

Marina, morti bianche d'amianto

La guerra della flotta contaminata

IL LIBRO

C'è una grande battaglia che l'Italia e la Marina militare hanno perduto. Una battaglia che ha fatto tra i marinai il maggior numero di Caduti dopo la seconda guerra mondiale. Più morti che a Nassirya, più che in tutte le missioni militari italiane all'estero messe insieme.

Sono oltre seicento i Caduti in questa battaglia, e non è finita. Perché nel momento in cui scriviamo, altri continuano a morire: il picco di questa tragedia sarà toccato nel 2021. Ma mentre agli altri Caduti l'Italia riconosce onori, monumenti, medaglie, intitola strade e piazze e aule d'università, a questi nega persino il riconoscimento di essere vittime del dovere, nega con disonorevoli trucchetti burocratici una pensione, un equo risarcimento. Nega la giustizia ai marinai morti perché hanno respirato amianto nelle navi.

«Navi di amianto» è il libro che racconta questa Caporetto della nostra Marina militare. Lo hanno scritto due giornalisti del

Gazzettino, Lino Lava e Giuseppe Pietrobelli, storici cronisti di nera e di giudiziaria. Il libro sarà presentato oggi a Padova all'Auditorium San Gaetano (via Altinate 71). E proprio da un processo sono partiti, Lino e Beppe: quello che la Procura militare di Padova ha avviato dopo le prime morti di marinai causate dall'esposizione all'amianto, le morti di Giuseppe Calabrò, puntatore cannoniere, nel 2002, e di Giovanni Baglivo, meccanico di macchina, nel 2005. A cui sono seguite altre centinaia di morti.

L'INDAGINE

«È dal 1992 - scrivono i due giornalisti - che l'amianto è stato messo al bando da una legge dello Stato, eppure le navi hanno continuato a restare in servizio, a navigare con i loro equipaggi e con il loro carico letale. E ancora oggi, un quarto di secolo dopo, marinai e ufficiali continuano ad ammalarsi, vittime del mesotelioma o di altre forme di tumore causate dall'inalazione delle fibre d'amianto che si insediano nei polmoni o nella pleura, dove possono restare latenti anche per decenni. E le bonifiche a bordo sono state pianificate solo dal 2008. Per questo non si sono an-

cora concluse, nonostante il Ministero della difesa assicuri che non c'è pericolo, che l'amianto è tutto rimosso o è stato messo in sicurezza dalla metà degli anni Novanta». E invece «nel 2010 risultano 149 unità in servizio, su un totale di 165, dove l'amianto era ancora presente».

Tutte le navi del mondo utilizzavano amianto, naturalmente: è il materiale migliore per coibentare. Lino e Beppe lo documentano nave per nave: tutti i chilometri di tubi sono fasciati di amianto. «Qualsiasi corpo caldo veniva coibentato con amianto». Se un tubo perde, il marinaio deve spaccare la coibentazione a forza di colpi, sollevando nuvole di fibre. Riparato il tubo, deve impastare l'amianto con le mani e rifare la coibentazione. Pasta di amianto.

LA DENUNCIA

E anche Marine militari più grandi di quella italiana, come quella americana, nonostante fin dagli anni Sessanta fosse noto che l'amianto era letale, nel 1997 avevano ancora in servizio navi piene di questo materiale. Ma c'è una differenza, una differenza di onestà, e l'ha sperimentata il maresciallo capo France-

sco Marino, la cui storia il libro racconta: «Imbarcato per tre an-

ni su un sommergibile Usa, e altri cinque anni nei sommergibili italiani e 24 anni in superficie». Amianto dappertutto. Diagnosi: adenocarcinoma allo stomaco causato dall'amianto. La Marina militare americana riconosce subito le sue colpe e paga 75mila dollari di risarcimento. La Marina italiana, invece, non riconosce nulla. E ai processi, il silenzio degli ammiragli grida.

Poi c'è la storia dell'Inail. Cosa c'entri l'Inail, solo l'italica burocrazia lo sa, perché i militari non sono assicurati Inail. Fatto sta che è l'Inail a dettare le regole. E sono regole fantastiche, che neanche Kafka. Risarcimenti ai marinai «sottocoperta» e non a quelli sopra, anche se erano esposti all'amianto entrambi. E solo fino al 1995, anche se l'amianto sulle navi c'era prima e c'era dopo. E poi, esami su esami richiesti a marinai in punto di morte, per valutare il "rischio" a cui furono esposti, quando la presenza accertata del tumore stesso costituisce prova lampante che il "rischio" è stato sufficientemente alto da uccidere.

Alvise Fontanella

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LIBRO VERITA' Giuseppe Pietrobelli e Lino Lava indagano sull'amianto



NAVI DI AMIANTO di Pietrobelli e Lava
Oltre Edizioni
Pagine 247
16 euro

L'INCHIESTA DI GIUSEPPE PIETROBELLI E LINO LAVA, EX GIORNALISTI DEL GAZZETTINO, SULLE NAVI MILITARI

