

Indice

Premessa.....	3
1. Le “navi a perdere” e le “navi dei veleni”	5
2. L’attività di inchiesta della Commissione nel corso della XVII legislatura	7
3. Quadro storico di riferimento: gli anni ‘80 e l’inizio dei grandi traffici illeciti di rifiuti.....	7
4. Le navi dei veleni (elenco ragionato delle navi utilizzate per l’invio di rifiuti all’estero)	14
5. Il caso Lynx (nave in partenza) – Zanoobia (nave in arrivo a Genova). Gibuti, Venezuela, Siria.....	19
5.1 La raccolta dei rifiuti e la partenza della Lynx.....	19
5.2 Il respingimento a Gibuti.....	21
5.3 Il nuovo broker, rotta verso il Venezuela	22
5.4 Il respingimento del carico e il viaggio verso la Siria	24
5.5 Dalla Siria verso l’Italia, l’arrivo della M/n Zanoobia	27
5.6 L’individuazione dei produttori dei rifiuti arrivati con la Zanoobia	28
5.7 Lo smaltimento finale dei rifiuti rientrati.....	31
6. Il caso Radhost (nave in partenza) - Jolly Rosso (nave in arrivo a La Spezia). Il Libano	33
6.1 L’arrivo a La Spezia della M/n Jolly Rosso	35
6.2 I possibili collegamenti della vicenda libanese con il caso Rigel.....	37
6.3 I ritrovamenti di rifiuti in Libano nel 1994. La prima denuncia di affondamento delle tre “navi a perdere”	38
6.4 Il report di Greenpeace.....	40
7. Il caso Deep Sea Carrier, Karin B e Hai-Xiong. Il ritorno in Italia dei rifiuti da Koko, Nigeria	45
8. L’ipotesi radioattiva.....	49
8.1 Principali indagini su Giorgio Comerio ed esiti giudiziari	50
8.2 Ulteriori elementi emersi sulla figura di Giorgio Comerio	78
8.3 Il profilo di Giorgio Comerio	80

9. La Somalia come destinazione di rifiuti pericolosi.....	83
9.1 L'attività imprenditoriale di Giancarlo Marocchino. La ricerca di una nave nel 2005	83
9.2 L'esportazione di rifiuti verso la Somalia	86
10. Due figure emblematiche.....	90
11. Conclusioni	91

Premessa

Da circa trent'anni in Italia – e in parte in Europa – si discute, a livello giudiziario, parlamentare e mediatico – del caso delle cosiddette “navi a perdere”. È l'ipotesi – mai scartata, ma mai avvalorata da prove oggettive – sull'affondamento doloso di imbarcazioni con carichi di rifiuti pericolosi, soprattutto radioattivi. Nel corso della XVI legislatura la Commissione d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti ha approfondito, con notevole sforzo investigativo, il tema, partendo dalle dichiarazioni dell'ex collaboratore di giustizia Francesco Fonti (deceduto pochi anni fa). Al tema fu dedicata una ampia relazione¹. Nelle conclusioni la Commissione rilevava prima di tutto la difficoltà incontrata nell'accertare i fatti, dovuta soprattutto alla ristrettezza dei mezzi investigativi delle autorità giudiziarie che si occuparono del tema: “Ciò che ha sempre rappresentato il filo conduttore delle pur variegate indagini giudiziarie svolte dalle più disparate procure italiane è stata la presa di coscienza della inadeguatezza degli strumenti a disposizione per proseguire oltre in inchieste che coinvolgevano persone, interessi, ambiti geografici ben più ampi di quelli riconducibili entro i limiti di competenza dei singoli uffici di procura”.

La principale inchiesta fu condotta dalla procura presso la pretura di Reggio Calabria e dalla procura di Matera, a partire dal 1994. In quel contesto investigativo agì il capitano di fregata del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera, Natale De Grazia, sulla cui morte ha ampiamente indagato la Commissione della XVI legislatura, approvando una specifica relazione².

Le conclusioni sul tema delle “navi a perdere” hanno ben impostato il quadro di riferimento delle vicende trattate: “I temi che si intrecciano sono quelli dello smaltimento di rifiuti tossici da parte dei paesi più sviluppati ai danni di paesi sottosviluppati ovvero ai danni di territori che, essendo controllati di fatto dalla criminalità organizzata, sono caratterizzati dall'assenza dello Stato e, quindi, per certi versi assimilabili ai paesi del terzo mondo”. Questo contesto geopolitico – il nord industrializzato, produttore di rifiuti pericolosi, che utilizza le aree più povere come zone di smaltimento incontrollato degli scarti – ha certamente una portata ben più ampia rispetto ai singoli episodi di affondamenti sospetti affrontanti nelle inchieste sulle “navi a perdere”. È un terreno che ha implicazioni estremamente complesse: rapporti tra Stati, interventi dei servizi di sicurezza, *trust* criminali transnazionali. Uno scenario che ha reso sicuramente molto difficile l'opera di indagine della magistratura, come la Commissione aveva già evidenziato nelle conclusioni della relazione presentata nel 2013: “Quello che si vuole sottolineare è che gli sforzi investigativi profusi nello svolgimento delle indagini concernenti i traffici internazionali di rifiuti tossici e radioattivi si sono puntualmente arrestati allo stesso punto, ovverosia allorché si è introdotto il tema Somalia e il tema attinente ai traffici internazionali di armi e rifiuti. Questi ultimi due temi sono risultanti, almeno nelle prime fasi investigative, connessi tra di loro, essendo stato ipotizzato che vi fosse uno scambio tra la fornitura di armi ad opera dei paesi «moderni» e l'accettazione di rifiuti da parte dei paesi meno sviluppati”. La connessione tra invio di rifiuti da smaltire illecitamente e la vendita di armi – spesso in violazione di embargo Onu – in aree di conflitto è solo uno degli esempi del peso strategico dei traffici illeciti di rifiuti Nord-Sud.

Questo contesto ha ovviamente reso più difficili le inchieste della magistratura e del Parlamento. Così concludeva la relazione approvata dalla Commissione nella XVI legislatura: “L'attività investigativa svolta per l'accertamento dei fatti di criminalità transnazionale aventi per oggetto lo smaltimento illecito rifiuti radioattivi o comunque tossici si è, quindi, costantemente scontrata con difficoltà insormontabili, nel senso che, per usare una facile metafora, si è dovuta spingere verso i confini conosciuti del diritto, ed è giunta sempre in luoghi posti al di là delle Colonne d'Ercole, dove semplicemente il diritto non esiste. Pertanto, un'attività, quella investigativa, che pur discrezionale è comunque soggetta alla legge ed alla legge deve conformarsi si è rivelata un'arma del tutto spenta

¹ XVI legislatura, Doc. XXIII, n. 21, Relazione sul fenomeno delle «navi a perdere».

² XVI legislatura, Doc. XXIII, n. 18, Relazione sulla morte del capitano di fregata Natale De Grazia.

ove non ha trovato lo stampo a cui conformare la propria azione. Quindi la conclusione se il fenomeno investigato esista o non esista non può essere tratta dai risultati dell'attività d'indagine perché l'attività di indagine produce dei risultati alla stregua di regole che il fenomeno illecito non conosce". Un merito, però, lo hanno avuto le inchieste della magistratura tese a scandagliare il mondo dei grandi traffici illeciti a cavallo tra gli anni '80 e '90. Da quei fascicoli – in buona parte acquisiti dalla Commissione fin dal 1995 – emerge con chiarezza un quadro storico, geopolitico ed economico di estremo interesse, utile per ricostruire la fase che, dopo l'introduzione delle prime regole sullo smaltimento dei rifiuti in Italia (il decreto del Presidente della Repubblica 10 settembre 1982, n. 915), ha visto trasformare il nostro paese in una sorta di piattaforma logistica – e spesso criminale – della rotta Nord-Sud dei rifiuti industriali. Una rete sicuramente connessa a livello europeo, dove l'Italia ha giocato un ruolo da protagonista, negativo, in una organizzazione con connotazioni transnazionali. Non a caso l'organizzazione ambientalista Greenpeace pubblicò alla fine degli anni '90 un importante rapporto – agli atti della Commissione – sui traffici internazionali di rifiuti, dal titolo chiaro e netto: “*The Network*”, ossia la rete.

Partendo dalle conclusioni dei lavori della XVI legislatura, la Commissione ha scelto di riprendere i fili di quell'indagine. Era obiettivamente molto difficile, se non impossibile, cercare la “pistola fumante”, ovvero le uniche prove conclusive rispetto all'ipotesi investigativa dell'esistenza del fenomeno delle navi a perdere, la carrette di mare usate per tombare rifiuti nucleari sui fondali marini. La sopraggiunta morte di testimoni ritenuti chiave – ad esempio l'ex collaboratore di giustizia Francesco Fonti - la distanza di anni dai fatti e, soprattutto, la mancanza di nuovi elementi certi da approfondire sono elementi che hanno reso difficile poter proseguire la strada già tracciata nella scorsa legislatura. D'altra parte le relazioni delle legislature precedenti hanno lasciato un *corpus* conoscitivo importante, restituendo alcuni pezzi di verità storiche ormai consolidate.

È sicuramente importante, anche a distanza di tempo, ricostruire il dato di contesto, quel quadro – criminale, economico, geopolitico – di fondo che ha caratterizzato la storia dei grandi traffici di rifiuti a dal 1982 in poi. Partendo da dati storici consolidati, documentati e innegabili: la partenza verso i paesi africani, mediorientali e latinoamericani di migliaia di fusti con scarti pericolosi delle industrie europee. Traffici avvenuti via mare, che hanno utilizzato reti logistiche pronte a tutto, puntando a trasformare i paesi più poveri in gigantesche pattumiere pericolose per l'ambiente e la salute delle popolazioni. Un fenomeno talmente vasto e grave da convincere la comunità internazionale a varare nel 1989 le prime regole sulla circolazione dei rifiuti, la “Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento”³. Quella carta nacque anche come risposta ai tanti traffici che partivano dal nostro paese, denunciati a livello europeo, ma mai puniti effettivamente in patria⁴ (salvo un caso di azione civile risarcitoria, conclusasi nel 2017 in via definitiva).

3 Firmata a Basilea il 22 marzo 1989, ratificata dall'Italia il 7 febbraio 1994, entrata in vigore l'8 maggio 1994.

4 Come si vedrà, i procedimenti penali contro gli esportatori di rifiuti che utilizzarono le navi dei veleni terminarono con la dichiarazione di intervenuta prescrizione.

1. LE “NAVI A PERDERE” E LE “NAVI DEI VELENI”

Preliminarmente occorre distinguere i due fenomeni, diversi tra di loro anche se spesso con punti di connessione. La relazione finale della Commissione della XVI legislatura ha ben analizzato la vicenda delle “navi a perdere”. Il punto di partenza di questa relazione è invece il fenomeno denominato “navi dei veleni”. Spesso i due termini sono stati utilizzati come sinonimi, ma in realtà descrivono episodi storici differenti.

Dal punto di vista giornalistico l’espressione “navi dei veleni” nasce con il caso dell’arrivo in Italia di una serie di imbarcazioni cariche di rifiuti industriali rispediti nel nostro paese⁵. Siamo alla fine degli anni ‘80. Il primo caso riguarda la M/n Zanoobia, che sbarca a Genova il 29 maggio 1988⁶. Era solo il primo episodio di una lunga serie di sbarchi, che dureranno complessivamente più di un anno. I nomi delle navi coinvolte – la Karin B, la Deep Sea Carrier ed altre – entreranno di prepotenza nelle cronache con la definizione, appunto, di “navi dei veleni”.

Dopo gli sbarchi dei carichi di rifiuti rientrati in Italia – gran parte dei quali erano di natura pericolosa - le autorità giudiziarie avvieranno una serie di procedimenti penali, conclusi però con declaratorie di intervenuta prescrizione. L’unico processo che ha avuto una conclusione definitiva è il giudizio civile per il risarcimento dei danni promosso dall’Avvocatura dello Stato nei confronti della società Jelly Wax di Milano (gruppo responsabile dell’esportazione dei rifiuti all’origine del rientro in Italia dei carichi pericolosi), dell’intermediario Ambrosini e di alcuni produttori dei rifiuti⁷.

Quel fenomeno pose due questioni in parte ancora oggi aperte. La principale preoccupazione riguardava la destinazione finale dei rifiuti rientrati, carichi che ebbero un notevole impatto sul sistema di smaltimento dei residui industriali in Italia particolarmente fragile e insufficiente. Periodicamente emergono tracce di quel carico, che appare a macchia di leopardo in diverse parti del paese. Si tratta spesso di voci, di testimonianze non supportate da dati di fatto o di ricordi delle popolazioni insediate vicino impianti di trattamento di rifiuti con storie non sempre trasparenti (vedi il caso “Borgo Montello”, ampiamente trattato in questa legislatura nella relazione sul ciclo dei rifiuti di Roma Capitale e fenomeni illeciti nel territorio del Lazio, Doc. XXIII, n. 32). Su questo punto la Commissione, nel corso dei lavori della XVII legislatura, ha cercato di ricostruire i flussi di quei materiali, riuscendo, in parte, ad individuare i punti di smaltimento finali. Non è sempre è stato possibile, a causa del tanto tempo passato e di archivi a volte incompleti.

C’è poi una seconda questione, anch’essa di estrema importanza e interesse. L’arrivo delle “navi dei veleni” è stata solo la tappa finale della peregrinazione di una notevole quantità di rifiuti italiani – provenienti in buona parte dalle produzioni chimiche e farmaceutiche del Nord Italia – partiti dal 1987 in poi verso i paesi africani, mediorientali e dell’America Latina (Gibuti, Libano, Nigeria, Venezuela). Questa operazione implicava necessariamente l’esistenza di una rete logistica, con il coinvolgimento di intermediari, trasportatori, *broker* marittimi, società estere (spesso poi risultate

5 Nel 1988 esce in Francia il libro “Les vaisseaux du poison”, di François Roelants du Vivier, acquisito dalla Commissione come Doc 2625.001.

6 Doc 2440.002, pagina 7, relazione del 9 maggio 1989 inviata al Commissario ad acta Giuseppe Francese (firma dell’estensore non leggibile)

7 Doc 1810.002: “Per il recupero delle somme spese dalla Protezione civile (£ 16.529.000.000) venne da quest’ultima instaurata il 22.5.1995 un’azione civile davanti al tribunale di Milano, nei confronti della Jelly Wax, della società Ambrosini S.r.l. e di diverse altre società che avevano conferito i rifiuti tossici. Con sentenza n. 4619/2006 il tribunale di Milano accoglieva la domanda nei confronti delle sole società Jelly Wax ed Ambrosini, condannandole al pagamento in favore dell’Amministrazione attrice della somma di € 8.315.169,39 oltre rivalutazione ed interessi dal 25.5.1988 al saldo. Avverso tale sentenza interponevano appello entrambe le società, ma la Corte d’appello di Milano con sentenza n. 229/2014 li rigettava, limitandosi a ridurre l’importo della condanna ad € 7.538.641,74 oltre rivalutazione ed interessi dalla data della domanda. Tale decisione è stata impugnata dalla Jelly Wax con ricorso per Cassazione. Con la recente sentenza 7.2.2017, n. 3127 la Suprema Corte ha respinto il ricorso della società chiudendo così definitivamente la vicenda (quantomeno sotto il profilo dei giudizi di cognizione, essendo in corso il recupero delle somme da parte del Dipartimento della Protezione civile)”. Nota dell’Avvocatura dello Stato indirizzata alla Commissione.

fantasma), piattaforme di stoccaggio di rifiuti. In alcuni casi gli accertamenti della magistratura hanno messo in evidenza anche il ruolo di società di mediazione estere, con sede in Svizzera, che hanno svolto ruoli importanti, ma non sempre chiari. Questa rete a sua volta si interfacciava con diverse autorità italiane (le regioni per le autorizzazioni, la Marina mercantile, il Ministero degli affari esteri, le ambasciate, gli uffici delle dogane, le Capitanerie di porto, etc.) ed estere (le autorità dei paesi che ricevevano i rifiuti, a volte in situazioni di conflitti armati, come era il caso del Libano degli anni '80). La declassificazione di molti documenti, disposta, durante questa legislatura, in parte dall'ufficio di presidenza della Camera dei deputati, in parte dalla Commissione stessa, ha mostrato, inoltre, l'interesse dei servizi di sicurezza italiani per l'intera vicenda.

Paradossalmente il rientro in patria di quei rifiuti, partiti tra il 1987 e il 1988, ha reso possibile una importante *discovery* su questo *network*, permettendo alla magistratura, alle autorità di governo (in particolare il Commissario *ad acta* costituito per l'arrivo della M/n Zanoobia, l'Avvocatura dello Stato nel corso del procedimento civile per il risarcimento dei danni, il Ministero degli affari esteri, interessato per il recupero dei rifiuti in Libano) e alle regioni (Toscana, Emilia Romagna e Veneto) di acquisire documenti, testimonianze e altro materiale utile per ricostruire i fatti.

Analizzando questa documentazione emerge un dato importante. Partendo dalla ricostruzione di questa rete si trovano alcuni punti di contatto estremamente significativi con la storia delle "navi a perdere", in grado di aprire ad altri successivi approfondimenti o, in ogni caso, di arricchire la già rilevante inchiesta svolta durante la precedente legislatura.

E ancora. La storia delle navi dei veleni si svolge temporalmente appena prima dell'ingresso del *clan dei casalesi* nel mercato dello smaltimento dei rifiuti industriali. L'anno chiave, in questo senso, è il 1988. Le dichiarazioni dei collaboratori di giustizia datano in questo periodo l'avvio del gigantesco affare sui rifiuti da parte dei gruppi camorristici – vedi le dichiarazioni del collaboratore di giustizia Nunzio Perrella, acquisite dalla Commissione – ponendo, in sostanza, come successori a quella rete che fino a quel momento aveva gestito i rifiuti con le spedizioni via mare, i clan rappresentati da Cipriano Chianese. Le spiegazioni possono essere, ovviamente, molteplici. La Commissione ha voluto approfondire questo punto anche perché dall'analisi della documentazione relativa alle navi dei veleni è emerso come alcune società legate ai *clan* già operassero nel Nord Italia in epoca precedente al 1988. Dato, questo, fino ad oggi non noto.

2. L'ATTIVITÀ DI INCHIESTA DELLA COMMISSIONE NEL CORSO DELLA XVII LEGISLATURA

Il primo obiettivo ha riguardato il completamento di alcune attività che – per diversi motivi – non sono state effettuate durante l'inchiesta sulle “navi a perdere” nel corso della XVI legislatura (Doc. XXIII, n. 21). In particolare la Commissione ha rintracciato e audito Giorgio Comerio, l'imprenditore italiano indicato dalle inchieste della magistratura di Reggio Calabria come figura chiave rispetto all'ipotesi di affondamento doloso di navi cariche di rifiuti. Comerio si era allontanato dal territorio nazionale dopo la condanna definitiva per tentata estorsione emessa dall'autorità giudiziaria di Bolzano⁸.

Giorgio Comerio è stato quindi audito una prima volta il 26 maggio 2015; dopo una serie di riscontri sulle sue dichiarazioni effettuate dalla Commissione, è stato riconvocato ed esaminato in qualità di testimone il 9 ottobre 2017.

Per poter ricostruire il fenomeno delle navi dei veleni la Commissione ha sentito come testimone Renato Pent – l'imprenditore a capo della Jelly Wax, la società responsabile dell'invio dei rifiuti in Venezuela, Nigeria e Libano negli anni '80 – il 18 settembre 2017. Sono stati poi auditi alcuni componenti del disciolto nucleo investigativo del Corpo forestale dello Stato di Brescia, operanti in importanti indagini sui traffici illeciti di rifiuti: Rino Martini, già a capo del nucleo con il grado di colonnello, William Stival e Gianni De Podestà.

La Commissione ha quindi acquisito documentazione sul fenomeno delle “navi dei veleni”, mai analizzata prima nel corso delle inchieste parlamentari. In particolare sono stati acquisiti i dossier conservati presso l'Avvocatura generale dello Stato, il tribunale civile di Milano, il Ministero degli affari esteri, la regione Toscana.

La Commissione ha concluso l'*iter* di declassificazione di un importante numero di documenti “segreti” o “riservati” acquisiti nel corso delle precedenti legislature, riguardanti le “navi a perdere”, le “navi dei veleni”, Giorgio Comerio e, in generale, i traffici di armi e rifiuti. Si tratta in gran parte di *dossier* provenienti dai servizi di sicurezza italiani, acquisiti nel corso dell'inchiesta parlamentare della XVI legislatura. E' stata poi declassificata una informativa del Comando Carabinieri tutela per l'ambiente relativa alle indagini delegate dalla Commissione d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti nella XIV legislatura su Giancarlo Marocchino, l'imprenditore italiano attivo in Somalia per molti anni, oggetto di numerosi appunti dei servizi di sicurezza (documentazione in gran parte acquisita dalla Commissione d'inchiesta sull'omicidio Alpi/Hrovatin, declassificata nel corso della XVII legislatura) e legato – anche se mai indagato – al caso Alpi/Hrovatin. Tale documento assume una particolare importanza perché permette – come si vedrà – di documentare il permanere dell'interesse di operatori italiani sul fronte dell'esportazione di rifiuti verso i paesi africani, anche in violazione delle norme internazionali sancite dal citato accordo di Basilea del 1989.

L'analisi della documentazione acquisita permette, tra l'altro, di correlare alcune aziende specializzate in *brokeraggio* marittimo attive nella vicenda delle “navi dei veleni” con la Somalia, zona particolarmente delicata e strategica, dove ancora oggi è in corso una lunga e sanguinosa guerra civile⁹.

3. QUADRO STORICO DI RIFERIMENTO: GLI ANNI '80 E L'INIZIO DEI GRANDI TRAFFICI ILLECITI DI RIFIUTI

Il 10 settembre 1982 viene emanato il decreto del Presidente della Repubblica n. 915, recante “Attuazione delle direttive (CEE) n. 75/442 relativa ai rifiuti, n. 76/403 relativa allo smaltimento dei

⁸ Procedimento penale 1354/1996 RGNR – (Doc 432)

⁹ Vedi anche capitolo 5.3 “Il nuovo broker, rotta verso il Venezuela”.

policlorodifenili e dei policlorotrifenili e n. 78/319 relativa ai rifiuti tossici e nocivi”. E’ la prima norma quadro che regola la gestione dei rifiuti in Italia.

L’articolo 2 introduce la classificazione dei rifiuti in due macrocategorie: i rifiuti urbani e i rifiuti speciali. In questa seconda categoria sono i “residui derivanti da lavorazione industriale”, che a loro volta possono essere definiti “tossici e nocivi”¹⁰. Esulano dalla competenza del suddetto decreto i rifiuti radioattivi, che continuano ad essere disciplinati dalle norme del decreto del Presidente della Repubblica del 13 febbraio 1964, n. 185. Il titolo V del decreto del Presidente della Repubblica n. 915 del 1982 stabilisce le sanzioni per la violazione delle norme sulla gestione dei rifiuti di carattere amministrativo.

L’introduzione dell’applicazione delle direttive CEE cambia radicalmente la gestione dei rifiuti industriali in Italia. Fino a quel momento lo smaltimento di molte sostanze avveniva nei fatti in maniera incontrollata, spesso sversando direttamente nei corpi idrici.

Nel contempo si crea nel paese un sistema parallelo, in grado di proporre soluzioni “chiavi in mano” alle industrie, evitando di pagare i nuovi costi di smaltimento derivanti dal rispetto delle norme di tutela ambientale. La debolezza dell’apparato sanzionatorio del decreto del Presidente della Repubblica n. 915 ha poi reso particolarmente “conveniente” - dal punto di vista di operatori senza scrupoli - lo smaltimento incontrollato, pur mantenendo una apparenza di rispetto delle norme. In sostanza, una parte dell’imprenditoria del settore capì che era possibile creare una filiera di smaltimento solo virtuale (cartacea o utilizzando sistemi che celavano la reale destinazione del rifiuto), in grado di garantire costi ridotti rispetto alle soluzioni corrette e lauti guadagni.

Il decreto crea, nello stesso tempo, una cultura giuridica e d’indagine rispetto al tema. Esistendo una normativa di riferimento, alcune autorità giudiziarie e polizie specializzate - il Corpo forestale dello Stato, il Comando Carabinieri tutela ambiente che nasce pochi anni dopo l’entrata in vigore del decreto - iniziarono a monitorare il settore, analizzando dal punto di vista investigativo le reti criminali. Una delle unità investigative più attive all’epoca era il nucleo investigativo del Corpo forestale dello Stato di Brescia, città al centro di un’area ad alta densità industriale, particolarmente interessata, quindi, dal tema dello smaltimento dei residui.

La Commissione ha audito l’ex colonnello del Corpo forestale dello Stato Rino Martini, già comandante del suddetto nucleo, per ricostruire quella fase storica¹¹:

“Diciamo che dagli anni ’80 in avanti, soprattutto dal 1982 con il decreto del Presidente della Repubblica n. 915 abbiamo recepito la direttiva comunitaria, ma mancavano i criteri di applicazione, che vengono emanati nel 1985, ben 6-7 anni dopo che la comunità richiedesse l’attuazione di una normativa riguardante la gestione e il recupero dei rifiuti - prima avevamo delle vecchie normative risalenti al 1941.

Le sanzioni previste per il traffico di rifiuti di allora erano sostanzialmente delle contravvenzioni, quindi non c’erano strumenti forti per poter fermare questi traffici. Ripercorro l’attività dal 1985 in avanti, perché proprio da allora, con la delibera del Comitato interministeriale del 27 luglio 1985, si poteva avere finalmente la possibilità di campionare i rifiuti, analizzarli e avere gli strumenti tecnici necessari”.

Dopo il 1985, dunque, iniziano le prime indagini specifiche sul settore dei rifiuti, facendo emergere alcuni comportamenti caratteristici del mondo dei trafficanti:

“Una vicenda emblematica dell’ingegno italiano in questo settore, che era la prima domanda che mi faceva il presidente che riguardava i collegamenti con gli ex petrolieri dello scandalo dei petroli, riguarda un personaggio della Brianza laureato in lettere, nato nel 1951: Rossi Andrea, ex titolare della Petrodragon. Dietro di lui vi era un apparato politico molto forte, tanto che il Presidente della

10 Articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 10 settembre 1982, n. 915: “Sono tossici e nocivi tutti i rifiuti che contengono o sono contaminati dalle sostanze elencate nell’allegato al presente decreto, inclusi i policlorodifenili e policlorotrifenili e loro miscele, in quantità e/o in concentrazione tali da presentare un pericolo per la salute e l’ambiente”.

11 Seduta della Commissione dell’11 settembre 2017

Repubblica Pertini è a Selva di Val Gardena nel 1983, gli portano da firmare un decreto di due articoli, in cui si dice che i rifiuti che vengono riciclati e che rientrano nel settore petrolifero sono esenti dalla normativa sui rifiuti. La regione Lombardia concede un'autorizzazione a riciclare tutte le acque più pestilenziali che venivano prodotte da 300 multinazionali (allora eravamo in un momento molto proficuo dal punto di vista economico), perché le aziende maggiori affidano a lui le loro acque industriali chimico-farmaceutiche e di qualsiasi altro processo che contenessero solventi, per ricavare petrolio dai rifiuti. Questo personaggio crea un centro a Caponago, alle porte di Milano, dove dovevano essere distillati i prodotti petroliferi originati dai rifiuti. Nel contempo contatta ex petrolieri dello scandalo dei petroli e tutti i vecchi depositi che erano sottoposti a imposta di fabbricazione e che erano stati chiusi dallo scandalo dei petroli del circondario vengono utilizzati per stoccare queste acque, che in realtà non subivano alcun trattamento, ma dovevano magicamente, una volta uscite da Caponago, essere dei prodotti petroliferi. Lui si porta in casa l'Intendenza di Finanza, paga l'imposta di fabbricazione e quindi da quel momento in poi nessuno può più controllarlo e campionarlo. Dal 1983 al 1986, nel periodo che coincide con le navi dei veleni che però si occupano sostanzialmente di rifiuti solidi (morchie, verniciature, rifiuti farmaceutici e altri prodotti solidi), tutti i liquidi che vengono prodotti in Lombardia, Veneto, Piemonte finiscono nelle sue mani. In realtà, lui non fa alcun trattamento, li fa entrare da una parte, escono dall'altra, sono ancora gli stessi e finiscono nei depositi petroliferi, anzi, per giustificare il suo processo, affida a impianti distributori di carburanti dei quantitativi che sono solo sulla carta, vengono fatti dei documenti falsi, quindi dimostra di aver prodotto materiali combustibili. Il personaggio nel 1986 comincia ad avere i primi problemi e a quel punto a Lacchiarella, nel sud milanese, opziona una vecchia raffineria petrolifera che portava il petrolio dal porto di Genova attraverso un oleodotto a Lacchiarella, questo impianto è dotato di colonne di distillazione, quindi ha anche l'impianto a sua disposizione e va avanti per altri 2-3 anni. Le quantità stoccate abusivamente in quegli anni arrivano quasi a 100.000 tonnellate che vanno da Mantova a Mosio di Acquanegra, a Dresano (Milano), a Piossasco (Torino), a Spinetta Marengo (Alessandria), ad Arluno (Como)¹² e ad altri impianti ancora minori. La bonifica alla fine, quando viene scardinato l'intero sistema (e vi assicuro che ci son voluti anni per riuscire finalmente ad avere ragione del personaggio), costerà alle casse dello Stato circa 100 miliardi di euro, perché tutti i depositi erano stati nel frattempo abbandonati, Lacchiarella è l'ultima bonifica realizzata in questi anni e penso che si sia conclusa nel 2016 o all'inizio del 2017. I personaggi coinvolti sono quelli dello scandalo dei petroli nella maggior parte, che hanno provveduto a concedere ad Andrea Rossi la disponibilità delle aree dei loro vecchi depositi. (...) Finito questo periodo nelle mani di Andrea Rossi, ci sarà anche un procedimento penale del tribunale di Monza che porterà a un'azione risarcitoria delle 300 multinazionali, che si porteranno a casa 7-8 miliardi di euro, ben poca cosa rispetto al costo effettivo che la regione, lo Stato e il Ministero dell'ambiente hanno dovuto sostenere”.

Rino Martini prosegue la ricostruzione di quelle prime indagini del nucleo di Brescia, che già all'epoca evidenziavano la criticità del rapporto tra il settore imprenditoriale e parte della pubblica amministrazione:

“Termina questo periodo e nasce una nuova attività verso queste acque reflue, viene proposto di poterle depurare nei depuratori civili e in quelli pubblici. Alla Petrodragon c'era una serie di intermediari che procacciavano le acque, quindi un altro intermediario riesce a ricontattare le aziende che nel frattempo non potevano più produrre e portare alla Petrodragon, e convogliano tutte queste acque in un depuratore pubblico che era rappresentato dalla municipalizzata di Bergamo. Introducendo dei reflui che ammazzano tutta la flora microbica si scatenano gli odori negli scarichi, cominciano ad esserci le prime proteste da parte degli abitanti vicini, perché vi erano odori molesti lungo il corso d'acqua dove avevano recapito le acque di scarico. Si erano inventati un sistema molto ingegnoso: trasportavano con le cisterne solite trainate da una motrice, nel passo Duomo che c'è sopra e che consente l'ispezione della motrice vi era già un campione preparato di acqua e zucchero che

¹² In realtà Arluno si trova in provincia di Milano

presentava una minima contaminazione da sostanza organica, il pesatore della pesa andava a prelevare il campione, prelevava quello già predisposto, lo portava in laboratorio. Ritiravano le acque a 400 lire e pagavano 30 lire di depurazione, quindi vi erano margini enormi di profitto da parte dell'impresa. Erano tutti d'accordo sia quelli del laboratorio che quelli della pesa e gli amministratori della municipalizzata, tant'è vero che poi questa indagine avrà un secondo filone legato ai reati della pubblica amministrazione, la corruzione. Viene scoperto questo fatto e passano a una seconda linea di utilizzo delle cisterne, per cui non fanno più il trasporto con le autobotti di grandi capacità da 30 metri cubi, ma usano gli spurghi. Quando lo spurgo preleva l'acqua dalla parte bassa della botte inizialmente prelevano le acque contaminate di processo, nell'ultima frazione fra la pompa e lo scarico prelevano acqua e quindi quando arrivano a fare il campionamento in depurazione l'acqua prelevata risulta leggermente contaminata”.

Alla fine degli anni '80, spiega Rino Martini, iniziano ad operare imprenditori campani, che organizzano i trasporti verso le discariche divenute poi oggetto di importanti indagini della DDA di Napoli:

“Questa cosa va avanti da quando finisce Rossi, dalla fine del 1985 al 1987, anche questo sistema viene stroncato. Vi parlo di quantità macroscopiche, poi naturalmente c'erano tutti gli altri impianti che depurano acque che si arrangiavano più o meno nello stesso modo, ve ne parlerò magari più avanti. Iniziano soprattutto con i rifiuti solidi, rientrate le navi, con tre direttrici sostanzialmente: Pianura, dove c'era la Difrabi, Montagna Spaccata, dove c'era la Cosmer, gestita la prima da Di Francia, la seconda dall'avvocato Pianese, Foggia, dove c'era l'Immobil Daunia, un'altra discarica per rifiuti industriali. (...) Montagna Spaccata a Caserta e poi Immobil Daunia a Foggia. I trasferimenti avvengono addirittura via treno, tante erano le quantità che venivano trasportate, quindi si preparavano i convogli magari allo scalo ferroviario di Torino e il materiale veniva trasferito direttamente alla stazione ferroviaria più vicina, per essere poi smaltito all'interno di queste discariche. Per mia conoscenza posso dire che, mentre nel primo caso, quello di Pianura, gestita da Di Francia, vi era un orizzonte sottostante ai rifiuti di argilla di circa 300 metri e quindi la contaminazione delle falde è esclusa, negli altri casi non credo che sia possibile escludere una contaminazione”.

Il trasferimento fraudolento dei rifiuti verso il sud sfruttava alcune debolezze della normativa dell'epoca:

“Queste autorizzazioni che venivano rilasciate all'epoca non contenevano i codici dei rifiuti, ponevano solo dei limiti di eluato, che erano quelli della delibera del Comitato interministeriale delle 28 classi di sostanze, quindi classificare un rifiuto speciale o un rifiuto tossico-nocivo era molto difficile nel momento stesso del campionamento che avveniva in discarica, però, considerati i costi della tratta ferroviaria, al sud andavano soprattutto i rifiuti tossico-nocivi, certamente non gli speciali che potevano rimanere al nord. L'unica discarica autorizzata per i tossico-nocivi nel nord Italia era la discarica di Baricalla, in Piemonte, in provincia di Torino”.

La direttrice verso il sud Italia prende corpo dopo la firma della citata convenzione di Basilea, che vietava l'invio dei residui industriali nei paesi extra europei:

“Appena rientrano le navi no, non era più possibile fare degli smaltimenti all'estero perché è nata in quell'epoca la Convenzione di Basilea e tutti gli altri vincoli che sono stati posti all'esportazione dei rifiuti all'estero, tanto che noi subiamo ancora adesso restrizioni economiche ed amministrative nell'esportazione di rifiuti rispetto ad altri Paesi, perché ci siamo creati a quell'epoca una nomea tale che eravamo veramente dei banditi, quindi la Comunità europea ha imposto l'obbligo di fideiussioni, l'obbligo dell'autorizzazione del Paese destinatario, quindi tutte le normative conseguenti. In quegli anni, credo fino al 1991-1992, si va avanti con la direzione sud soprattutto in questi tre...”.

In quest'epoca iniziano ad operare alcuni imprenditori che offriranno alle industrie del nord Italia una destinazione estera per i rifiuti. Accanto ai gestori degli impianti nascono gli intermediari e le reti di società commerciali in grado di mettere in contatto i produttori industriali con chi aveva un impianto — o una “soluzione”, spesso illegale — per gestire i rifiuti:

“C'erano dei personaggi come Pent che erano ex settore petrolifero, che però, dopo la vicenda delle navi dei veleni, si fermano, e nasce tutta una serie di società di intermediazione, che vanno dai grandi produttori di rifiuti e offrono gli spazi commerciali nelle discariche del sud. (...) Talvolta questi personaggi del sud venivano loro stessi a procacciarsi il cliente, ma nella maggior parte dei casi i personaggi erano i cosiddetti «padani», cioè gente del luogo che intermediava prima e ha continuato a intermediare poi anche in questo periodo. (...) Per esempio un personaggio che credo risieda a Brescia in questo momento, Toninelli Battista, che aveva l'esclusiva per quasi tutti questi impianti qui (...) le discariche del sud”.

La Commissione ha quindi audito l'ex ispettore del Corpo forestale dello Stato Gianni De Podestà – oggi in forza ai Carabinieri forestali – che ha condotto, negli anni '90, molte indagini sui traffici illeciti di rifiuti¹³.

Nel corso della sua audizione in qualità di testimone De Podestà ha ricostruito alcune indagini dell'epoca:

“Abbiamo cercato negli anni di fare una mappatura proprio per capire quale potesse essere il fenomeno economico che legava lo smaltimento illecito di rifiuti e, quindi, sostanzialmente per vedere quali potessero essere le cosiddette autorizzazioni di copertura del centro di stoccaggio o del centro di smaltimento, nonché le singole autorizzazioni di trasporto. All'epoca, l'autorizzazione era vincolata alla provincia o alla regione. Non esisteva ancora proprio formalmente l'albo gestori che ampliava su tutto il territorio nazionale. Alcuni soggetti che ora sono deceduti falsificavano essi stessi il documento autorizzativo per poter andare a contrattare con il produttore una forma di convenienza economica e accaparrarsi il rifiuto, sostenendo di avere l'ingresso in un dato sito o in un altro. Ricordo l'Avelchi di Piacenza, di tale Boffi Giampiero, che era uno dei maggiori artefici, assieme a Toninelli Battista, che si occupavano di intermediazione, a volte con detenzione, ma soprattutto senza detenzione, per non essere attinto da attività di controllo specifico. In quegli anni lavoravamo anche sulla territorialità locale, bresciana o milanese, per cercare di venire a capo di quelli che potevano essere gli smaltimenti nel Ticino. Ricordo l'indagine su la Bare in cui le autobotti dei rifiuti liquidi arrivavano di notte e scaricavano direttamente nel fiume Ticino, nella zona di Abbiategrasso. Oppure ricordo le prime indagini sull'interramento delle scorie delle acciaierie della Feralpi di Brescia o i rifiuti verso altre attività, come la Casalchimica di Asola di Mantova, che smaltiva come fertilizzanti agricoli i rifiuti liquidi. Ricordo l'indagine sui fanghi del depuratore di Ginevra, che entravano in Italia come ammendante agricolo e poi, in realtà, venivano sversati o sulle risaie del vercellese, oppure nella zona di Rovigo, come fertilizzanti”.

Successivamente il nucleo di Brescia iniziò ad occuparsi dell'invio di rifiuti verso la Campania, come ha ricordato lo stesso De Podestà:

“Questo è uno dei primi fenomeni. Poi, da lì in avanti, abbiamo seguito le varie attività anche con la procura di Milano legate al fenomeno dell'invio dei rifiuti a matrice gomma o plastica o speciali non pericolosi declassificati verso le zone del napoletano e del casertano per essere inceneriti come CDR. Non esisteva il traffico organizzato. Vennero contestati, quindi, il reato di ricettazione e il reato di falsità nei registri contabili proprio dei rifiuti. Ci fu una sentenza definitiva che venne confermata in Cassazione (...) Questa indagine coinvolgeva tutti quei soggetti che avevano rapporti con soggetti casertani proprio per il conferimento verso questi o comunque verso società di intermediazione che influivano sul valore di mercato del rifiuto. Si trattava di rifiuti industriali, magari contaminati, oppure di rifiuti urbani che venivano «raggirati» come non pericolosi per andare oltre regione. Siamo negli anni 1998-99. Successivamente, nel 1999 mi occupai di una delle prime indagini legate allo smaltimento dei rifiuti verso la Cina. C'era ancora il principato di Hong Kong, che valeva come regime di specialità. Qui l'indagine interessò – mi sembra – una trentina di indagati. Accertammo un'esportazione di oltre 90 container di rifiuti plastici da cosiddetta raccolta differenziata. Qui ci fu il

13 Seduta dell'11 settembre 2017.

primo di tanti interessi che coinvolsero anche soggetti calabresi, tramite una società di intermediazione svizzera della famiglia Pelossi, che era vicina a dei soggetti cinesi per la prima volta”. Molte piste investigative, come si è visto, mostravano un elemento chiave: le connessioni internazionali dei *broker* dei rifiuti. Rapporti che negli anni ‘90 si erano consolidati nel tempo. Lo stesso De Podestà seguirà direttamente una importante indagine della DDA di Milano – i cui atti sono stati acquisiti dalla Commissione Alpi/Hrovatin – su un’ipotesi di smaltimento di rifiuti industriali in Mozambico.

Alla domanda se su Marocchino in maniera particolare avessero indicazioni che fosse un trafficante di rifiuti, cioè che gestisse dei rifiuti, De Podestà risponde: “Sì. Con l’indagine del dottor Tarditi facemmo già all’epoca delle intercettazioni telefoniche precise proprio tra lui ed Ezio Scaglione, che all’epoca si dichiarava console onorario della Somalia. Nel corso delle intercettazioni telefoniche uscì in maniera chiara che volevano riattivare quel canale dei rifiuti tossico-nocivi, come li chiamavano allora, verso un fantomatico forno inceneritore che aveva costruito Marocchino a El Maan, nella zona da lui gestita. (...) Siamo nel 1997-98. (...) Loro dicevano così. In realtà, nelle due inchieste legate al Progetto Urano, il Progetto Urano 1 legato al Polisario del Marocco, e il Progetto Urano 2, così chiamato, con i rifiuti verso il Corno d’Africa, legavano lo Scaglione padre, Dante Scaglione, con lo Scaglione figlio, cioè Ezio Scaglione, a Giancarlo Marocchino e a Guido Garelli, che operavano nella zona dell’alessandrino per esportare verso il Corno d’Africa tutte quelle partite di mezzi militari magari dismessi o altre attività sotto una forma di cosiddetta cooperazione verso l’area del Corno d’Africa. C’erano già dei contatti proprio anche documentali tra questi soggetti”.

Il nome di Giancarlo Marocchino riporta al filone dei traffici illeciti verso la Somalia, vicenda che verrà affrontata in uno specifico capitolo della relazione. E’ importante, però, evidenziare ancora una volta il carattere transnazionale dei traffici che si sviluppano tra gli anni ‘80 e ‘90. Il filone somalo – ha ricordato poi De Podestà – era stato seguito anche da un’altra procura, quella di Asti (anche in questo caso gli atti del procedimento penale sono stati acquisiti dalla Commissione Alpi/Hrovatin). Una pista, questa, che si è incrociata con le indagini sull’agguato del 20 marzo 1994, a Mogadiscio, che vide vittime la giornalista Rai Ilaria Alpi e l’operatore Miran Hrovatin. Dichiarò De Podestà: “Io ho seguito le indagini sui rifiuti della Somalia, ma non sotto la direzione delle procure di Matera o di Reggio Calabria, bensì sotto la direzione della procura di Asti (...) L’indagine sui rifiuti della Somalia inizia perché un soggetto della zona di Latisana, che era procacciatore e conoscitore del cosiddetto console onorario Ezio Scaglione di Alessandria, ha interesse a prendere i rifiuti da mandare in Somalia per farsi pagare. Contatta, quindi, uno di questi soggetti nella zona dell’astigiano, il quale viene a riferire di essere stato contattato da questo interlocutore intermediario dei rifiuti. Noi prendiamo spunto per proporgli di accettare l’incontro e vedere che succede. Da lì assumiamo informazioni su tutto il sistema dei soggetti interessati a voler smaltire i rifiuti sulla Somalia. (...) Le indagini fatte sotto la delega del dottor Tarditi ci hanno permesso anche, attraverso attività di intercettazioni sui numeri internazionali di Giancarlo Marocchino, di andare a capire quali fossero gli interessi delle varie società che in quel momento, o qualche anno prima, mandavano attività di cooperazione internazionale verso la Somalia. Abbiamo legato, quindi, destinazioni di merci varie verso la Somalia, al porto di El Maan, o comunque scarichi diretti attraverso attività di cooperazione. Questo ha portato poi una delle gravi contestazioni: a Giancarlo Marocchino fu contestato, infatti, dal dottor Tarditi di aver distrutto tutti i documenti all’Ambasciata in Somalia che potevano ricostruire la vicenda dei rifiuti tossici verso la Somalia e il traffico delle armi. (...) Da un’intercettazione telefonica emerse che Giancarlo Marocchino aveva distrutto l’archivio segreto nell’Ambasciata italiana a Mogadiscio. Fu proprio uno dei motivi per cui il dottor Tarditi chiese una misura cautelare grave al GIP, che non l’accolse per incompetenza territoriale. Tant’è che quella contestazione fu formulata direttamente a Giancarlo Marocchino, che si presentò in un interrogatorio davanti al dottor Tarditi ad Asti”.

Molte inchieste condotte tra gli anni ‘80 e ‘90 – soprattutto quando vi erano connessioni internazionali – non sono riuscite a definire a livello processuale le responsabilità. Le indagini all’epoca si

svolgevano spesso con strumenti giuridici e investigativi insufficienti, e, dunque, con esiti negativi (prescrizioni, proscioglimenti e assoluzioni). Ha ricordato, in questo senso, l'ex colonnello Rino Martini:

“Avevamo mani spuntate, non si potevano fare intercettazioni, non si potevano mettere apparecchiature di videosorveglianza, non si poteva fare perquisizioni se non delegate, erano quasi tutte competenze pretorili, perché solo nel 1989 avviene la riforma del codice penale e questi reati sono di competenza del tribunale, della procura della Repubblica, quindi era un'attività pionieristica che spesso portava a scarsi risultati. L'unico strumento che temevano gli operatori era la revoca amministrativa dell'autorizzazione, però l'ente regionale o provinciale che rilasciava le autorizzazioni prima di revocare l'autorizzazione utilizzava lo strumento della diffida, per cui ti diffido a continuare a reiterare i tuoi comportamenti, quindi lui eserciva ancora. Se la diffida non era sufficiente, vi era la sospensione dell'autorizzazione. Anche qui la sospensione durava al massimo qualche mese, e poi riprendeva l'autorizzazione, e la revoca avveniva molto raramente”.

Alcuni personaggi coinvolti nelle indagini del nucleo di Brescia era già stati indagati nell'ambito del cosiddetto “Scandalo petroli” degli anni '80, come ha ricordato Rino Martini. Nel corso di una audizione della XVI legislatura, lo stesso ex colonnello del Corpo forestale aveva ricordato, con maggiori dettagli, i collegamenti esistenti tra la rete imprenditoriale emersa nel corso delle indagini sui petroli con la “rifiuti connection” che apparirà dalla metà degli anni '80:

“Credo di aver iniziato l'attività ancora prima che venisse istituito il nucleo operativo ecologico dei Carabinieri negli anni '80. A quell'epoca non c'erano strutture investigative che disponessero di dati sul traffico illecito dei rifiuti, anche perché in quel periodo esisteva solamente la rotta nord-sud con smaltimenti nelle discariche campane, in particolare Di.fra.bi. di Pianura e di Montagna Spaccata gestita da altri gruppi campani. Di questo notevole traffico di rifiuti una parte veniva illecitamente smaltita al nord, in impianti autorizzati, ad esempio depuratori piuttosto che inceneritori. Un caso emblematico era stato quello della Petrol Dragon che era riuscita a stoccare in ex depositi petroliferi migliaia di tonnellate che poi sono state oggetto di bonifica da parte delle varie regioni, soprattutto Piemonte e Lombardia”¹⁴.

Da una costola dello “scandalo petroli” - sostiene l'ex comandante del nucleo del Corpo forestale di Brescia - nasce uno dei filoni della principale inchiesta sulle navi a perdere, quella che porterà gli investigatori ad approfondire la figura di Giorgio Comerio:

“Nel 1995, ci imbattiamo in un ex petroliere dello scandalo dei petroli, Ripamonti Elio, che viene fermato a Chiasso. Fra i suoi documenti trasportava anche un progetto per l'affondamento di materiale radioattivo attraverso il sistema ODM. (...) C'era stata una doppia verifica su questo tipo di attività da parte della Guardia di finanza inizialmente su Comerio, personaggio di Garlasco e Pavia, e anche da parte nostra. Da tempo conoscevano questo Ripamonti, uno dei soggetti su cui ruotava lo stoccaggio dei cosiddetti «prodotti alternativi» della Petrol Dragon. (...) Ripamonti era un collaboratore di Rossi, quindi seguendo il filone della Petrol Dragon avevamo messo sotto controllo e verifica questo Ripamonti, che si stava recando a incontrare l'avvocato Formia a Lugano, per stipulare un accordo con Comerio per l'acquisto di alcune quote della società ODM¹⁵”.

Al Ripamonti la Forestale sequestrerà la documentazione con le prime tracce investigative sul progetto di inabissamento dei rifiuti radioattivi di Giorgio Comerio.

14 Commissione parlamentare d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti, XVI legislatura, missione di Bologna, audizione del 17 febbraio 2010.

15 La ODM era una delle tante società costituite da Giorgio Comerio, con l'obiettivo di smaltire i rifiuti radioattivi nei fondali marini, attraverso i cosiddetti “penetratori”, ovvero siluri in grado di trasportare in profondità alcuni “canister” con residui nucleari. Il progetto era stato ufficialmente sviluppato dall'Ocse e dal Joint Research Center di Ispra, Varese e poi abbandonato.

Questi primi elementi illustrano molto bene la complessità del panorama del sistema italiano di smaltimento dei rifiuti industriali dopo il 1985. Accanto alla riconversione imprenditoriale di quel *network* legato al cosiddetto “Scandalo dei petroli” - ovvero un sistema di evasione delle imposte sugli idrocarburi, con complicità di peso istituzionale accertate nelle indagini dell’epoca – si sviluppa quella rete di imprese, mediatori, esperti di *brokeraggio* marittimo, società finanziarie anche straniere (in particolare svizzere, come si vedrà) che caratterizzerà il *business* dello smaltimento illegale di rifiuti. La prima fase, che parte nel 1985 e arriva fino al 1988, riguarderà quasi esclusivamente il settore dei residui industriali. La soluzione “chiavi in mano” che verrà offerta alle industrie sarà la via del mare: portare i rifiuti fuori dall’Europa via nave.

4. LE NAVI DEI VELENI (ELENCO RAGIONATO DELLE NAVI UTILIZZATE PER L’INVIO DI RIFIUTI ALL’ESTERO)

In questo contesto complesso nasce la vicenda delle “navi dei veleni”. Secondo la documentazione acquisita (non solo nel corso della XVII legislatura, ma anche in passato) la società principale che sceglierà di offrire sul mercato l’invio via nave di residui industriali verso i paesi extra UE è la Jelly Wax. Le destinazioni erano scelte tra paesi extra Ue, spesso in situazioni di conflitto, come il Libano, o con governi deboli, come la Nigeria. Le rotte puntavano anche a paesi latinoamericani, come il Venezuela, o a stati dell’est Europa, soprattutto la Romania.

Lo schema utilizzato era quasi sempre lo stesso: gli intermediari che raccoglievano i rifiuti presentavano dichiarazioni di società estere relative ad impianti di smaltimento quasi sempre inesistenti. Una volta arrivato il carico, i *broker* fornivano alle società produttrici dei rifiuti attestazioni di avvenuto smaltimento, anche queste quasi sempre falsificate, a volte anche in maniera grossolana.

La vicenda esplode pubblicamente il 29 maggio 1988 quando la M/n Zanoobia sbarca a Genova con il carico di rifiuti di origine italiana respinti – come si vedrà nel dettaglio – dal Venezuela. Il Presidente del Consiglio dei Ministri nomina un commissario *ad acta* per la gestione dell’emergenza. L’ammiraglio Giuseppe Francese, nominato per questo incarico, avvia una importante indagine per ricostruire con precisione l’origine dei fusti sbarcati dalla nave. Partendo dalle etichette, incrociandole con le bolle di accompagnamento dei rifiuti al momento della partenza (avvenuta all’inizio del 1987), individua le società produttrici dei rifiuti. A queste, poi, chiede l’elenco dei gestori dei rifiuti utilizzati dal 1985 al 1987. Questo dettagliato materiale ci permette oggi di avere una mappatura sul funzionamento del settore dei rifiuti industriali nel nord Italia alla fine degli anni ‘80. I nomi delle società di intermediazione erano riconducibili a una decina di gruppi ben noti nel settore, mentre gli impianti di smaltimento finale (inceneritori, trattamento chimico e discarica) erano molto pochi. Uno sbilanciamento tra domanda di trattamento e offerta di sistemi sicuri e finali, che sarà il vero motore dei grandi traffici, prima internazionali e poi, soprattutto dopo il 1988, verso il sud d’Italia.

Per ora è necessario fissare un dato: la Jelly Wax era sicuramente uno dei principali operatori del settore. Non solo riceveva molti residui industriali direttamente dalle industrie, ma in alcuni casi era il terminale di filiere più complesse, che vedevano l’interposizione di intermediari e centri di stoccaggio.

Renato Pent, imprenditore lombardo, socio di riferimento della Jelly Wax, ha così ricostruito in sede di audizione¹⁶, in qualità di testimone, quel periodo:

“Raccoglievamo rifiuti industriali in tutt’Italia, quindi si tratta di un’infinità di nomi. Le aziende si fidavano di noi perché lavoravamo correttamente. In quel periodo, come avevo già accennato, c'erano

grosse difficoltà a trovare centri di smaltimento finali in Italia e non c'erano leggi sui rifiuti transfrontalieri, quindi si cercavano fuori dall'Europa altri centri di smaltimento”.

Rispetto al suo ingresso nel settore dei rifiuti Pent ha aggiunto:

“Era il 1987, e da 12-13 anni avevo l'attività delle paraffine, un petrolifero, poi quando è iniziato in Italia il problema delle emulsioni oleose esauste io – pazzo – ho fatto un investimento di 3 miliardi, che era una cifra da capogiro, facendomi prestare i soldi da una finanziaria di Roma a livello internazionale che non ricordo, e feci il grande impianto per trattare le emulsioni esauste, però è stata una fregatura”.

L'imprenditore, dunque, conferma la ricostruzione storica fornita da Rino Martini, ovvero la derivazione di parte degli operatori dei rifiuti dal mondo petrolifero.

La Jelly Wax decide, tra il 1985 e il 1987, di offrire lo smaltimento estero alle aziende clienti. Dalla documentazione raccolta nel corso della citata inchiesta del Commissario *ad acta* per il caso Zanoobia emerge con chiarezza che in molti casi le industrie conoscevano la destinazione finale dei rifiuti forniti all'azienda di Pent. La società Madreperla Spa, ad esempio, consultata dal Commissario *ad acta*, risponde con un dettagliato *report* il 16 novembre 1988, allegando la documentazione relativa alla gestione dei rifiuti conferiti alla Jelly Wax¹⁷. Nell'incartamento sono presenti le dichiarazioni di avvenuto smaltimento prima a Gibuti e poi a Puerto Cabello, in Venezuela. Attestazioni che, come si vedrà, riportano fatti non corrispondenti alla verità.

La soluzione dell'invio dei rifiuti in paesi extra Ue non era l'unica proposta sul mercato negli anni '80. In questo stesso periodo alcune imprese europee – secondo quanto affermato dallo stesso Pent – offrivano sul mercato uno “smaltimento” direttamente in mare:

“La Lynx era stata scaricata a Puerto Cabello, perché quando l'armatore della nave ci ha comunicato che l'Ambrosini aveva detto: «ti do 200.000 dollari e scarichi la nave a mare» (tanto sa quanti lo fanno?) (...) Non mi risulta che navi siano uscite dall'Italia e scaricate a mare, ma mi avevano spiegato anche la tecnica, che era semplicissima. Dicevano: «veniamo da te, carichiamo sulla nave 4, 10, 20.000 tonnellate, quante ne hai, la nave va diretta in Venezuela, dove ha già un contratto di trasporto di altre merci di ritorno verso l'Europa o l'America. Quando questa nave arriva in alto mare nell'oceano scarica tutti i rifiuti, arriva vuota, ci sono i funzionari compiacenti che dicono che hanno scaricato, lei torna e cartaceamente risulta che la nave è arrivata, ha scaricato, ha ricaricato legname o buoi”.

Renato Pent non ha fornito alla Commissione – né nel 2010, quando è stato ascoltato nel corso dell'inchiesta della XVI legislatura, né nel 2017 – ulteriori elementi per poter identificare gli operatori che offrivano l'affondamento in mare.

La Jelly Wax ha effettuato, nel 1987, diverse spedizioni di rifiuti industriali verso zone extra Unione Europea via mare, utilizzando navi cargo. Dalla documentazione acquisita nel corso dell'istruttoria parlamentare le spedizioni effettuate dalla Jelly Wax sono state:

- febbraio 1987, Lynx, partita da Marina di Carrara, diretta inizialmente a Gibuti; i rifiuti verranno poi scaricati a Puerto Cabello, Venezuela;
- giugno 1987, Radhost, partita da Marina di Carrara, diretta inizialmente a Puerto Cabello, Venezuela; i rifiuti verranno poi scaricati a Beirut, Libano;
- Baruluch, Danix, Line, Juergen Vesta Denise, partite tra agosto 1987 e aprile 1988 da Marina di Carrara e Livorno, con un carico di 43330 t di rifiuti raccolti dalla Jelly Wax e dalla società Ecomar¹⁸.

Queste spedizioni torneranno poi in Italia con altre navi:

- spedizione Lynx: il carico torna in Italia con la nave Zanoobia; il trasporto dal Venezuela alla Siria, tappa intermedia prima dell'arrivo in Italia, avverrà con la nave Makiri;

17 Doc 2440.009, pagina 157 e seguenti

18 Doc 525.002, XVI legislatura: rapporto Greenpeace Toxic Ships.

- spedizione Radhost: il carico torna in Italia con la nave Jolly Rosso;
- spedizione Baruluch, Danix, Line, Juergen Vesta Denise: il carico torna in Italia con la nave Karin B e Deep Sea Carrier.

Sono, dunque, almeno undici le navi utilizzate tra il 1987 e il 1989 per la movimentazione di rifiuti industriali tra l'Italia e i paesi extra Ue. Un numero che fornisce da solo il peso del fenomeno.

Queste rotte sono le più note. In realtà i viaggi di navi dall'Italia e dall'Europa verso i paesi africani e latinoamericani erano molti di più negli anni '80. Come si vedrà questa prassi è poi proseguita negli anni '90 (e probabilmente anche oltre, secondo alcuni documenti declassificati, di cui si darà conto in seguito).

Per quanto riguarda il periodo in esame, il Corpo forestale dello Stato, nucleo operativo di polizia forestale di Brescia, il 15 giugno 1998 invia alla procura di Milano una informativa su "(...) navi utilizzate per la movimentazione dei rifiuti"¹⁹.

Oltre alle già citate rotte e navi²⁰, il Corpo forestale dello Stato riferisce notizie in merito ad altre navi che avrebbero trasportato rifiuti verso i paesi *extra* UE:

- Nave Akabay, destinazione Romania;
- Nave Corina, destinazione Romania.

Rispetto a queste due navi non sono state reperite ulteriori informazioni.

La citata informativa aggiunge: "Ancora vi sono altri episodi segnalati a livelli internazionale di operazioni collegate ad attività di scarico di rifiuti tossici in aree desertiche di Stati Africani quali nel 1988 in Sierra Leone località Bomen per l'interramento di 25 milioni in 5 anni di rifiuti industriali, lo scarico sulle coste della Somalia e nell'entroterra di rifiuti industriali pericolosi gestiti da tale Guido Garelli (noto per il progetto Urano con il duo Spada/Bizzio). Vi sono poi accordi per smaltire rifiuti in Mauritania, Marocco, Senegal, Zimbabwe, Gabon".

Rispetto alla vicenda "Urano" e "Spada/Bizzio", l'informativa fa riferimento a note inchieste degli anni passati - trattate anche durante i lavori della Commissione nelle precedenti legislature - e confluite in una indagine della procura di Milano del 1997 su un progetto di invio di rifiuti dall'Italia al Mozambico. Rispetto a quest'ultima indagine sono rilevanti alcune intercettazioni ambientali

19 Doc 282.010, Commissione parlamentare d'inchiesta sull'omicidio Alpi/Hrovatin. Informativa procedimento penale 9313/1997 procura di Milano, pubblico ministero Maurizio Romanelli (inchiesta Mozambico). Informativa redatta dal già citato Ispettore Gianni De Podestà.

20 Scrive la polizia giudiziaria nell'informativa:

"In Nigeria nell'autunno 1987 e primavera 1988 sono stati spediti e ivi scaricati rifiuti tossici e nocivi tramite le navi Kirsten, Danix, Line (prima destinazione Romania - isola di Sulina, poi modificata durante il tragitto) e la commercializzazione era trattata dalla società Iruerken Construction Company Ltd Lagos (Nigeria) facente capo a tale Gianfranco Raffaelli che attraverso tale società di costruzione aveva fatto conferire i rifiuti nella località di Koko (Nigeria). In detta località i rifiuti ritrovati non erano solo di origine italiana che poi successivamente - anno 1988 - il Governo Italiano dovette recuperare attraverso il ricarico sulla nave Karin B che nessun porto al mondo voleva ricevere e che alla fine ritornò in Italia nel porto di Livorno. Per tale situazione si sollevò un problema politico in quanto la nave Piave venne sequestrata in Nigeria a garanzia che il Governo italiano si riprendesse i rifiuti scaricati abusivamente a Koko - le aziende italiane che avevano caricato i rifiuti non avevano nulla a che vedere con produzione di materiale per costruzione, ma bensì centri di stoccaggio di rifiuti tossici come la ex Ecomovil di Pianfei (CN).

In Gibuti - Venezuela nel febbraio '87 viene inviato con la nave Lynx di bandiera maltese un carico di rifiuti da incenerire (non esisteva l'inceneritore) e da buttare in discarica, una volta giunta nell'ex colonia francese la nave viene rispedita indietro e quindi prende la rotta del Venezuela dove a Puerto Cabello nei pressi di Caracas durante le fasi di scarico dei rifiuti succede un incidente per la fuoriuscita del prodotto dai fusti e dei bambini vengono contaminati dai rifiuti. Tale fatto fa scoppiare il caso e i rifiuti fanno rientro in Italia con la nave Makiri facendo prima scalo in un porto della Siria a Tartus, da qui i rifiuti vengono ricaricati sulla nave Zanoobia e ritornano in Italia al porto di Genova. Di tale spedizioni di rifiuti si erano interessate le società Jelly Wax di Opera (MI) facente capo a tale Pent Renato e per la parte commerciale con le società Intercontract s.r.l. di Friburgo (Svizzera) facente capo a tale Gianfranco Ambrosini - da specificare che la merce indicata sui documenti di trasporto era scritta come prodotti chimici e non come rifiuti tossici e nocivi".

Doc 282.010, pagina 7 e 8.