

Gazzetta del Sud 11 Novembre 2009

La strana fine delle tre navi mai ritrovate

Tre navi "sospette" e una strana sostanza: la polvere di marmo. Granusola e sottile, capace di schermare le scorie radioattive. Di limitarne la devastante capacità inquinante durante il trasporto e di renderle invisibili ai rilevatori durante i controlli nei porti. Una polvere che, dalle carte d'imbarco, risultava custodita in grandi quantità nelle stive di alcune imbarcazioni affondate in circostanze poco chiare nel Mediterraneo tra il 1986 e l'88. Tre sono colate a picco in acque internazionali, davanti alle coste calabresi: la "Mikigan" il 31 ottobre del 1986, venti miglia a sud-ovest di Capo Vaticano; la "Rigel" il 21 settembre 1987, venti miglia al largo di Capo Spartivento; e la "Four Star I" il 9 dicembre 1988 in un punto imprecisato del mar Jonio meridionale. La prima era partita dal porto di Marina di Carrara, la seconda pure, la terza, invece, proveniva da Barcellona (Spagna).

La "Mikigan" rimase a galla per dodici ore, la "Rigel" per diciotto: l'equipaggio, che non lanciò incredibilmente l'SOS, venne soccorso da una nave iugoslava - la "Karpen" - che stranamente si trovò sul luogo del naufragio. Il comandante ed i marinai, tuttavia, anziché essere portati in un porto calabrese o siciliano, furono fatti sbarcare in Tunisia e non vennero mai più rintracciati. L'armatore ed i caricatori del natante, invece, finirono sotto processo e quindi condannati per truffa alle assicurazioni con una sentenza emessa dal Tribunale di Livorno, poi passata in giudicato nel dicembre del 2001. La "Four Star I", battente bandiera dello Sri Lanka, finì sui fondali dello Jonio in circostanze mai completamente ricostruite e in un punto non individuato. I relitti delle tre imbarcazioni, peraltro, non sono mai stati ritrovati. All'epoca dei naufragi, peraltro, era difficile immaginare inquietanti contesti animati da faccendieri e imprenditori senza scrupoli coinvolti nell'illecito smaltimento di rifiuti radioattivi. Gli affondamenti diventavano oggetto d'attenzione solo per i Lloyd's londinesi e, probabilmente, per i servizi di sicurezza dei Paesi mediterranei. Eppure, già negli anni '80, lo smaltimento illegale delle sostanze altamente nocive rappresentava un enorme business. Il metodo più semplice, efficace e redditizio per liberarsi dei rifiuti speciali era quello di mandarli in fondo al mare, attraverso il pilotato naufragio di imbarcazioni regolarmente assicurate e abbondantemente usurate. L'espedito, con la compiacenza degli equipaggi, garantiva due risultati: l'incasso della polizza e lo stoccaggio a prezzi ridotti del "materiale" inquinante.

Le indagini sulle "navi dei veleni" condotte dalla magistratura di Reggio Calabria, cominciate dal pm Francesco Neri e concluse dal suo collega Alberto Cisterna, non hanno però sortito i risultati sperati. L'impegno dei magistrati inquirenti e degli investigatori è stato eccezionale ma la cortina fumogena azionata per coprire l'immondo traffico ha obiettivamente impedito ai togati di far luce sui complessi accadimenti.

C'è un'altra nave, la "Aso", che naufragò il 16 maggio 1979 a largo di Locri e di cui nell'inchiesta di Reggio figuravano stazza, carico e coordinate di rotta. Trasportava 900 tonnellate di solfato ammonito. L'ufficiale di Marina Natale De Grazia, morto il 13 dicembre 1995, l'aveva inclusa nel lungo elenco degli affondamenti sospetti. Con altre imbarcazioni che dormono, da anni, a più di mille metri di profondità: la "Koraline", colata a picco il 7 novembre 1995, cinquanta miglia a nord di Ustica; la "Marco Polo" affondata nel Canale di Sicilia il 14 marzo 1993; e la "Alessandro I" naufragata il primo febbraio 1991 a largo di Molfetta. Scheletri di ferro divenuti sinistri guardiani degli abissi mediterranei. Relitti di cui il pentito Francesco Fonti non sa nulla e che dalle carte nautiche internazionali risultano davvero affondate. Dalla storia di queste

imbarcazioni bisognerà ricominciare per far luce sulle cosiddette "navi a perdere". Navi di cui parlarono - dieci anni prima del discusso collaboratore di giustizia calabrese - manager e faccendieri del calibro di Marino Ganzerla, Renato Pent, Aldo Anghessa e Gianpaolo Sebri. Navi che aspettano di essere trovate...

Arcangelo Badolati