

le) risulta avere avuto rapporti di affari con con la societa' libica IRON & STEEL PROJECTS di Tripoli.

Inoltre la stessa ha avuto o ha tuttora unita' locali in Messico, Indonesia e Portogallo.

Per ritornare sull'attendibilita' delle dichiarazioni rese dall'INSTINSKY e dall'ANGHESSA, si fa presente che il nominativo dei MORABITO e' emerso anche nel procedimento penale nr.450/94 RGNR della Procura della Repubblica di Brescia e precisamente in alcuni appunti manoscritti sequestrati nel corso di perquisizione domiciliare eseguita a carico di MUCLO Antonio, nell'ambito di indagini su traffico di armi, droga e materiale radioattivo, del seguente tenore " DICEMBRE 1991 - HAMZA TURKERESIN (DROGA) LEGAMI (CALABRIA) MORABITO - (COLOMBIA) ESCOBAR ".

Dalla lettura dell'appunto si rilevano nominativi di trafficanti di droga, istituti bancari esteri, nonche' dati riferiti a riciclaggio di centinaia di milioni di rubli russi con dollari americani.

I MORABITO (quelli di Lipsia) risultano anche

trascritti in una agenda dell'anno 1993, sequestrata sempre a MUCLO Antonio, in collegamento con finanziari e bancari svizzeri.

Non si e' a conoscenza di ulteriori dati e dell'esito del procedimento penale suddetto.

Ma i legami del COMERIO con la criminalita' organizzata non sono desunti solo per i contatti avuti con l'avv. FORNI, l'avv. CAMPANA e con la societa' BAVARIA.

Il COMERIO risulta avere svolto, infatti, anche attivita' diretta con dette organizzazioni.

Infatti, per come gia' riferito con l'informativa del 03.05.1996, il COMERIO aveva tentato di riciclare in Belgio, per come riferito dalla Polizia Belga, un titolo di credito da 100.000 dollari statunitensi della UNION CARBIDE CORPORATION nr. RB-4765, risultati asportati a New York da "Cosa Nostra".

Riferiva ancora la Polizia Belga che il Comerio avrebbe dovuto essere in possesso di altri due titoli analoghi.

Sull'attività delinquenziale del COMERIO, risultano interessanti le dichiarazioni rese in data 11.05.1995 alla S.V. da NITTI Maria Luigia, già convivente del COMERIO dal 1986 al 1993, allorquando affermava che: "...IN RIFERIMENTO ALLA VENDITA DELLE ARMI DEVO FARE PRESENTE CHE ALLA FINE DEL 1992 E L'INIZIO DEL 1993 IL COMERIO EBBE CONTATTI CON DUE FRATELLI DALLO STESSO DEFINITI MAFIOSI, DEI QUALI NON SO RIFERIRE ALTRI PARTICOLARI, SALVO CHE DOVEVA TRATTARSI DI UN OPERAZIONE NON LEGALE."

Il COMERIO risulta anche collegato con avvenimenti criminosi di particolare rilievo come gli attentati al presentatore televisivo Maurizio COSTANZO e ad alcuni monumenti di Roma, nonché all'Accademia dei Georgofili di Firenze, le cui vicende processuali hanno evidenziato che a compierli è stata un'unica matrice, cioè a dire la mafia palermitana.

Infatti, la NITTI riferiva che: "...VERSO LA FINE DEL NOSTRO RAPPORTO IL COMERIO MI ESTERNO' DI APPARTENENRE AI SERVIZI SEGRETI TANT'E' CHE ERA OSSESSIONATO DALL'IDEA DI AVERE I TELEFONI SOTTO CONTROLLO AL PUNTO CHE EFFETTUAVA LE SUE TELEFONATE DA

CABINE TELEFONICHE. A SEGUITO DI ATTENTATI TERRORISTICI AVVENUTI IN QUEL PERIODO IL COMERIO SI ASSENTO' DICENDO CHE ERA STATO CONVOCATO PER COLLABORARE NELLE INDAGINI....PRECISO CHE SI TRATTAVA DI ATTENTATI DINAMITARDI AVVENUTI IN ITALIA NELLA PRIMAVERA DEL 1993. MI PARE SI TRATTASSE DELL'ATTENTATO ALL'ACCADEMIA DEI GEORGOFILI DI FIRENZE."

Da informazioni in possesso a questo Comando non risulta che il COMERIO, in quel periodo, fosse agente dei servizi segreti italiani.

Della presenza della 'Ndrangheta sull'affondamento a mare di rifiuti radioattivi, altro settore di particolare importanza nell'economia delle attività illecite di cui sopra, ne parla GANZERLA Marino, già socio del COMERIO nella O.D.M., indagato nel presente procedimento, nel corso di spontanee dichiarazioni rese alla S.V. in data 14.07.1995.

In particolare il GANZERLA, esperto operatore nello smaltimento dei rifiuti tossico-nocivo, riferiva:-  
"PER QUANTO RIGUARDA L'AFFONDAMENTO DELLE NAVI DEVO DIRE CHE CIRCA 10 ANNI FA VENNI A CONOSCENZA DI

PROGETTI DI AFFONDAMENTO DI NAVI CARICHE DI RIFIUTI CHIMICI IL COSIDETTO SISTEMA DELLE "NAVI A PERDERE" TRUFFANDO COSI' ANCHE LE ASSICURAZIONI. SE RICORDO BENE IL PORTO PIU' SOSPETTO ERA QUELLO DI LA SPEZIA. E RICORDO ANCHE SI DICEVA CHE LE COSTE DELLO IONIO ERANO PREFERITE NON SOLO PERCHE' GESTITE DALLA 'NDRANGHETA MA ANCHE PERCHE' I MARINAI UNA VOLTA ARRIVATI A TERRA CON LE SCIALUPPE AFFIDAVANO DETTI MEZZI DI SALVATAGGIO A SOGGETTI DEL LUOGO CHE PROVVEDEVANO AD AFFONdarLE IN MANIERA DEFINITIVA PER FAR SPARIRE OGNI TRACCIA DELL'AFFONDAMENTO ED EVITARE COSI' L'INDAGINE GIUDIZIARIA. MI RISULTA ANCHE CHE DETTE NAVI FACEVANO CAPO AD ARMATORI DEL PIREO. NESSUNA RILEVANZA HANNO LE BANDIERE PERCHE' POSSONO ESSERE CAMBIATE CON FACILITA'. AGGIUNGO CHE I MARINAI POTEVANO ESSERE RECUPERATI ANCHE DA ALTRE NAVI AMICHE CHE TRANSITAVANO APPOSITAMENTE VICINO AL PUNTO DI AFFONDAMENTO E TRASPORTAVANO GLI STESSI IN PAESI ESTERI ANCHE PERCHE' TRATTAVASI DI MARINAI STRANIERI ANCHE SE A VOLTE IL COMANDANTE O IL DIRETTORE DI MACCHINE ERANO ITALIANI O COMUNQUE GENTE FIDATA DEGLI SPEDIZIONIERI. CIO' MI FU RIFERITO SE BEN RICORDO DA UN GRECO NEL CORSO DI UNA CENA AVVENUTA CIRCA 10 ANNI FA A GENOVA. ERA PREFERITO LO IONIO PERCHE' MOLTO PROFONDO. MI RISULTA CHE COMERIO

TRATTAVA COMPRAVENDITA DI NAVI." "

Le suddette dichiarazioni non sono altro che una ulteriore conferma di altre attività di indagini svolte.

Infatti, dopo che il Corpo Forestale dello Stato di Brescia ha comunicato alla S.V. la notizia che nelle acque antistante Capo Spartivento di Palizzi(RC), zona ricadente sotto l'influenza mafiosa della cosca dei MORABITO, era stata affondata una nave carica di uranio additivato ed altro, questo Comando, con la collaborazione determinante del Cap. Natele DE GRAZIA, riusciva, mediante accertamenti presso i LLOYDS di Genova, ad individuare un affondamento sospetto di una nave, nella zona indicata.

In particolare si acclarava che in data 21.09.1987 a 20 miglia Sud-Est da Capo Spartivento si era inabissata la m/n RIGEL, di bandiera maltese, il cui carico alla partenza di Marina di Carrara aveva avuto problemi giudiziari.

Si accertava, inoltre, che la Procura della

Repubblica di La Spezia aveva dimostrato, anche mediante intercettazioni telefoniche, che la nave era stata affondata dolosamente, tanto che il Comandante e parte dell'equipaggio era stato condannato per truffa all'assicurazione.

Nel corso delle indagini emergeva che altre 21 navi, oltre alla "JOLLY ROSSO" e alla "RIGEL" risultavano affondate nel mediterraneo in modo sospetto e precisamente:

1. M/N "ASO" - bandiera italiana - ton. 499 - carica di 900 tonnellate di solfato ammonico - affondata a circa 6 miglia dalla costa dell'abitato di LOCRI in data 16.05.1979;
2. M/N "MARIA PIA M." - bandiera italiana - tonn.983 - carico generale - affondata in lat.38 gradi 56' N. long. 17 gradi 50' EST - in data 11.08.1986;
3. M/N "MIKIGAN" - bandiera italiana - ton.1285 - carico granulato di marmo - affondata in lat. 38 gradi 35' NORD / long. 15 gradi 42' EST - in data 31.10.1986 - al largo di Palmi-Bagnara;

4. M/N "RIGEL" - bandiera maltese - carico generale - tonn. 3852 - affondata in lat. 37 gradi 58' NORD / long. 16 gradi 49' EST in data 21.09.1987;
5. M/N "FOUR STAR I'" - bandiera SRI LANKA - ton.1982 - carico generale - affondata in un punto dello Jonio meridionale il 09.12.1988 durante il viaggio da Barcellona ad Antalya;
6. M/N "PER " - bandiera danese - ton. 400 - carico generale - affondata in lat. 57 gradi 47' NORD / long. 10 gradi 44' EST - in data 28.02.1988;
7. M/N "SPIROS G. II" - bandiera cipriota - ton. 1404 - carico generale - affondata il 02.03.1987 durante il viaggio da Skidda a Milazzo lungo la costa Jonica - pare che sia stata recuperata;
8. M/N "CELIKTRANS II" - bandiera turca - tonn. 499 - carico generale - affondata il 24.01.1988 a circa 60 miglia dalla costa siciliana durante il viaggio da Pireo per la Sardegna;
9. M/N "ANNI" - bandiera maltese - tonn. 495 - carico

- generale - affondata il g.01.08.1989 durante il viaggio da Pireo a Ravenna in alto Adriatic in posozione lat. 44 gradi 13' NORD / long. 13 gradi 02' EST;
10. M/N "DESPO" - bandiera Saint Vincent - tonn. 1456 - carico containers - affondata il 22.11.1989 - in lat. 36 gradi 38' NORD / long. 19 gradi 37' EST;
11. M/N "DEVAL" - bandiera turca - tonn. 1599 - carico generale affondata il 14.04.1989 in viaggio da Chioggia ad Istambul in lat. 42 gradi 14' NORD / long. 16 gradi 18' EST;
12. M/N "ROSSO" (ex JOLLI ROSSO - di cui si e' gia' parlato. E' stato accertato che il comandante della nave, all'atto dell'incidente, era in possesso di copie del progetto O.D.M. di Giorgio COMERIO;
13. M/N "CTE ROCIO" - bandiera Antigua e Barbuda - tonn. 988 - carico generale - affondata in lat. 39 gradi 33' NORD / long. 11 gradi e 44 EST in data 10.12.1990 durante il viaggio da Napoli a Valencia;

14. M/N "ALESSANDRO PRIMO" - bandiera italiana - tonn. 2506 - carico generale - affondata al largo di Molfetta il g. 01.02.1991 - dal relitto sono stati recuperati fusti di DICLORETANO;
15. M/N "APOLLONIA FAITH" - bandiera cipriota - tonn. 5999 - carico generale - affondata in lat. 37 gradi 52' NORD / long. 08 gradi e 18' EST, il 07.11.1991 in viaggio da Valencia al Pireo;
16. M/N "EURORIVER" - bandiera maltese - tonn. 386 - carico generale - affondata in lat. 43 gradi 19' NORD / long. 16 gradi 09' EST in data 12.11.1991;
17. M/N "LINA" - bandiera maltese - tonn. 2952 - carica di granturco - affondata in lat. 41 gradi 14' NORD / long. 29 gradi 10' EST in data 03.12.1991 in viaggio da Costanza a La Valletta;
18. M/N "SCAIENI" - bandiera rumena - tonn. 3374 - carica di nitrato di ammonio - affondata in lat. 36 gradi 43' NORD / log. 18 gradi 29' EST il g. 08.12.1991;

19. M/N "SEVASTI" - bandiera cipriota - tonn. 399 - carico generale (marble) - affondata nel viaggio da Volos a Gabes in un punto imprecisato dello Jonio meridionale, presumibilmente in data 26.03.1991;
20. M/N "AYDAN" - bandiera turca - tonn. 1275 - carica di fertilizzanti - affondata in lat. 37 gradi 40'NORD / long. 11 gradi 10' EST il 06.04.1992;
21. M/N "IRINI" - bandiera maltese - tonn. 1593 - carico containers - affondata in lat. 37 gradi 05' NORD / long. 14 gradi 11' EST in data 24.11.1991 dopo la partenza da Manfredonio per Annaba;
22. M/N "MARCO POLO" - bandiera maltese - carica di containers - abbandonata dall'equipaggio in lat. 37 gradi 45' NORD / long. 10 gradi 50'EST (Banco di Scherchi, zona sita tra la Tunisia e la Sicilia Occidentale, ove le correnti, provenienti dallo Stretto di Gibilterra, si dividono in due rami: in direzione del Tirreno - zona Ustica - ed il

Mediterraneo), in data 14.03.1993, durante il viaggio da Barcellona ad Alessandria, presumibilmente affondata;

23. M/N "MARINETA" - bandiera Saint Vincent di Granadine - tonn.844 - carica di caolino in fusti - arenatasi a circa 200 metri dalla riva nella zona di mare antistante Santa Caterina sullo Jonio (CZ) in data 05.01.1993;

I punti di affondamento delle motonavi "ANNI" e "EURORIVER", entrambi di bandiera maltese, di cui ai suddetti punto 9 e 16, trovano riscontro con i punti di dispersione delle scorie pericolose previste dal progetto O.D.M. del COMERIO Giorgio nella parte indicata dal punto C. AREE NAZIONALI ITALIANE.

Mentre le presenti indagini erano in pieno sviluppo, il Cap. Natale del Grazia accertava che poco prima, cioè il 07.11.1995, al largo dell'isola di Ustica era affondata la m/n "CORALINE" ed alcuni containers erano andati alla deriva spiaggiandosi sulla costa della Campania.

Poiche' la societa' armatrice risultava essere, probabilmente, la nota BAVARIA di cui si e' detto in precedenza, questo Comando si attivava e svolgeva i dovuti accertamenti.

In sostanza emergeva che quattro containers della nave affondata erano stati recuperati in mare e custoditi, senza alcuna precauzione, sul molo del porto di Salerno, dalla societa' G. AVOLIO DE MARTINO HOLME & Co. srl. di Napoli su incarico della societa' PROTECTION CLUB ARMATORI di Amburgo.

Su segnalazione della S.V., la Procura Circondariale di Salerno provvedeva a sequestrare quanto rinvenuto e contemporaneamente l'Ufficio di P.S. Porto della stessa citta' accertava che il quinto container era stato recuperato al largo di Ischia, ove veniva custodito.

Questo Comando accertava che la BAVARIA non era la societa' di interesse, ma una societa' armatrice di Amburgo.

Effettuati i rilievi radiometrici sui contenitori, da parte del responsabile del CRR di Salerno, emergeva

che l'esterno degli stessi presentava contaminazione da TORIO 234 in quantità insolitamente elevata.

Si veniva inoltre a conoscenza che la stessa Procura della Repubblica aveva proceduto in passato per lo stesso motivo anche per un altro container rinvenuto dalla Capitaneria di Porto di Salerno, al largo di Positano, in data 01.04.1994.

Anche in questo caso, i risultati radiometrici eseguiti davano il container, all'esterno, contaminato di TORIO 234, sempre in quantità insolita.

Con inquietudine, però, si apprendeva che detto carico era proveniente dalla m/n "MARCO POLO", una delle navi ritenute sospette ed indicata al nr. 22 del già citato elenco.

Da tali accertamenti emerge un dato certo.

Tutti i suddetti containers, dopo l'affondamento delle navi che li trasportavano, sono transitati dalle acque di USTICA.

E' di questi giorni la notizia giornalistica secondo la quale la Procura della Repubblica di La Spezia avrebbe scoperto, nell'ambito delle indagini sul c.d. "CASO NECCI", che sul DC9 ITAVIA caduto al largo di Ustica vi sarebbe stato un carico di uranio destinato alla Libia e che poi sarebbe stato recuperato per essere poi venduto all'IRAK.

Anche le presenti indagini avevano ipotizzato tale scenario. Per questo motivo erano stati trasmessi gli atti assunti al Dott. Rosario PRIORE, Giudice Istruttore di Roma per il caso "USTICA".

Sul traffico di armi scoperto dalla Procura Spezzina con riferimento alla OTO MELARA, questo Comando, con informativa nr.399/43 del 09.06.1995, aveva già denunciato un caso di vendita di tecnologie militari a paese del medio oriente, tramite un faccendiere socio del COMERIO nella O.D.M. per i rapporti con la ex RUSSIA, identificato in MOLASCHI Gabriele, uomo chiave per detti traffici per come piu' avanti sara' meglio riferito.

Sui mari italiani hanno sempre navigato navi il

cui carico era composto da materiali e sostanze altamente inquinanti ed oggi si ha conoscenza anche di sostanze radioattive.

Nel corso delle indagini svolte a Genova, nell'ambito di una colossale presunta truffa, scoperta da questo Nucleo Operativo unitamente al Cap. De Grazia Natale, perpetrata ai danni dello Stato ad opera dell'ENEA, della SNAM, dell'ENEL e della società FABBRICAZIONI NUCLEARI S.P.A. che gestisce la centrale nucleare di Bosco Marengo (AL), di cui quell'A.G. e' stata regolarmente interessata dalla S.V., la locale Capitaneria di Porto ha fornito a questo Comando uno specchio particolareggiato e riepilogativo di tutti i carichi e gli scarichi di materiali radioattivi avvenuti normalmente dalle banchine del porto.

E' emerso che ben nr.131 navi, dal 1985 al 1992, quindi ben oltre il 1987 anno in cui con il referendum popolare l'Italia aveva scelto la moratoria sul nucleare, hanno compiuto simili operazioni.

Non si e' a conoscenza della situazione degli altri porti italiani, ma si puo' facilmente intuire