zanoobia. (...) Successivamente, dopo circa due mesi, l'imputato Tabalo Mohamed ed il suo legale avv. Rizzuto avevano comunicato alla Jelly Wax che, per ordine del governo siriano, la merce era stata caricata sulla nave Zanoobia e doveva essere trasportata fuori dal territorio siriano perché era stato accertato che il carico era radioattivo. Pertanto, il Tabalo ed il Rizzuto avevano chiesto al Pent (...) il pagamento di una somma di 2-300mila dollari per lo smaltimento dei rifiuti, facendo presente che, in caso di mancata accettazione della proposta, avrebbero rimesso forzatamente a disposizione della Jelly il carico di rifiuti riportandolo a Marina di Carrara, con le prevedibili ricadute a danno dell'immagine della Jelly Wax (...). Quest'ultima non aveva accettato e perciò la Zanoobia, guidata dal comandante Tabalo Ahmed (fratello di Tabalo Mohamed), aveva riportato il carico di rifiuti a Marina di Carrara ».

Sono stati riportati i passaggi della sentenza, depositata il 20 giugno 2003, in quanto le indagini effettuate dalla procura circondariale di Reggio Calabria avevano riguardato anche le vicende della nave Zanoobia e, più in generale, l'attività svolta dalla Jelly Wax nonché i rapporti intercorrenti tra Renato Pent e Giorgio Comerio.

La Commissione, sempre in data 17 febbraio 2010, ha audito Marino Ganzerla, il quale ha di fatto negato quanto affermato innanzi al pubblico ministero Neri con riferimento al fenomeno delle navi a perdere.

In riferimento a Comerio, Ganzerla ha ammesso di avere acquisito una partecipazione nella società O.D.M.. Ha, tuttavia, negato di aver acquistato, per conto della Soleana (società che a suo dire non avrebbe mai operato), il 50 per cento della NTM, società di trasporto dei rifiuti radioattivi con sede in Svizzera, nel Ticino, versando al Comerio 29.000 dollari USA. (Tale ultima circostanza, peraltro, era stata dallo stesso Ganzerla riferita al dottor Neri, come risulta dal verbale di spontanee dichiarazioni del 14 luglio 1995, acquisito in copia dalla Commissione — cfr. doc. 277/13).

Con specifico riferimento alla possibilità di smaltire rifiuti radioattivi tramite penetratori, il Ganzerla ha precisato di avere sempre nutrito dubbi sulla legittimità dell'operazione e di essersi rivolto ad un esperto di diritto internazionale per capire se i rifiuti radioattivi potessero essere scaricati sotto il fondo marino. L'esperto gli comunicò che, in base alla normativa del tempo si sarebbe potuto fare, ma che la normativa stessa, di lì a poco sarebbe cambiata, rendendo illegittime le operazioni in parola.

Conseguentemente, a cavallo tra il 1995 e il 1996, Ganzerla contattò Comerio per comunicargli di non voler più proseguire l'affare. Ha aggiunto alla Commissione: « Da quanto so, la società non

ha mai operato. Non so se sia andato avanti per conto suo. Non ha mai fatto niente. Io ho rinunciato a tutto, non gli ho fatto causa per truffa, mi sono tenuto la perdita e non l'ho più visto».

Con riferimento all'affondamento di navi finalizzato allo smaltimento di rifiuti, Ganzerla ha dichiarato di averne sentito parlare solo perché qualcuno (il cui nome non è stato rivelato) venne a proporgli un affare su questo tipo di attività.

La Commissione ha tuttavia contestato al Ganzerla di aver reso al dottor Neri dichiarazioni parzialmente diverse. Allorquando poi la Commissione ha chiesto al Ganzerla il nominativo del personaggio greco dal quale avrebbe avuto notizia dell'affondamento doloso di navi cariche di rifiuti tossici nel mediterraneo, il Ganzerla non ha saputo o voluto fornire elementi utili alla sua identificazione.

In generale, può affermarsi che, nel corso dell'audizione, il Ganzerla si è limitato a rendere informazioni alquanto generiche e comunque già in possesso della Commissione, ripetendo, in risposta alle insistenti domande dei commissari, di non ricordare.

Dunque le indagini svolte all'epoca dalla procura di Reggio Calabria, proprio sulla base degli elementi acquisiti nel corso della perquisizione a carico di Giorgio Comerio, si incentrarono su tale figura e sui personaggi che gravitavano intorno a lui.

1.6 – Gli affondamenti sospetti di navi nel Mediterraneo. Gli approfondimenti investigativi svolti dal capitano Natale De Grazia.

L'interesse investigativo si concentrò via via sempre più sugli affondamenti sospetti di navi avvenuti nel mare Mediterraneo, avendo preso concretamente piede l'ipotesi che navi cariche di rifiuti radioattivi, o comunque pericolosi, venissero inabissate dolosamente in modo tale da potere ricavare il duplice vantaggio rappresentato, da un lato, dall'indebito risarcimento ottenuto dalla compagnia assicurativa, dall'altro, dal guadagno derivante dall'attività di illecito smaltimento.

Come si è già sottolineato, all'interno del gruppo investigativo creato dal sostituto procuratore dottor Neri, un ruolo fondamentale ebbe il capitano di fregata Natale De Grazia, il quale, a detta di tutti quelli che lavorarono con lui, profuse in questa indagine un impegno straordinario.

Il 30 maggio 1995 il capitano trasmise al magistrato un appunto, riassuntivo degli elementi fino a quel momento acquisiti.

Se ne riporta il testo (doc. 681/32):

« Appunto per il dottor F. Neri del 30 maggio 1995:

A riepilogo dell'attività investigativa svolta, relativamente allo smaltimento di rifiuti tossico nocivi e/o radioattivi in mare, si riferisce che da informazioni confidenziali acquisite dal coordinamento regionale di Brescia del Corpo forestale dello Stato, si è avuta notizia che era stata affondata al largo di capo Spartivento una nave carica di materiale nucleare (uranio additivato).

Successivamente durante la perquisizione effettuata presso il signor Giorgio Comerio si è acquisita documentazione relativa al

progetto O.D.M che prevedeva l'affondamento di rifiuti radioattivi nel sottofondo marino con penetratori lanciati da navi. Nella documentazione sequestrata, inoltre, vi erano dei progetti relativi a siluri a lenta corsa denominati « telemine ». Tra gli altri documenti rinvenuti in casa del Comerio vi erano anche degli appunti/ progetti preventivi relativi a navi che dovevano essere attrezzate per la realizzazione e il trasporto delle citate telemine, nonché per l'affondamento dei penetratori del progetto O.D.M.; inoltre vi erano alcuni appunti con documentazione tecnica fotografica relativi a navi generalmente vecchie ed in disuso. Tra questi vi erano gli appunti per l'acquisto del mototraghetto Guglielmo Mazzola, della motonave SAIS, del f/b Transcontainer I, della motonave Acrux e della motonave Jolly Rosso.

Gli appunti in questione contenevano anche dei progetti di modifica di una nave RO-RO per la costruzione degli ordigni, riferiti in particolare alle navi Jolly Rosso e Acrux ora denominata Queen Sea I.

Gli atti sequestrati ed informazioni di polizia giudiziaria hanno fatto nascere il sospetto che il Comerio avesse individuato le navi in questione per l'acquisto ed il successivo utilizzo per attività illecite quali la costruzione e posa delle telemine nonché il traffico e l'affondamento con a bordo rifiuti radioattivi.

Onde effettuare riscontro dei sospetti e delle informazioni confidenziali si è acquisita copia dei registri Lloyd's relativi agli incidenti accorsi alle navi in genere, nelle varie parti del mondo. La documentazione è stata acquisita presso l'ufficio Lloyd's Register di Genova.

Da un esame di detti registri si ha avuto riscontro in prima analisi dell'affondamento di una nave a venti miglia a Sud-Est da capo Spartivento il 21 settembre 1997. Il sinistro non risulta dai registri delle Autorità Marittime e le caratteristiche della nave e la tipologia dell'evento davano una prima conferma delle informazioni confidenziali. La nave affondata, denominata « Rigel », di bandiera Maltese è andata perduta durante il viaggio da Marina di Carrara a Limassol e l'equipaggio fu tratto in salvo da una nave Jugoslava denominata « Kral » che sbarcò i naufraghi in un porto della Tunisia. Da ulteriori informazioni si accertava che la procura della Repubblica di La Spezia aveva in corso un procedimento a carico di numerosi imputati per l'affondamento doloso della nave, per truffa all'assicurazione.

Per gli imputati di quel processo è stato richiesto dal tribunale di La Spezia il rinvio a giudizio con ordinanza in data 20 novembre 1992. Dagli atti dell'ordinanza stessa emerge che non si ha conoscenza del carico effettivo della motonave « Rigel » tanto che viene richiesto il rinvio a giudizio della funzionaria doganale di Marina di Carrara per aver ricevuto una somma di danaro affinché omettesse di controllare il carico destinato alla nave. La situazione poco chiara circa la tipologia del carico è inoltre confermata da una richiesta di compenso all'assicurazione esosa rispetto al valore della merce dichiarata dai caricatori. La tesi accusatoria e gli accertamenti successivi dell'autorità giudiziaria, di La Spezia fanno perno su una telefonata tra il signor Gino ed il signor Vito Fuiano, ambedue imputati, nel corso della quale veniva annunciata la mattina del 21 settembre 1987 la nascita di un bambino, poi chiarito come allusione

all'affondamento della nave. Nelle agende del Giorgio Comerio sequestrate presso i propri uffici il giorno 21 settembre 1987 si rileva un'annotazione in lingua inglese relativa alla « perdita della nave « come indicato nell'informativa del 25 maggio 1995; si è proceduto ad estrarre dai registri Lloyd's' citati in precedenza numero 23 navi che nei vari anni sono affondate nel Mediterraneo e delle quali per la maggior parte non si ha certezza degli eventi. Di questi potrebbero ritenersi dubbiosi, oltre alla Rigel i seguenti affondamenti:

M/N « ASO » affondata il 16.05.1979 al largo di Locri carica con 900 Tonn. di solfato ammonico e da considerarsi un'affondamento a rischio per il tipo di carico e per le circostanze poco chiare emerse nell'inchiesta sommaria;

M/N « MIKIGAN » affondata il 31 ottobre 1986 nel Tirreno in posizione 38:35' N / 15° 42' E con un carico di granulato di marmo era partita dal porto di Marina di Massa lo stesso porto di origine della « Rigel » dove i controlli sul carico potrebbero essere stati non effettuati;

M/NA « FOUR STAR I » di bandiera Sry Lanka con carico generale affondata il 9 dicembre 1988 in, un punto non noto dello Jonio Meridionale durante il viaggio da Barcellona ad Antolya (Turchia). Da una ricostruzione stimata del punto di affondamento la nave in questione potrebbe essere affondata al largo di capo Spartivento, nei pressi del punto di affondamento della « Rigel ». La nave potrebbe essere ritenuta sospetta in quanto non risultano chiamate di soccorso alle Autorità Marittime né denunce di Sinistro nonostante questo sia avvenuto nella ZEE italiana. La tecnica quindi potrebbe collegarsi a quella della nave « Rigel », più volte citata, che non emesse nessuna richiesta sulle frequenze di soccorso;

M/N Anni di bandiera Maltese affondata il 01 agosto 1989 in alto Adriatico;

M/N Euroriver di bandiera Maltese affondata anch'essa in Adriatico il 12 novembre 1991. Queste due navi di bandiera Maltese sono affondate in due punti dell'Adriatico che nel progetto O.D.M. reperito tra i documenti di Comerio sono indicati quali punti previsti nel programma di dispersione delle scorie nelle aree nazionali italiane e degli affondamenti si ha notizia dai registri Lloyd's;

M/N « ROSSO » di bandiera Italiana arenatasi a capo Suvero di Vibo Valentia il 14 dicembre 1990 durante il viaggio da Malta a La Spezia. In merito al sinistro occorso a questa motonave si è riferito nell'informativa del 25 maggio 1995 dove appunto si faceva rilevare la richiesta di misurazione della radioattività fatta eseguire dalla Capitaneria di porto di Vibo Valentia Marina per il ritrovamento di documenti che come riferito dal Comandante di quell'Ufficio Marittimo sarebbero i progetti O.D.M.. Inoltre dell'unità in questione furono trovati presso il Comerio i progetti di trasformazione per la costruzione delle « telemine ».

Circa le navi affondate elencate nell'informativa inizialmente citata sospetti sul carico sono basati sulla bandiera delle navi, quasi sempre di comodo e dal fatto che non si è a conoscenza degli sviluppi del sinistro.

Si fa riserva di comunicare tutte le ulteriori informazioni necessarie qualora scaturissero ulteriori elementi dalle indagini in corso.

Reggio Calabria, li 30 maggio 1995 capitano De Grazia ».

Gli elementi riassunti nell'appunto del capitano De Grazia spinsero gli investigatori a concentrarsi sull'ipotesi investigativa relativa all'affondamento doloso di navi partendo dall'individuazione di tutti gli affondamenti che parevano « sospetti » o per le circostanze dell'affondamento o per la natura del carico.

Il gruppo di lavoro si dedicò, innanzitutto, all'affondamento della motonave Rigel, avvenuto il 21 settembre 1987 di fronte a capo Spartivento, nonché allo spiaggiamento della motonave Rosso, avvenuto di fronte alle coste di Amantea il 14 dicembre 1990.

Altri accertamenti furono delegati in ordine ad altri sospetti affondamenti, come si evince dalla delega, del 17 luglio 1995, emessa dal sostituto procuratore F. Neri ed indirizzata al capitano De Grazia ed al maresciallo Moschitta, i quali avrebbero dovuto accertare:

« a) i motivi del trasporto del materiale radioattivo da parte della nave Acrux e quindi acquisire in copia tutta la documentazione utile alle indagini;

b) richiedere alla Capitaneria di porto di Genova quali siano le navi che normalmente caricano o scaricano materiale tossico nocivo o radioattivo dalle banchine del Ponte Libia di Genova;

c) accertare in La Spezia presso gli uffici competenti quali merci pericolosi siano transitate (tossico nocive o radioattive) dalle banchine della Cont Ship italia;

d) vorranno contattare le forze di polizia giudiziaria di La Spezia che possano fornire elementi utili di indagine sul procedimento in corso.

dato in Brescia 13.07.95 ».

Gli approfondimenti relativi alla Rigel e alla Rosso verranno di seguito trattati in paragrafi separati in quanto, in riferimento a ciascuna delle due vicende, gli investigatori svolsero attività consistite nel ricostruire — partendo dagli atti di indagine già svolti dalla procura di La Spezia e dalla Capitaneria di porto di Vibo Valentia — tutte le circostanze relative all'affondamento, al carico delle navi, alla formazione dell'equipaggio.

Le due vicende, apparentemente separate, avevano in realtà dei punti di connessione che furono individuati proprio nel corso delle indagini.

1.7 — L'affondamento della motonave Rigel: l'indagine della procura della Repubblica presso il tribunale di La Spezia e le successive attività investigative della procura di Reggio Calabria.

La motonave Rigel, di proprietà della *Mayfair Shipping Company Limited* di Malta, affondò, secondo la versione ufficiale, a 20 miglia

al largo di capo Spartivento — promontorio situato nel Comune di Brancaleone (RC) — in acque internazionali, il 21 settembre 1987, dopo essere partita dal porto di Marina di Carrara il 2 settembre 1987, diretta a Limassol, Cipro.

Secondo le indagini svolte dalla procura della Repubblica di La Spezia nell'ambito del procedimento penale n. 814/1986 RGNR, la Rigel fu affondata dolosamente.

I responsabili, rinviati a giudizio il 20 novembre 1992 per aver cagionato il naufragio della nave al fine di truffare la società di assicurazioni, furono condannati con sentenza confermata nei successivi gradi di giudizio.

Appare opportuno ripercorre i passaggi fondamentali della sentenza-ordinanza del 20 novembre 1992 in quanto furono poi ripresi dal procuratore Neri e dal capitano De Grazia al fine di approfondire il tema concernente il carico della nave e l'eventuale utilizzo della stessa per lo smaltimento illecito di rifiuti radioattivi, aspetto questo non affrontato nell'inchiesta di La Spezia.

Secondo quanto si legge nel provvedimento giudiziario citato, l'accordo per l'affondamento della nave intervenne tra Luigi Divano (titolare della *Trade Centre* s.r.l.), Vito Bellacosa (di professione agente marittimo, titolare dell'agenzia marittima « Spediamar » corrente in La Spezia), Fuiano Gennaro (di professione funzionario doganale), Cappa Giuseppe e Figliè Carlo, quest'ultimo titolare di un'agenzia marittima in Marina di Carrara (quali organizzatori in Italia e ricercatori delle persone da indurre ad effettuare un fittizio trasporto di merce destinata all'affondamento), Khoury e Papanicolau (il primo quale fittizio acquirente della merce caricata sulla Rigel, e il secondo quale fornitore del mezzo da far naufragare), il capitano Vassiliadis come esecutore materiale nonché capitano della Rigel.

Nel corso dell'indagine erano state intercettate le utenze in uso a Gennaro Fuiano, funzionario di dogana già sospeso, e a Luigi Divano, intermediatore di affari di Rapallo.

Particolarmente interessante per gli investigatori calabresi si rivelò la conversazione telefonica del 24 marzo 1987 tra Gennaro Fujano e Vito Bellacosa (il quale si trovava a Limassol, Cipro, presso la sede della società di Khoury) nella quale si parlava di un carico da spedire « colà », con un « carico buono e meno buono » (definito testualmente « merda » da Bellacosa).

Poiché in quel periodo i soggetti erano impegnati nell'organizzazione della truffa assicurativa, il riferimento al carico della nave apparve di sicuro interesse investigativo, tenuto conto del fatto che il carico « buono » non poteva essere inteso come la parte del carico da far arrivare a destinazione (atteso che tutta la nave era destinata ad affondare).

Dunque, gli investigatori interpretarono le espressioni utilizzate come riferite ai rifiuti, in parte definiti buoni (cioè non pericolosi) e in parte non buoni (quindi tossici).

L'altra conversazione di interesse fu quella del 21 settembre 1987, sempre tra Gennaro Fujano e Vito Bellacosa, nella quale venne pronunciata l'espressione: « *il bambino è nato* », con ciò indicandosi, secondo l'ipotesi investigativa, con una metafora, il buon esito della

operazione di affondamento, che infatti avvenne proprio in quella data.

Gli atti del processo di La Spezia offrirono agli investigatori coordinati dal dottor Neri elementi di conferma di estrema importanza alle ipotesi investigative formulate, spingendoli ad approfondire sempre di più l'aspetto che invece non era stato oggetto delle indagini dell'autorità giudiziaria di La Spezia, ossia quello della natura del carico della nave.

Nel processo di La Spezia, infatti, venne definitivamente accertata la natura dolosa dell'affondamento della Rigel e la truffa ai danni dell'assicurazione.

Gli imputati vennero giudicati in relazione ai reati di associazione a delinquere, truffa ai danni della società assicurativa, corruzione ed altri reati connessi e finalizzati a conseguire il premio assicurativo, ma nulla venne accertato in merito all'effettivo carico della nave.

In sostanza, nel processo di La Spezia non venne neppure ipotizzato che la nave Rigel fosse stata caricata con rifiuti tossici e pericolosi: ed, infatti, nessun elemento era emerso in questo senso né dalle testimonianze né dai documenti, appositamente falsificati per far risultare un carico diverso da quello effettivo.

Gli atti del procedimento furono, pertanto, riesaminati dal capitano De Grazia, al fine verificare quale fosse il carico della motonave affondata, sospettandosi che unitamente alla stessa fossero stati inabissati rifiuti radioattivi.

Indicazioni precise in questo senso erano state fornite dalla fonte confidenziale denominata « Pinocchio » (di cui all'informativa citata del 13 maggio 1995 del Corpo forestale dello Stato, doc. 118/7), che aveva fatto riferimento ad una nave affondata in Calabria, a largo di capo Spartivento, a venti miglia circa dalla costa, nave che — secondo gli investigatori — poteva appunto identificarsi con la Rigel (cfr. par. 1.4).

Due importanti elementi di riscontro, considerati unitariamente, convinsero gli investigatori a ritenere più che fondate le dichiarazioni della fonte confidenziale anzidetta e li spinsero a ricercare ulteriori prove.

Posto che la motonave Rigel era affondata il 21 settembre 1987 a largo di capo Spartivento, come accertato dal processo di La Spezia, il primo elemento di riscontro fu ricavato dall'annotazione « lost the ship » rinvenuta sull'agenda sequestrata a Giorgio Comerio proprio sulla pagina corrispondente alla data 21 settembre 1987.

Il secondo elemento proveniva direttamente dalle informazioni acquisite dal capitano De Grazia presso i registri Lloyds di Londra, che coprono il 90% della situazione mondiale di tutte le navi affondate, e presso l'IMO, secondo cui l'unica nave affondata il 21 settembre 1987 era la motonave Rigel.

Dunque, secondo gli investigatori, l'annotazione di Comerio non poteva che riferirsi alla Rigel e, tenuto conto della documentazione trovata in possesso del Comerio attinente al progetto Dodos e alla società O.D.M., era legittimo ritenere che l'interesse del Comerio alle sorti della Rigel potesse essere legato al carico di rifiuti tossici.

Gli investigatori cercarono — tra gli atti del processo di La Spezia — altri elementi utili a rafforzare il quadro che velocemente si andava delineando.

Da subito si comprese che fondamentale era il ritrovamento della nave e del suo carico.

In particolare, il capitano De Grazia si concentrò in tale direzione, cercando di individuare il punto esatto di affondamento della motonave Rigel.

Significative in merito sono alcune informative che il capitano De Grazia trasmise al sostituto dottor Francesco Neri nel mese di giugno 1995, riportate di seguito, nelle quali vengono riassunti gli elementi fino a quel momento acquisiti, evidenziandosi che (cfr. inf. del 16, del 22 e del 26 giugno 1995 — doc. 681/32, 681/18, 681/21):

la procura della Repubblica di La Spezia aveva accertato l'affondamento doloso della Rigel, finalizzato a truffare la compagnia assicuratrice;

nell'ambito del procedimento di La Spezia era emerso che due degli indagati — in una telefonata del 21 settembre 1987 — avevano fatto riferimento alla nascita di un bambino, poi chiarita dagli stessi come allusione all'affondamento della nave;

Giorgio Comerio aveva annotato sulla sua agenda l'evento dell'affondamento, scrivendo alla data del 21 settembre 1987: « lost the ship »;

una copia dei progetti O.D.M. di Giorgio Comerio era stata trovata sulla plancia della motonave Jolly Rosso, spiaggiatasi ad Amantea il 14 dicembre 1990, dal comandante della Capitaneria di porto di Vibo Valentia, Bellantone;

per individuare il relitto della nave al largo di capo Spartivento, stante la disponibilità dei mezzi offerta dal Comando generale delle Capitanerie di porto, occorreva individuare la tipologia del mezzo nautico da impiegare, quindi, acquisire notizie tecniche circa le apparecchiature e le modalità d'impiego di sonar per l'individuazione dei relitti, nonché di strumenti idonei alla misurazione della radioattività;

per tale attività si chiedeva all'autorità giudiziaria l'autorizzazione a recarsi a Roma per prendere contatti diretti con l'ingegner Bertone del centro ricerche nucleari di Roma e con il reparto operazioni del comando generale delle Capitanerie di porto per la pianificazione delle attività da porre in essere.

Conclusivamente, con riferimento alla Rigel, le attività del capitano De Grazia si concentrarono essenzialmente nell'esame della documentazione sequestrata a Comerio, nell'individuazione di elementi di collegamento con l'affondamento della Rigel e nella ricerca del punto esatto di affondamento della motonave, condizione questa indispensabile per avviare proficue attività di ricerca del relitto.

Sebbene fosse stato ritenuto necessario procedere ad una nuova escussione dei soggetti coinvolti nell'inchiesta di La Spezia, con

particolare riferimento alla natura del carico e alle relative operazioni, tuttavia, il capitano De Grazia non ebbe la possibilità di parteciparvi personalmente in quanto deceduto prima che venissero svolte queste attività.

Successivamente, fu il maresciallo Scimone ad effettuare le attività predette, di cui si renderà conto nel prosieguo della relazione.

Va detto, fin da subito, che — secondo la testimonianza del magistrato Nicola Maria Pace — il capitano De Grazia sarebbe riuscito ad individuare le coordinate relative al punto di affondamento, tanto che insistette, proprio la mattina della sua partenza per La Spezia, per portarvi lo stesso magistrato.

Si riporta il passo dell'audizione del dottor Pace, avvenuta avanti alla Commissione in data 12 gennaio 2010:

« Quando è giunta la notizia della morte di De Grazia io, Neri ed altri non abbiamo avuto dubbi sul fatto che quella morte non fosse dovuta a un evento naturale. Avevo sentito De Grazia alle 10,30 di quella mattina, mi aveva detto che con una delega di Neri si sarebbe recato prima a Massa Marittima e poi a la Spezia, mi avrebbe aspettato a Reggio Calabria per portarmi con una nave sul punto esatto in cui è affondata la Rigel. Alle 10,30 del 13 dicembre, giorno in cui è morto, ricevetti questa sua telefonata in ufficio, ma non sono in grado di fornire elementi obiettivi ».

1.8 – Lo spiaggiamento della Jolly Rosso e Giorgio Comerio. Gli approfondimenti svolti dal capitano De Grazia.

Particolare attenzione suscitò la vicenda della motonave Rosso, della compagnia di Ignazio Messina.

Tale nave naufragò al largo di capo Suvero, in Calabria, in data 14 dicembre 1990 (con immediato abbandono della stessa da parte di tutto l'equipaggio), per arenarsi sulla costa di Amantea (CS) nella stessa giornata (doc. 695/1).

Sullo spiaggiamento, inizialmente, non venne avviata alcuna indagine di carattere penale, ma solo un'indagine amministrativa da parte della compagnia di assicurazione e un'inchiesta da parte della Capitaneria di porto di Vibo Valentia di cui si dà atto nel rapporto riassuntivo a firma del comandante Giuseppe Bellantone (doc. 695/19).

Nel 1994 la vicenda della Rosso fu oggetto di ulteriore approfondimento nell'ambito dell'indagine condotta da dottor Francesco Neri.

Il motivo dell'approfondimento era da collegarsi ad una serie di circostanze sospette, prima fra tutte quella relativa al rinvenimento presso l'abitazione di Comerio, in Garlasco, di documentazione attinente alla motonave Jolly Rosso.

Particolarmente importanti furono le dichiarazioni rese dal comandante Bellantone al capitano De Grazia, assunte da quest'ultimo

informalmente, delle quali si dà conto nell'informativa del 30 maggio 1995 (doc. 681/32):

« (...) dall'indagine sommarla esperita dalla Capitaneria di porto di Vibo Valentia Marina emerge che il comandante di quella Capitaneria ha richiesto, a seguito dell'incaglio, degli accertamenti radiometrici sulla nave semi sommersa. Data l'inusualità dell'accertamento si è contattato il comandante di quella Capitaneria di porto Bellantoni il quale riferiva di avere lui stesso richiesto detti accertamenti in quanto in alcuni documenti reperiti a bordo della nave vi erano strani cenni a materiale radioattivo.

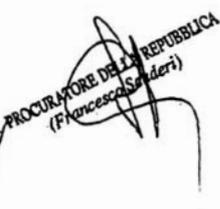
Successivamente, il predetto comandante riferiva oralmente che sulla nave aveva rinvenuto della documentazione che non aveva saputo interpretare ma che comunque gli sembravano dei piani di « battaglia navale » che poi riconoscevano i progetti O.D.M. sequestrati presso l'abitazione-laboratorio del Comerio.

Il citato Ufficiale in quella occasione forniva copia del verbale di consegna della succitata documentazione al comandante della « Rosso », nonché copia dell'istanza con la quale il Capitano Bert M. Kleywegt in rappresentanza della società Smit Tak, olandese, aveva chiesto l'autorizzazione al recupero della suddetta nave. Viene riferito ciò in quanto la ditta, pur avendo operato per circa 30 giorni, non ha effettuato alcuna attività di recupero nonostante abbia operato con dei subaquei, alcuni gommoni e un grosso Tir ».

Successivamente il comandante Bellantone fu sentito a sommarie informazioni dai procuratori Scuderi e Neri (in data 29 febbraio 1996) ed anche in tale circostanza confermò quanto dichiarato informalmente al capitano De Grazia sulla presenza — a bordo della Rosso — di documenti con strani cenni a materiale radioattivo. Precisò ancora che, all'epoca, il capitano De Grazia gli mostrò un opuscolo con uno stemma triangolare della società O.D.M. uguale a quello dallo stesso notato a bordo della nave (doc. 695/7).

Al verbale di sommarie informazioni vi è il documento citato, di cui si riporta il frontespizio:

OCEANIC DISPOSAL MANAGEMENT Inc.**PENETRATORI PER IL SEPPELLIMENTO DELLE SCORIE RADIOATTIVE**

  
IL PROCURATORE DELLA REPUBBLICA
(Francesco Saverio)

10

UFFICIO TECNICO
Tel. 0382-810588




È importante sottolineare che il comandante Bellantone è stato successivamente sentito sia dal pubblico ministero di Paola, Francesco Greco, nell'anno 2004, sia dalla Commissione in data 8 marzo 2011.

Le dichiarazioni fornite in tale occasione sono risultate contrastanti tra di loro nonché con quanto precedentemente dichiarato ai magistrati e al capitano De Grazia. In particolare, nel verbale di sit

del 15 luglio 2004 (doc. 695/7), il comandante ha dichiarato, quanto ai documenti rinvenuti sulla Rosso, di avere visto su qualche documento uno stemma a forma di triangolo con la scritta O.D.M. nonché di non conoscere all'epoca dello spiaggiamento il significato della scritta O.D.M..

Tuttavia il comandante ha in qualche modo modificato le dichiarazioni già rese ai magistrati di Reggio Calabria affermando: « Non ricordo di aver visto sulla nave una cartografia raffigurante i siti di affondamento di navi che possa raffigurare una battaglia navale. Ricordo però che la stessa mi fu mostrata dal magistrato Neri di Reggio Calabria e o dal suo collaboratore Natale De Grazia. »

Nel corso dell'audizione dinnanzi alla Commissione il comandante Bellantone ha oscillato tra smentite, parziali conferme e dichiarazioni di non ricordare, palesando finanche la possibilità che le sue dichiarazioni avanti ai magistrati di Reggio Calabria non fossero state fedelmente riportate.

Risulta, quindi, allo stato incerto quello che effettivamente fu rinvenuto a bordo della motonave Rosso, in mancanza di verbali di sequestro redatti in quell'occasione.

Non può essere ignorato il fatto che le iniziali dichiarazioni rese dal comandante Bellantone al capitano De Grazia, riportate nell'annotazione citata e successivamente confermate ai magistrati di Reggio Calabria, sono quelle rese in epoca più prossima ai fatti e, quindi, da ritenere, secondo criteri di comune esperienza, più attendibili.

Come si avrà modo di evidenziare, il capitano De Grazia, pur incaricato di sviluppare questi aspetti, non ebbe la possibilità di portare a termine l'attività per le ragioni che di seguito si andranno ad esporre.

1.9 – Le verifiche effettuate dal capitano De Grazia in merito agli ulteriori affondamenti sospetti.

Come già evidenziato, il capitano De Grazia, in ragione delle sue specifiche competenze, operò una verifica – presso la compagnia di assicurazione Lloyd di Londra – in ordine agli affondamenti sospetti di navi, stilando un elenco che avrebbe dovuto costituire la base di ulteriori approfondimenti.

E, pertanto, si può sostenere, senza timore di smentita, che il capitano approfondì proprio l'aspetto attinente all'utilizzo di navi per lo smaltimento illecito dei rifiuti radioattivi sia attraverso il loro affondamento sia, più in generale, attraverso il loro utilizzo per il trasporto verso paesi esteri.

Ed è proprio in questo ampio contesto investigativo che va esaminata la vicenda, dai contorni poco chiari, relativa alla monovite Latvia, ormeggiata presso il porto di La Spezia, di cui si ha traccia in due informative del Corpo forestale dello Stato di Brescia indirizzate al procuratore Neri.

Dell'esistenza di questa nave si dà conto per la prima volta nell'annotazione di polizia giudiziaria redatta dal Corpo forestale dello Stato di Brescia in data 26 ottobre 1995 (doc. 277/8), nella quale si evidenzia che la nave, venduta ad un prezzo superiore al valore reale,

avrebbe potuto essere destinata al trasporto di rifiuti nucleari e/o tossico-nocivi.

Si riportano i passi di interesse dell'informativa, redatta previa assunzione di informazioni di cui all'articolo 203 del codice di procedura penale:

« (...) Motonave Latvia.

Nell'area portuale di La Spezia è presente la motonave Latvia, adibita al trasporto passeggeri, ex-sovietica, giunta nei cantieri ORAM prima della caduta del blocco orientale. Nave ritenuta come appartenente ai servizi segreti sovietici (KGB) (...). Attualmente è ormeggiata alla diga di La Spezia, è stata messa in vendita (forse dal tribunale) ed acquistata da una società Liberiana con sede in Monrovia, tramite un ufficio legale di La Spezia. Da fonte attendibile risulta che il prezzo pagato è superiore di quello del valore reale, e questo fa supporre che potrebbe essere utilizzata come "bagnarola" per traffici illegali di varia natura, in particolare di rifiuti nucleari e o tossico-nocivi, (esempi pratici sono le cosiddette navi dei veleni) (...) ».

Ancora, la Latvia viene menzionata nell'annotazione di polizia giudiziaria redatta, in data 10 novembre 1995, con la quale il brigadiere Gianni De Podestà comunicò alle procure di Reggio Calabria e di Napoli che fonte confidenziale attendibile aveva di recente riferito in merito al coinvolgimento di famiglie camorristiche e logge massoniche deviate nei traffici di rifiuti radioattivi e tossico nocivi interessanti la zona di La Spezia e l'interland napoletano.

Nell'annotazione si dava atto che la Latvia, così come già era stato fatto per la Rigel e la Jolly Rosso, avrebbe dovuto essere preparata per salpare nell'arco di 4 giorni con un carico non ben definito (rifiuti tossico-nocivi e/o radioattivi) per poi seguire la rotta La Spezia-Napoli (per un ulteriore carico, come accertato per la Rosso) – Stretto di Messina-Malta – ritorno sulle coste joniche (per affondamento).

Dall'annotazione in parola si evince che la fonte confidenziale cui si fa riferimento è la stessa di cui all'informativa del 13 maggio 1995 richiamata espressamente, e dunque la fonte denominata « Pinocchio ».

Si riporta parte del testo dell'annotazione del 10 novembre 1995 (doc. 681/32):

« Fonte confidenziale attendibile ha qui riferito, in epoca recente, del traffico di rifiuti radioattivi e tossico-nocivi che interessano in particolar modo la zona di La Spezia e l'interland napoletano e quindi il coinvolgimento di famiglie camorristiche e logge massoniche deviate. Nella prima annotazione di p.g. redatta in data 13.5.95 in questo ufficio, l'informatore riferiva di personaggi legati al traffico La Spezia-Napoli-Reggio Calabria e oltremare (...).

In merito all'annotazione di p.g. prot. 1045 del. 26 ottobre u.s., ove la fonte confidenziale (rimane tale per ragioni di sicurezza personale, familiare e per la p.g. che lavora all'indagine) ha riferito che nell'area portuale di La Spezia vi è presente la motonave Latvia (ex KGB russo) e che tale imbarcazione dovrebbe essere preparata come è stato fatto per la Rigel e la Jolly Rosso e quindi destinata sui fondali marini come quest'ultime. Ancora la Latvia, se vengono

rispettati i tempi di allestimento e caricamento della Jolly Rosso (dal 4.12.90 all'8.12.1990) nell'arco di 4 giorni, risulterà pronta a salpare da La Spezia, con un carico non ben definito (rifiuti tossico-nocivi e/o radioattivi) per poi seguire la seguente rotta marittima: La Spezia-Napoli-(porto)-Stretto di Messina-Malta-ritorno sulle Coste Joniche (per affondamento).

Risulta tappa importante il porto di Napoli, dove al carico di La Spezia dovrebbe essere aggiunto dell'altro (come accertato per la Jolly Rosso poi Rosso) e seguito in via strettamente riservata da persone di fiducia (uomini di fiducia del camorra napoletana legata al Di Francia e alla mafia siciliana, che ha una ramificazione in La Spezia con un certo Giarusso)».

Dunque, si iniziò ad indagare anche sulla Latvia, per le ragioni che emergono nelle informative appena riportate. In particolare, oggetto di attenzione fu il carico, la provenienza della nave, la sua destinazione nonché le ragioni della lunga permanenza presso il porto di La Spezia.

È di tutta evidenza l'importanza che gli approfondimenti sulla Latvia avevano nell'ambito dell'inchiesta. Si trattava, infatti, di una nave che era possibile monitorare per così dire « in diretta » e che consentiva, quindi, di superare i vuoti conoscitivi attinenti alle altre navi delle quali si erano perse le tracce.

Appare, quindi, del tutto credibile la circostanza emersa nell'ambito dell'inchiesta svolta dalla Commissione, secondo la quale il capitano De Grazia si sarebbe dovuto recare a La Spezia anche per effettuare indagini con riferimento alla predetta nave e per avere un contatto diretto con la fonte confidenziale che aveva già riferito informazioni in merito alla Latvia (cfr. informative appena riportate nonché paragrafo 1.10 nel quale si tratta delle indagini che a La Spezia avrebbe dovuto effettuare il capitano De Grazia).

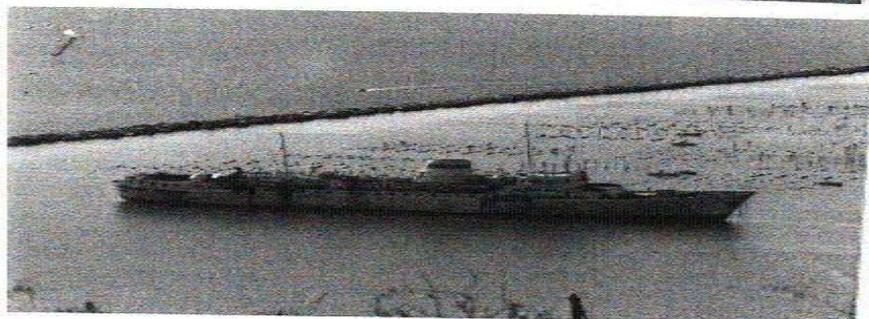
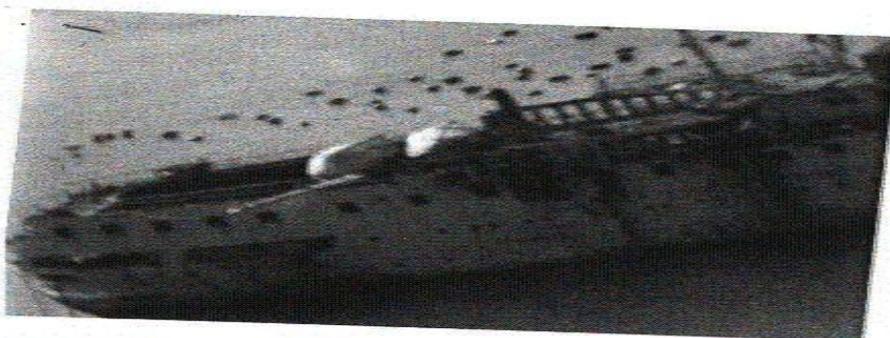
Tale circostanza, invero, non risulta da alcun documento, ma è stata rappresentata alla Commissione da un soggetto il cui nome è rimasto segreto e che — all'epoca dei fatti — aveva collaborato con il Corpo forestale dello Stato di Brescia.

(verificare con il Presidente se si può inserire il racconto fatto da questo soggetto in merito alle indagini fatte sulla Latvia, parte tutta segretata).

In data 15 dicembre 1995, due giorni dopo il decesso del capitano De Grazia, l'ispettore Tassi trasmise un fax alla procura circondariale di Reggio Calabria nel quale testualmente riferiva (doc. 634/1):

« In data odierna è stata accertata la partenza della Motonave Latvia, avvenuta all'incirca verso la terza decina del Novembre u.s. per raggiungere il porto di ARIGA (Turchia). La Motonave è stata acquistata tramite il tribunale di La Spezia, da una Soc. Ciberiana la « *DIDO STEEL Corporation S.A.* » con sede in Brod Street Monrovia Liberia, Il trasporto è avvenuto o sta avvenendo a traino di un rimorchiatore denominato Kerveros di nazionalità greca. Le pratiche sono state curate da una Agenzia Marittima Spezzina ».

Lo stesso ispettore Tassi, nel marzo 1996, trasmise, sempre al sostituto procuratore dottor Neri, sette fotografie della motonave in questione (doc. 681/71):



3

