

## 6. IL CASO RADHOST (NAVE IN PARTENZA) - JOLLY ROSSO (NAVE IN ARRIVO A LA SPEZIA). IL LIBANO

Il 9 giugno 1988 l'ambasciata italiana a Beirut invia un telegramma riservato segnalando l'arrivo in Libano di un carico di rifiuti industriali provenienti dall'Italia<sup>58</sup>. I residui – si legge nel documento – erano stati inviati dalla società Jelly Wax ed erano stati scaricati nel porto di Beirut, banchina 5, tra il 21 settembre e il 16 ottobre 1987. Secondo le informazioni raccolte all'epoca dall'ambasciata italiana il carico era composto da 11.843 fusti e 20 *container*, per un totale di 2053,31 tonnellate di rifiuti<sup>59</sup>. Da una prima indagine svolta dal console generale del Libano a Milano risultava che la documentazione della società libanese, che avrebbe dovuto garantire lo smaltimento dei rifiuti, era grossolanamente contraffatta; veniva poi riferito che la Jelly Wax si era impegnata con la società Ecolife – intermediario dell'operazione – ad eliminare i rifiuti in una discarica venezuelana e che non aveva potuto portare a termine l'operazione “a causa di una violenta campagna stampa condotta a Caracas”. In un secondo telegramma – classificato all'epoca come “riservatissimo” – le autorità diplomatiche italiane aggiungevano: “Sulla base di queste informazioni la magistratura libanese, nel constatare l'effettiva contraffazione dei timbri apposti sul documento esibito al console generale del Libano a Milano, ha anche appurato che non esiste, a Beirut, nessuna società dal nome Adonis Productions Engineering”, ossia l'impresa che aveva certificato l'avvio a smaltimento dei residui spediti in Libano.

Le autorità giudiziarie di Beirut avviano, dunque, un'inchiesta in collaborazione con l'Interpol per accertare “l'identità delle persone che, in rappresentanza della predetta società, hanno trattato con la Jelly Wax”. L'ambasciata italiana in Libano comunicava poi che la procura generale locale aveva tratto in arresto il destinatario dei rifiuti, il libanese Roger M. HaDDAd, “senza peraltro ottenere informazioni di rilievo”. Infine, proseguiva il telegramma, “le ‘forze libanesi’ hanno deciso di provvedere al recupero dei rifiuti non appena sarà accertato il grado esatto della loro tossicità. La loro intenzione sarebbe di caricarli provvisoriamente su una vecchia nave in disuso, e tenerli poi sotto controllo nella rada di Beirut, in attesa dell'adozione di una decisione definitiva”<sup>60</sup>.

I primi elementi raccolti dall'ambasciata italiana a Beirut erano dunque:

- la Jelly Wax aveva inviato una nave, la Radhost, con un carico di rifiuti industriali verso il Venezuela;
- dopo il respingimento la nave si era diretta a Beirut, dove arrivava il 21 settembre 1987;
- la documentazione relativa allo smaltimento in Libano dei rifiuti era falsa.

Come già visto nella parte dedicata al caso Lynx, effettivamente le autorità venezuelane avevano respinto, nell'estate del 1987, la nave Radhost, arrivata davanti a Puerto Cabello.

Va subito evidenziato un primo dato di rilievo, ovvero la data dell'arrivo della Radhost in porto, che coincide sorprendentemente con la data dell'affondamento – o presunto tale – di un'altra nave, la Rigel, il cui nome è legato alla vicenda delle “navi a perdere”. E' questo solo il primo di una serie di collegamenti – fortemente suggestivi – tra la vicenda libanese e quanto è stato ricostruito sui presunti affondamenti delle carrette del mare, presumibilmente cariche di rifiuti.

La rilevanza del caso libanese appare subito evidente. Già la partenza della Lynx aveva creato una forte apprensione a livello internazionale, soprattutto dopo il respingimento da parte del Venezuela. La partenza e lo scarico di una seconda nave, la Radhost, arrivata in un paese in stato di guerra civile, quale era il Libano, aveva alzato ulteriormente l'attenzione. La comunicazione dell'ambasciata

---

<sup>58</sup> La Commissione ha acquisito la documentazione relativa al caso Libano inviata dal Ministero degli affari esteri. La ricostruzione dei fatti si basa essenzialmente sulle informazioni contenute in questi dossier. Vedi Doc 2262.001 – 2262.009

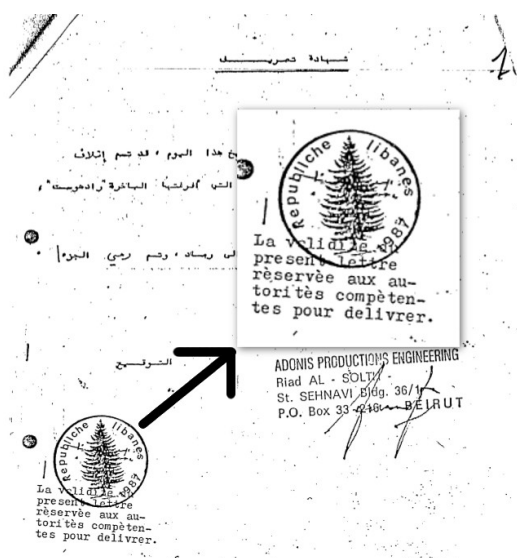
<sup>59</sup> Dato contenuto in “Bill of landing” – Doc 2262.002, pagine 354-356

<sup>60</sup> Doc 2262.002, pagine 3-6

italiana a Beirut viene redatta, poi, quando la Zanoobia era già arrivata a Genova, dopo la sosta in Siria (paese confinante con il Libano e geopoliticamente collegato).

Come aveva evidenziato l'inchiesta preliminare delle autorità giudiziarie libanesi – riportate nelle comunicazioni del Ministero degli affari esteri – il certificato di avvenuto smaltimento, firmato dalla Adonis Productions Engineering, era stato falsificato. Il testo – originale in arabo e tradotto dall'ambasciata italiana a Beirut<sup>61</sup> - era: “La ditta emittitrice di questo documento dichiara che in data odierna è stato distrutto il carico dei rifiuti industriali che sono stati consegnati dalla nave “Radhost” il cui peso è di 4.211,318 tonnellate. Una parte del carico è stato trasformato in cenere e la parte rimanente è stata buttata nelle fogne”.

Nel documento originale era possibile vedere con chiarezza la grossolana falsificazione del timbro che imitava il sigillo originale del Libano:



Come si vede nell'immagine il timbro riporta la dizione – chiaramente errata - “Republiche libanes” e l'immagine di un pino, quando in realtà il simbolo del Libano è il cedro, con forma ben differente. La denuncia partita dalle autorità libanesi aggravava ulteriormente una situazione di sospetto internazionale nei confronti dell'Italia, che era ritenuta all'epoca un punto nevralgico nel traffico internazionale di rifiuti. Le autorità diplomatiche italiane decidono di inviare, l'11 luglio 1987, un cablogramma ad alcune sedi consolari con una sorta di *alert*: “Anche a seguito recenti gravi episodi di esportazione illegale di rifiuti industriali, che hanno creato seri problemi nei rapporti con alcuni paesi, governo italiano sta compiendo accurata verifica circa esportazione detto materiale (...). Alcune esportazioni – apparentemente legali nei paesi di destinazione, sulla base della documentazione presentataci – hanno infatti dato successivamente a seri contenziosi”. Si invitavano dunque le ambasciate a verificare “se trasporti stessi erano avvenuti nella legalità, e se smaltimento sia stato effettuato in impianti conformi alla normativa vigente nel paese di destinazione”. La comunicazione fu inviata a Beirut, Berlino, Bonn, Bruxelles, Bucarest, Lagos, Londra, Madrid, Parigi, Stoccolma, Varsavia, Vienna e Yaounde<sup>62</sup>.

Il materiale era stato ritrovato in tre aree (come riporta la relazione di verifica dell'avvenuta bonifica firmata, nel novembre 1988, dal rappresentante dei Ministeri italiani degli affari esteri e dell'ambiente inviato sul posto, l'ingegner Umberto Fortunati):

- area di Chnanir: “Si trova a cavallo di una strada all'interno di una stretta valle (...). La gran parte dei rifiuti era sistemata lungo i costoni di una cava abbandonata ed in parte ricoperti da

61 Doc 2262.002, pagina 350 e seguenti

62 Doc 2262.003, pagine 7 e 8

terriccio franato o di riporto, in assenza di qualunque tipo di recinzione o di custodia”. Durante il periodo di abbandono dei rifiuti (circa 10 mesi), “alcune persone hanno asportato e commercializzato (...) alcuni materiali suscettibili di recupero come ad esempio sali di tempera esausti, solventi e medicinali scaduti”;

- area di Jeita: “Il materiale giacente nella predetta area era stato accantonato all’interno di una costruzione già adibita precedentemente ad allevamento di pollame”;
- area di Zouk Mosbeh: “I *container* e i *pallet* erano depositati in un’area all’interno di un cortile recintato di un’azienda produttrice di poliuretano espanso (...). A conferma della provenienza italiana del materiale sono state reperite alcune etichette attestanti l’avvenuto transito dei rifiuti allo scalo di Puerto Cabello (Venezuela), che come noto, era l’originaria destinazione del carico spedito su M/n Radhost dalla Jelly Wax nonché alcuni blister di prodotti farmaceutici italiani”<sup>63</sup>.

La relazione firmata dall’ingegner Umberto Fortunati annotava, tra l’altro, che “la società Jelly Wax ha posto ogni cura per togliere dai fusti spediti ogni riferimento utile alla individuazione dei suoi clienti”<sup>64</sup>.

### 6.1 L’arrivo a La Spezia della M/n Jolly Rosso

La Jolly Rosso arriva davanti al porto di La Spezia il 19 gennaio 1989. Il 27 gennaio 1989 viene individuata l’area del porto dove scaricare i rifiuti, in attesa di predisporre la zona per lo stoccaggio. L’ispezione del carico viene affidata al servizio chimico del porto. Il 1° febbraio 1989 il professor Paolo Avezzano-Comes, consulente chimico della Capitaneria del porto di La Spezia, effettua un sopralluogo sulla nave. Nella sua nota certifica che “i fusti appaiono nuovi, in buone condizioni e sono stati omologati, previo collaudo eseguito, secondo le norme delle Nazioni Unite per il trasporto di merci pericolose”. Con decreto del Ministero dell’ambiente, di concerto con il Ministero per il coordinamento della protezione civile, viene decretata l’emergenza per l’arrivo della M/n Jolly Rosso il 27 gennaio 1989.

Il 6 febbraio 1989 il Ministro per il coordinamento della protezione civile nomina commissario *ad acta* per le operazioni in porto il presidente della giunta regionale della Liguria Rinaldo Magnani e per le operazioni di smaltimento il presidente della giunta regionale del Veneto Carlo Bernini.

Il 27 febbraio 1989 viene nominata la Commissione tecnica.

Il 29 marzo 1989 la società Monteco – con sede in Ferrara – redige una relazione tecnica sulla tipologia dei rifiuti stoccati sulla nave.

Il 4 aprile 1989 le società Termotecnica Italiana spa, Ambiente spa e Monteco spa preparano congiuntamente un capitolato tecnico per il ricondizionamento dei rifiuti.

Il 10 aprile 1989 la Jolly Rosso viene ormeggiata in un’area attrezzata per lo sbarco e il primo trattamento dei residui industriali, come da norme tecniche previste nel citato capitolato. Il giorno successivo inizia lo scaricamento dei fusti, che vengono trasportati via treno negli impianti veneti indicati dal presidente della regione Veneto.

L’11 agosto 1989 viene dato incarico al presidente della Regione Liguria di trovare un sito di stoccaggio provvisorio dove inviare i fusti non partiti per gli impianti veneti. Il Commissario *ad acta* individua la zona il 16 marzo del 1990.

Ad occuparsi della gestione dei rifiuti della Jolly Rosso non fu solo la Monteco, secondo la documentazione dell’Avvocatura dello Stato. Con decreto del 23 luglio 1990 il Commissario affidava

---

63 Doc 2262.002, pagina 72 e seguenti, “Relazione sulla verifica tecnica”, 11/15 novembre 1988, nota ing. Gustavo Umberto Fortunati, incaricato dal Ministero degli affari esteri per la verifica.

64 Doc 2262.002, pagina 58, “Relazione sulla verifica tecnica”, 11/15 novembre 1988, nota ing. Gustavo Umberto Fortunati, incaricato dal Ministero degli affari esteri per la verifica.

alla Ecoitalia srl le operazioni di allontanamento e di finale smaltimento dei rifiuti depositati nel porto di La Spezia. Il 20 novembre 1990 il Commissario disponeva l'avvio dell'operazione. Il successivo 13 dicembre viene stipulata una convenzione che prevedeva:

- primo lotto costituito da 800 tonnellate di rifiuti stoccati in 1000 fusti e 28 *container*;
- secondo lotto di circa 1000 tonnellate di rifiuti stoccati in 4500 fusti;
- un terzo lotto – che si è aggiunto nel settembre 1991 – di 420 tonnellate di rifiuti stoccati in 2000 fusti, provenienti dal Veneto.

La Ecoitalia trasferì i rifiuti per il trattamento presso la Servizi Industriali di Orbassano<sup>65</sup>. L'attività della Ecoitalia è stata poi approvata dal Commissario *ad acta* senza contestazioni<sup>66</sup>. Nelle memorie citate dagli atti del processo civile tra Protezione civile, Commissario straordinario, Ministero dell'ambiente e Ecoitalia appare anche la notizia dell'invio di parte dei rifiuti agli impianti inglesi Marvin Ltd.

Dalla documentazione inviata dall'Avvocatura dello Stato non è stato, però, possibile estrarre un dato certo rispetto allo smaltimento finale dei rifiuti.

I rifiuti rientrati in Italia avrebbero preso due direzioni distinte, secondo quanto riportato nella documentazione acquisita: una parte verso il Veneto per essere trattati in impianti di quella regione; un secondo lotto verso l'impianto della Servizi Industriali di Orbassano, lo stesso che aveva già accolto, come abbiamo visto, parte dei fusti scaricati dalla Zanoobia.

Per poter individuare ulteriori elementi utili all'inchiesta, la Commissione ha proceduto ad una perquisizione domiciliare nei confronti di Cesarina Ferruzzi, tecnico che aveva coordinato sia le operazioni di recupero dei rifiuti italiani sversati in Libano e di bonifica dei luoghi, sia parte del processo di smaltimento in Italia dei residui arrivati con la Jolly Rosso e con la Deep Sea Carrier.

Nei documenti acquisiti non sono stati trovati elementi nuovi di particolare interesse.

La documentazione sequestrata era composta da bozze di accordi relativi allo smaltimento dei rifiuti a cura della Monteco, provenienti dalle due navi citate. Sono stati rinvenuti ed acquisiti due filmati apparentemente girati sulla M/n Jolly Rosso al largo del porto di La Spezia e durante le operazioni sulle banchine dopo l'arrivo e alcune foto scattate a Beirut durante le operazioni di infustamento dei rifiuti e successivo carico nella stiva della nave.

Tra gli atti sequestrati a Cesarina Ferruzzi è stata rinvenuta la bozza di una lettera del 6 febbraio 1990, a firma "Studio legale Boglione", indirizzata al Ministero degli affari esteri, dove si lamenta il ritardo nelle operazioni di bonifica della nave – non dovute alla Monteco, afferma la missiva – che stanno comportando problemi all'armatore, la Ignazio Messina. Nella lettera si legge, tra l'altro, che la Messina avrebbe subito dei danni economici dovuti alla "risoluzione di un contratto di compravendita tra la ditta Messina e certi acquirenti greci relativamente alla M/n Jolly Rosso".

Questa informazione potrebbe essere collegata al progetto di vendita della nave da parte degli armatori genovesi a Giorgio Comerio, fatto emerso nel corso delle passate inchieste parlamentari.

La nave Jolly Rosso, poi rinominata dopo l'arrivo a La Spezia in Rosso, è, come noto, al centro di uno dei tanti filoni d'inchiesta sulle navi a perdere. La relazione sulla morte del capitano Natale De Grazia, approvata alla fine della XVI legislatura, così sintetizzava l'interesse investigativo su questa motonave:

"Particolare attenzione suscitò la vicenda della motonave Rosso, della Compagnia 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. 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

---

65 Doc 2104.003, pagina 22 e seguenti: sentenza di appello nel giudizio civile tra il Commissario straordinario, la Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento protezione civile e il Ministero ambiente nei confronti della Ecoitalia srl.

66 Doc 2104.003, pagina 38

da parte della Capitaneria di porto di Vibo Valentia di cui si dà atto nel rapporto riassuntivo a firma del comandante Giuseppe Bellantone”.

Nel 1994 la vicenda della Rosso fu oggetto di ulteriore approfondimento nell’ambito dell’indagine condotta a Reggio Calabria.

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.

## 6.2 I possibili collegamenti della vicenda libanese con il caso Rigel

Un’altra nave sarebbe arrivata in quello stesso periodo in Libano, la Rigel. Secondo la ricostruzione riportata all’interno delle motivazioni della sentenza di appello nei confronti di Gennaro Fuiano ed altri, che rispondevano per truffa alle assicurazioni e affondamento doloso della Rigel, la sorte della nave era legata al Libano.

Dal "Report of Survey", redatto dalla STB - Italia S.r.l., incaricata dagli assicuratori di svolgere i necessari accertamenti (v. allegato n. 6 alle indagini della Guardia di finanza di La Spezia), risulta del resto:

- che il loro corrispondente in Grecia, circa un mese dopo i fatti, aveva ricevuto una telefonata da un certo Sig. Jannis, il quale gli aveva riferito di essere in contatto con persone che erano state recentemente sulla Rigel, perché interessate al carico, di cui aveva specificato anche alcune caratteristiche, precisando che erano stati scaricati soltanto alcuni *container* e alcune autovetture che si trovavano in coperta;

- che era quindi iniziata una trattativa tra gli assicuratori e detto Jannis, che aveva portato, a fronte di un compenso di \$ 20.000, ad ottenere il nome del porto Ras Selaata, ove si sarebbe trovata la Rigel nel nord del Libano;

- che era poi seguita un'affannosa e vana ricerca della nave, ostacolata dall'impossibilità di raggiungere, per la presenza di milizie cristiane, il predetto porto, ove peraltro in rada si trovava in effetti una nave simile alla Rigel, seppure con la ciminiera di diverso colore.

La notizia della presenza della M/N Rigel in un porto del Libano dovette dunque apparire agli stessi assicuratori seria e plausibile, se decisero di versare all'informatore la somma non irrilevante di \$ 20.000 e se incaricarono il capitano Andreas di raggiungere il porto indicato nonostante i rischi che ciò comportava<sup>67</sup>.

Anche questo elemento ricollega in qualche maniera la vicenda libanese con la complessa storia delle “navi a perdere”.

Relativamente al caso Rigel vi è una annotazione ritrovata all’interno delle agende di Giorgio Comerio – il citato imprenditore italiano che offriva negli anni ‘90 il servizio di inabissamento in mare di scorie radioattive, personaggio trattato ampiamente in questa relazione – ritenuta dalla polizia giudiziaria delegata alle indagini dalle procure di Reggio Calabria e di Matera molto importante: alla data del 21 settembre 1987 – ossia il giorno della sparizione in mare della Rigel e, come si è visto, del contestuale arrivo a Beirut della Radhost – è annotata la frase “Lost the ship”. Gli investigatori avevano collegato questa frase con la “perdita” della Rigel; versione che viene contestata dal Comerio, come si vedrà più avanti. Ebbene in quella stessa pagina è annotata anche la sigla “STB”, che corrisponde al nome della società incaricata dagli assicuratori per le indagini dopo la scomparsa della nave. Rispetto a questa annotazione Giorgio Comerio non ha fornito spiegazioni alla specifica domanda rivolta in sede di audizione.

Va infine annotato che non fu possibile individuare la Rigel, la cui sorte rimane ad oggi sconosciuta.

---

67 Doc 1297.002, XVI legislatura - Sentenza n. 273 del 24 gennaio 2003 della Corte di appello di Genova

### 6.3 I ritrovamenti di rifiuti in Libano nel 1994. La prima denuncia di affondamento delle tre “navi a perdere”

Nel settembre 1994 vengono rinvenuti diciotto fusti in una fabbrica abbandonata vicino a Beirut, contenenti rifiuti pericolosi. Nell'intero paese iniziano ad apparire resti di sversamenti o stoccaggi di residui industriali, creando un forte allarme. Il quotidiano libanese *L'orient-Le jour* del 2 febbraio 1995 riporta la dichiarazione di Milad Jarjoui, presidente dell'Accademia dell'ambiente e dell'energia per lo sviluppo delle ricerche scientifiche (Sedra) “secondo cui una parte dei prodotti tossici introdotti in Libano nel 1987 provengono dalla catastrofe di Seveso”. Nel 1990 un rapporto preparato dal Presidente del Consiglio per lo sviluppo e la ricostruzione, Malek Salam, “indica che i residui tossici (introdotti dall'Italia, ndr) si trovano sempre in Libano dopo il 1989 e cita i luoghi ove erano sotterrati”<sup>68</sup>. Le denunce partite dal Libano vengono riprese da Greenpeace, che con un comunicato stampa dell'11 maggio 1995<sup>69</sup> accusa il governo italiano di non aver riportato in patria tutti i rifiuti scaricati dalla nave Radhost. L'organizzazione ambientalista parlava di 15800 fusti arrivati in Libano, circa 4000 in più rispetto alla cifra ufficiale.

Di fronte alle accuse la posizione delle autorità consolari italiane è riportata in un appunto del 27 febbraio 1995 inviato dall'ufficio IX – firma illeggibile – alla Segreteria Generale. Si legge: “Premesso che appaiono ancora da determinare l'entità dei depositi tossici rinvenuti e la loro effettiva origine italiana sembra in ogni caso opportuno, nel caso in cui la polemica non dovesse esaurirsi e dovessero invece proseguire le richieste di interventi riparatori da parte del Governo italiano, distinguere nettamente le responsabilità pubbliche da quelle dei soggetti privati, italiani e libanesi, implicati nel traffico illecito. Appare altresì opportuno, nel caso, sottolineare con chiarezza che l'intervento di recupero effettuato dalla Cooperazione italiana nel 1988 - dei circa 12000 barili allora rinvenuti di residui dell'industria chimica italiana Jelly Wax, trasferiti in Libano per il tramite della Società Ecolife - ha avuto carattere meramente umanitario e non ha comportato nessuna implicita ammissione di responsabilità da parte del Governo, peraltro mai neppure ventilata dalle autorità libanesi”<sup>70</sup>.

Un successivo cablogramma indirizzato al Ministero degli affari esteri del 6 marzo 1995<sup>71</sup> aggiunge ulteriori elementi:

- la denuncia partita nel gennaio del 1995 proveniva dal rappresentante locale di Greenpeace “druso libanese Hamdame<sup>72</sup> (...) “assecondate da sedicenti esperti libanesi (tra cui Pierre Melychev, arrestato successivamente nell'ambito dell'inchiesta giudiziaria per falsa testimonianza)”;
- nella campagna dell'epoca “venivano relegate in secondo piano responsabilità di altri paesi, in materia di rifiuti oggi effettivamente esistenti in Libano, probabilmente di provenienze tedesca e francese”;
- emergevano risentimenti “anti-italiani di alcuni ambienti locali, seguito assegnazione impresa Ansaldo grande contratto 560 miliardi per rifacimento industria elettrica libanese”;
- vi era un conflitto tra “il presidente druso Joumblatt e i suoi rappresentanti contro l'attuale ministro per l'ambiente Mokbel. Quest'ultimo è accusato di pesanti responsabilità nella

---

68 Doc 2262.002, pagina 190, Nnota del febbraio 1995 indirizzata al Sismi dall'addetto militare in Libano generale Ignazio Pizzo.

69 Doc 2262.002, pagina 226.

70 Doc 2262.002, pagina 194.

71 Doc 2262.002, pagina 214; nel documento non è chiaro chi sia il mittente; si tratta probabilmente di un messaggio inviato da personale consolare dell'Ambasciata in Libano al Ministero degli affari esteri.

72 Si tratta probabilmente di una errata trascrizione del nome di Fouad Hamdan, responsabile della campagna in Libano - Greenpeace Mediterranean Office (vedi Rapporto Greenpeace maggio 1995, Doc 2262.007)

gestione nel 1988 della questione dei tossici italiani in settore controllato da milizie cristiane, protagoniste all'epoca sanguinosi scontri con drusi".

Nella citata nota viene ipotizzata la presenza in Libano, al momento dell'arrivo della nave Radhost, di altri rifiuti pericolosi non di provenienza italiana. In questo senso il documento cita una relazione del 1990 del Consiglio per lo sviluppo e la ricostruzione libanese che parlava della presenza di 15.800 barili (circa 4000 in più rispetto al numero indicato nel 1988 dalle autorità italiane in relazione al carico della Radhost), di residui esplosivi ed armi chimiche.

Il citato comunicato stampa di Greenpeace dell'11 maggio 1995 fornisce anche altre informazioni, estremamente interessanti. Ecco il testo originale:

"Nel 1989, gli ufficiali italiani hanno sostenuto che tutti i rifiuti erano stati riportati (in Italia, ndr) a bordo di una nave, la Jolly Rosso. Nel febbraio 1995, l'ambasciatore italiano Carlo Calia ha ripetuto queste affermazioni. In realtà il rapporto di Greenpeace fornisce ampie prove che contraddicono queste affermazioni e forniscono dettagli sul destino di tre altre misteriose navi sparite e mai tornate in Italia: la Vorais Sporaides, la Cunski e la Yvonne. Secondo la ricerca, la Yvonne è stata probabilmente affondata nel Mediterraneo".

Il testo si riferisce alle tre "navi a perdere" che verranno indicate da Francesco Fonti nel memoriale inviato alla DNA<sup>73</sup>. Il comunicato stampa di Greenpeace del maggio 1995 – nove anni prima delle dichiarazioni di Francesco Fonti – è il primo documento che parla dell'affondamento doloso delle tre navi. Questo fatto – insieme alle sorprendenti coincidenze tra la vicenda Rigel, nave che non sarebbe affondata a Capo Spartivento, ma avrebbe preso la rotta verso il Libano mentre la Radhost scaricava i rifiuti nel porto di Beirut – collega la vicenda delle "navi a perdere" con il complesso scenario libanese.

Su questo punto l'allora ambasciatore italiano in Libano, Carlo Calia, scrisse una nota al Direttore degli affari politici e consolari del Ministero degli affari esteri libanese, Samil El Khoury, confermando che "le due navi greche (Vorais Sporaides e la Yvonne, ndr) contenenti materiale tossico non sono state affondate in mare come afferma il rappresentante libanese di Greenpeace. Sono state svuotate e bonificate"<sup>74</sup>.

Relativamente alla M/n Cunski sappiamo, dagli atti acquisiti, che era arrivata a Beirut il 29 agosto 1988, con "il materiale ed i mezzi necessari all'operazione in Libano"<sup>75</sup>

Per quanto riguarda i rifiuti pericolosi ritrovati in Libano dopo la partenza della Jolly Rosso ed oggetto del contenzioso – soprattutto politico e mediatico – del 1994/1995, nella documentazione del Ministero degli affari esteri vi è una nota in lingua francese, datata "Beirut, 31 gennaio 1995", anonima, che disegna un quadro complessivo della situazione, avanzando alcune ipotesi<sup>76</sup>:

- nella primavera 1988 apparvero in diverse località rifiuti pericolosi: Jeyta, Sahel Alma, Chnanghir, Zouk; sulle spiagge del litorale nord (Jounich, Byblos, Okaybé), sotto i ponti di Nahr el Kelb e in altri luoghi come Beirut e in una località detta Norniandy;
- in un deposito della zona sud di Beirut, area cristiana, dei barili erano esplosi uccidendo diverse persone;
- alcuni giornali - "conosciuti per la loro serietà" - avevano ipotizzato la presenza di residui radioattivi e nucleari;
- nel 1988 il governo italiano aveva avviato e concluso l'operazione di recupero dei rifiuti arrivati con la Radhost, gestita dall'allora ambasciatore italiano Mancini;
- nel 1994 appaiono diverse notizie su rifiuti presenti in diverse zone;
- l'anonimo autore della nota ipotizza l'esistenza di tre situazioni:

---

73 Richiesta di archiviazione nel procedimento penale 5003/09 RGNR – Procura della Repubblica presso il tribunale di Catanzaro (Doc. 767.003, XVI legislatura)

74 Doc 2262.005, pagine 107 e 108

75 Doc 2262.002, pagina 66, nota Monteco, 7 marzo 1989.

76 Doc 2262.006, pagine 85-87. Sulla prima pagina della nota anonima è indicato, a penna, il nome "Mortari"

- vicenda barili italiani del 1987: “il dossier in linea di principio è stato chiuso”;
- i barili ritrovati nel 1994: secondo i dossier di Greenpeace, del Ministero della giustizia, del laboratorio dell’Università americana di Beirut “si tratta di prodotti industriali entrati regolarmente in Libano e importati da industrie esistenti. Ma non sono stati utilizzati a causa della chiusura delle industrie per lo scoppio della guerra”;
- gli altri barili che stanno apparendo: “Si tratta di resti del carico italiano??? Ma nessuna prova è stata fornita”; “Potrebbero essere materie provenienti dalle industrie libanesi”; potrebbero essere “prodotti chimici importata dalla Francia e dalla Germania”.

Le autorità consolari italiane sembravano aver sposato la tesi della provenienza francese dei rifiuti trovati dopo il 1988. In una nota (“Libano: rifiuti tossici del 1987. Osservazioni aggiuntive all’Aide-memoire”) scrivono le autorità diplomatiche italiane:

“Il documento di Greenpeace sulla questione è forzato (...). Del tutto falsa è poi la tesi che vi siano migliaia di barili nascosti (lo sappiamo in anticipo dal giudice e dal generale che hanno già concluso le ricerche (...) non trovando nulla). (...) Un quantitativo di rifiuti tossici è stato recentemente ripreso di nascosto dai francesi e l’AFP ha fatto un lancio dicendo falsamente che erano italiani. (...) La campagna della stampa di lingua francese ha avuto articoli che invitavano a ‘Boicottare gli italiani’. (...) Alcuni ambienti locali francesi, decisi a riprendere nel Libano dopo la guerra civile il ruolo dominante di un tempo, sono irritate da questo dato e dal contratto Ansaldo a loro strappato, fino al parossismo”<sup>77</sup>.

L’anonimo autore della nota aggiunge poi come possibili “contromisure”:

“Tali dati potrebbero in settembre essere segnalati a possibili ambienti di “verdi” italiani. Dato il potenziale politico esplosivo di Greenpeace in questo periodo ritengo questa azione necessaria. (sottolineato nel testo originale) Ai francesi un certo malessere per certi metodi potrebbe forse essere segnalato, magari in sede UE trattando le politiche in materia di ambiente in ambito Mediterraneo. Proprio la Francia tra l’altro avrebbe interesse a non dare risonanza ad azioni ai Greenpeace!”

Secondo le fonte consolari italiane, dunque, la questione rifiuti celerebbe in realtà una guerra commerciale.

## 6.4 Il report di Greenpeace

Nel maggio del 1995, come detto, Greenpeace divulga un ampio *dossier* dedicato alla vicenda dei rifiuti italiani in Libano<sup>78</sup>. Nel testo - redatto da Fouad Hamdan, Greenpeace Mediterranean Office, Malta - l’associazione afferma in estrema sintesi:

- i rifiuti scaricati dalla Radhost erano circa 15.800 fusti e 20 container; come fonte rispetto a questa cifra Greenpeace cita un rapporto del 29 novembre 1990 dell’IMO;
- nell’operazione di recupero del 1988/89 furono caricati nel porto di Beirut solo 5.500 fusti, su almeno quattro navi;
- l’operazione è stata supervisionata dagli esperti italiani e dalla milizia di destra “Forza Libanese”;
- i restanti 10 mila fusti e il contenuto dei 20 container sono rimasti in Libano; parte dei rifiuti sono stati utilizzati come fertilizzante, pesticida o come materiale di risulta; il poliuretano è stato utilizzato in processi produttivi;
- molti fusti sono stati bruciati o venduti;
- altri sono stati sversati in mare;

---

<sup>77</sup> Doc 2262.006, pagina 112 (senza autore)

<sup>78</sup> Doc 2262.007



- tre navi hanno gettato in mare il loro carico (di fusti); la Yvonne sarebbe stata affondata; la fonte di questa informazione citata da Greenpeace è un rapporto dell'assemblea generale delle Nazioni Unite al Segretario Generale, datato 18 luglio 1989;
- un giornalista radiofonico di Famagusta, Cipro, aveva riferito a Greenpeace nel 1989 di aver intercettato una comunicazione radio tra il capitano della M/n Vorais Sporiades e un'altra nave non identificata; i due comandanti avevano discusso del miglior posto per sversare i rifiuti in mare. La posizione delle navi era in quel momento tra i 40 e i 50 chilometri da Famagusta, vicino alla costa libanese;
- i rifiuti arrivati nel 1987 in Libano contenevano sostanze esplosive, pesticidi, solventi, metalli pesanti come il mercurio, il cadmio e l'arsenico, alte concentrazioni di diossine e PCB;
- Greenpeace ha prelevato nel novembre 1994 alcuni campioni da fusti trovati sulle montagne di Kisrwan e stoccati nel porto di Beirut; i *test* hanno dimostrato la presenza di HCBD, sostanza altamente tossica. Questi rifiuti potrebbero essere parte del carico arrivato dall'Italia;
- i rifiuti erano stati stoccati nel 1987 nell'area cristiana ad est di Beirut;
- l'area era controllata dalle forze cristiano-maronite, le "Forze Libanesi", che avrebbero protetto l'arrivo della Radhost;
- Greenpeace cita un *dossier* attribuito al servizio segreto dell'esercito libanese, "Rapporto sui crimini ambientali (fusti con rifiuti)" del 30 gennaio 1995, rivelato nell'aprile di quell'anno dalla stampa libanese. Secondo questo *report* i referenti libanesi dell'operazione del 1987 contattarono la fazione "Forze libanesi" per avere la copertura;
- secondo una fonte libanese, il giudice George Ghantous, la Jelly Wax aveva un accordo con la "Arman Nassar Shipping" che prevedeva il pagamento da parte dell'azienda italiana di 22 milioni di dollari;
- il procuratore di Stato Joseph Fraiha dichiarò nel 1988 che la società libanese avrebbe 500 mila dollari dalla Jelly Wax;
- nell'importazione dei rifiuti dall'Italia era coinvolta anche la società libanese CCS, Contracting Commercial Services;
- l'accordo con quest'ultima società – che prevedeva una quantità complessiva di 300 mila tonnellate – è saltato dopo lo scandalo Radhost;
- dopo la guerra il caso è stato riaperto dal procuratore Labib Zwein. Le responsabilità di sette persone coinvolte furono però coperte dall'amnistia generale dell'8 luglio 1991;
- in un primo rapporto di scienziati libanesi del 15 luglio 1988 si accertò la presenza di 11.884 fusti; alcuni di questi contenevano – secondo il rapporto – PCB, solventi (Xilene), cianuri, metalli pesanti, sabbie contaminate da diossina ("che potevano arrivare da Seveso"), pesticidi ed altre sostanze altamente pericolose; questa lista differiva con quella presentata dall'ambasciatore italiano dell'epoca alle autorità sanitarie libanesi;
- una lettera del 20 giugno 1990 firmata dall'ex capo del CDR, Concilio per lo sviluppo e la ricostruzione, inviata all'UNDP, programma Onu per lo sviluppo, citava la cifra di 15.800 fusti e 20 container;
- rispetto al destino dei rifiuti, Greenpeace dichiara di aver utilizzato come fonti "rapporti scritti da autorità libanesi (fascicoli giudiziari del 1988 e 1992, rapporto dell'esercito libanese del 1995), da gruppi ecologisti, da scienziati e articoli di giornale;
- Greenpeace riporta diverse notizie dalle fonti citate relativamente allo sversamento in terra libanese di parte dei rifiuti arrivati dall'Italia; in alcuni casi le sostanze e i barili sarebbero stati rivenduti e riutilizzati;
- Greenpeace indica sei luoghi di stoccaggio dei rifiuti;
- una parte delle sostanze sarebbe stata utilizzata per la produzione di armi chimiche e stoccate nella base navale di Shan-Nair; queste sarebbero poi scomparse;
- Greenpeace indica diversi luoghi di sversamento dei rifiuti;

- due scienziati, Jarjoui e Malychef, avrebbero cercato di documentare l'operazione di rinfustamento e carico dei rifiuti nel 1988, ma sarebbero stati allontanati dalle milizie delle "Forze libanesi", che gestivano la sicurezza dell'area;
- in quella operazione fu collocato il contenuto di 5500 fusti in 9500 barili nuovi, arrivati dall'Italia, caricati sulle navi Jolly Rosso, Cunski, Vorais Sporiades e Yvonne A; solo la Jolly Rosso avrebbe raggiunto l'Italia;
- la Jolly Rosso sarebbe arrivata a Genova solo con 2000 fusti, secondo un articolo del *Sole 24 ore* citato da Greenpeace;
- il membro del parlamento libanese Samir Aoun ha dichiarato nel 1995 che la Yvonne A era stata affondata nel Mediterraneo.

Dalla relazione di Greenpeace emerge un dato di rilievo. Il contesto riportato relativo al presunto affondamento della M/n Yvonne A è comparabile con quanto riferirà l'ex collaboratore di giustizia Francesco Fonti. Il memoriale inviato alla Dna si sarebbe basato su alcuni appunti redatti dallo stesso Fonti, come accertato dalla Commissione d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti, nel corso dell'inchiesta svolta nella XVI legislatura dedicata alle "navi a perdere". Si legge nella relazione finale dedicata alla vicenda<sup>79</sup>: "un ruolo centrale hanno avuto, nel corso dell'inchiesta, quelli che Fonti stesso definisce suoi «appunti personali», redatti nell'arco di diversi anni e consegnati nel corso di un interrogatorio davanti all'autorità giudiziaria. Si tratta di numerosi fogli nei quali sono contenute le annotazioni più varie che si caratterizzano tutte per lo stile sintetico, a volte criptico, per la specificità delle informazioni, per la varietà dei temi trattati, dal traffico di rifiuti al traffico di armi, ai rapporti tra Stati, alla massoneria e via dicendo. È talmente un insieme affastellato di informazioni che è impossibile individuare un filo logico. Anche la modalità di redazione delle frasi è tale per cui non sempre è possibile cogliere il significato di ciascuna di esse e la ragione per la quale sono state annotate. (...) Un passaggio degli appunti di Fonti molto importante, a parere della Commissione, è quello relativo alla parte in cui Fonti parla delle tre navi Cunsky, Voriais Sporadais e Yvonne A, che sarebbero state affondate con un carico di fusti di rifiuti tossici con il contributo dello stesso Fonti. Ebbene negli appunti è riportata testualmente questa espressione (doc. n. 240/2): I punti di affondamento delle navi «Anna» e «Euroriver», con bandiera maltese, erano affondate nel Mediterraneo (1989 e 1991) nei punti segnati dal bandito progetto ODM, nella voce Aree nazionali Italiane. La «Rosso» si era incagliata all'altezza di Vibo Valentia nel 1990. La «Rosso» altro non era che la «Jolly Rosso» che nel 1989 aveva riportato in Italia i rifiuti mandati a Beirut. La motonave «Radhart<sup>80</sup>» era arrivata a Beirut il 21 settembre 1987 con 15.800 fusti e venti *container*, ma di tale carico solo 5.500 erano stati rimossi da Beir, e mischiati con sabbia erano stati infustati in 9.500 contenitori arrivati dall'Italia, ma non erano stati caricati solo sulla Jolly Rosso, ma anche sulla Yvonne e sulla Cunsky e sulla Voriais Sporadais".

Il riferimento ai 15.800 fusti arrivati a Beirut, ai 5.500 rimossi da Beir (probabilmente Beirut) e infustati in 9.500 contenitori è assolutamente sovrapponibile al contenuto del rapporto di Greenpeace. Non c'è dubbio che le fonti utilizzate da Greenpeace siano autorevoli (le Nazioni Unite, l'IMO, la magistratura libanese). Il numero dei fusti arrivati nel 1987 a Beirut, però, non coincide con le informazioni presenti sulle bolle di carico. In ogni caso – anche solo considerando le cifre contenute nella documentazione ufficiale presente negli atti del Ministero degli affari esteri – va fotografata una sostanziale differenza tra quanto arrivato nel 1987 e quanto riportato in Italia tra il 1988 e il 1989 con la M/n Jolly Rosso:

---

79 XVI legislatura, Doc. XXIII, n. 21, Relazione sul fenomeno delle «navi a perdere», pagine 236 e seguenti.

80 In realtà si tratta della motonave Radhost

Quantità trasportata dalla Radhost il 21/9/1987	Quantità ricondizionata nel gennaio 1989
11.843 fusti	9.600 fusti circa <sup>81</sup>
20 container	0 container; i container caricati sulla Jolly Rosso contenevano le terre risultanti dalla bonifica dei luoghi di sversamento, resti di pallet e di materiale ferroso derivante dai fusti fuori uso. Un solo container conteneva resine
Differenza: 2.243 fusti in meno	

Va sottolineato che l'operazione di recupero dei rifiuti industriali italiani avvenne attraverso l'infustamento dei contenuti dei barili originali in nuovi fusti fatti arrivare dall'Italia. La contabilità finale può essere stata condizionata – in un verso o nell'altro – da questo passaggio. La verifica tecnica effettuata sul cantiere – posto all'interno del porto di Beirut – d'altra parte ha controllato solo alcuni fusti “*a random*”. Si legge nel *report* del novembre 1988, a firma Umberto Fortunati<sup>82</sup>:

“Sono stati esaminati a caso due *pallets* appartenenti al lotto A-13 (...). Tolta la politenatura e tagliata la doppia reggettatura, si è proceduto ad aprire un fusto liberando la ghiera munita di chiusura a moschettone per esaminare il contenuto. Il fusto è risultato pieno all'80 per cento (...). Con lo stesso metodo si è provveduto all'apertura di ulteriori due fusti, uno dei quali è risultato essere pieno solo al 40 per cento”.

Il numero dei fusti nuovi stoccati sulla nave, dunque, potrebbe non essere risolutivo rispetto al bilancio finale tra il carico della Radhost e i residui riportati in Italia.

Nello stesso *report* si legge, inoltre, che la rimozione dei rifiuti nelle aree utilizzate per lo stoccaggio nel 1987 (area di Chnanir) è avvenuta a cura delle “Forze libanesi”, ossia la fazione cristiano-maronita che, secondo Greenpeace, avrebbe avuto un ruolo di copertura rispetto all'arrivo della Radhost<sup>83</sup>.

Per quanto riguarda il presunto affondamento della Yvonne A, i riscontri effettuati dalla Commissione portano ad escludere l'evento.

The screenshot shows the Equasis website interface. At the top, there is a search bar with the text "IMO, Name, Company" and a magnifying glass icon. Below the search bar are navigation links: Home, My Equasis, About Equasis, and Statistics. The main content area displays ship details for the Yvonne A, including the flag (Albania), call sign (ZAD33), gross tonnage (918), DWT (1326), type of ship (General Cargo Ship), year of build (1962), and status (Broken Up). A "Last update" bar indicates the date 31/10/2017. Below this, there are three tabs: Ship info, Inspections (8), and Ship History. The Inspections tab is active, showing a "List of port state controls" table with columns for PSC Organisation, Authority, Port of inspection, Type of inspection, Date of report, Detention, Duration (days), Number of deficiencies, and Details. The table contains one entry for Paris MoU, Greece, Eleusis, dated 06/11/2003, with a detention of Y, duration of 5 days, and 47 deficiencies.

Secondo il database Marinetransport.com, il numero di IMO (identificativo di un vascello) della M/n Yvonne A è 5393608<sup>84</sup>; l'ultimo nome conosciuto è Fatmir Troplini. Verificando i dati sul database

81 Doc 2262.002, pagina 86, nota Monteco.

82 Doc 2262.002, pagina 71

83 Doc 2262.002, pagina 72

84Vedi [https://www.marinetraffic.com/it/ais/details/ships/shipid:956752/mmsi:-5393608/imo:5393608/vessel:SCUTARY\\_II](https://www.marinetraffic.com/it/ais/details/ships/shipid:956752/mmsi:-5393608/imo:5393608/vessel:SCUTARY_II)

Equasis, questa risulta rottamata (*broken up*) nel 2004. Come ulteriore conferma è stato verificato il database delle ispezioni della nave, che avvengono periodicamente con l'intervento di personale delle autorità marittime. Per quanto riguarda la ex Yvonne A risultano effettuate, tra il 2000 e il 2003, otto ispezioni, l'ultima delle quali, avvenuta a cura delle autorità greche nel porto di Eleusis il 6.11.2003, ha comportato il fermo della nave (*detention*):

Dunque appare altamente improbabile che la Yvonne A sia affondata negli anni '80 o '90.

L'insieme delle considerazioni sin qui riportate sui possibili affondamenti di navi nel Mediterraneo rinvia a un tema affrontato nella già citata relazione della XVI legislatura, vale a dire, nell'ambito di un fenomeno probabilmente più complesso, come qui si è detto, gli ipotizzati affondamenti nei pressi delle coste della Calabria.

A partire da questi dati, e sulla base dello sviluppo dell'approfondimento che ha prodotto la presente relazione, la Commissione ha ritenuto possibili ulteriori accertamenti, basati in primo luogo sugli atti del procedimento penale n. 1894/05 R.G.N.R. mod. 21 della procura della Repubblica di Paola, la cui chiusura formale con l'archiviazione non esclude la possibilità di rinvenirvi tracce dei più estesi traffici qui affrontati.

La Commissione ha pertanto delegato propri collaboratori a prendere visione degli atti del procedimento suddetto. Il procuratore della Repubblica presso il tribunale di Paola, dopo avere ricevuto la richiesta della Commissione ed avere in un primo momento (nota del 4 dicembre 2017) autorizzato l'esame degli atti, ha comunicato (nota dell'8 gennaio 2018) che il fascicolo era stato trasmesso ad altro ufficio, precisando, a successiva richiesta della Commissione, trattarsi della direzione distrettuale antimafia di Catanzaro (nota del 19 gennaio 2018); il 6 febbraio 2018 la Commissione ha inviato una missiva al procuratore della Repubblica di Catanzaro, rinnovando la richiesta di esame degli atti, rimasta ad oggi senza risposta.

La chiusura della legislatura e il conseguente venir meno dei poteri di inchiesta attiva della Commissione costringe pertanto a interrompere questo approfondimento.

Il tempo trascorso dagli ipotizzati affondamenti rende certamente non facile uno sviluppo ulteriore, che tuttavia non deve essere considerato escluso, laddove si consideri che le indagini giudiziarie furono all'epoca incentrate su attività tecniche e di ispezione, orientate da dichiarazioni *de relato* e dati iniziali incerti e/o successivamente non riscontrati; mentre proprio il trascorrere del tempo e i mutati assetti locali potrebbero far emergere fonti dichiarative dirette di quanto eventualmente avvenuto.

## 7. IL CASO DEEP SEA CARRIER, KARIN B E HAI-XIONG. IL RITORNO IN ITALIA DEI RIFIUTI DA KOKO, NIGERIA

Nel giugno 1988 il quotidiano inglese *The Guardian* denunciava che nella zona di Koko, Nigeria, era stato creato un deposito di rifiuti speciali – anche pericolosi – in una zona abitata vicina alla spiaggia, senza nessuna protezione. Nel luglio dello stesso anno la denuncia viene ripresa dal deputato Edo Ronchi, che predispone un *dossier* dettagliato sulla vicenda. Il documento è stato acquisito dalla Commissione per poter ricostruire il caso<sup>85</sup>.

In una lettera indirizzata ai presidenti delle regioni Toscana, Piemonte, Lombardia e Veneto, alla procura della Repubblica di Pisa, al nucleo ecologico dei Carabinieri presso il ministero dell'ambiente e allo stesso Ministro, l'onorevole Ronchi segnalava: “Poiché buona parte di questi rifiuti risultano provenire dal porto-Darsena di Pisa, le autorità nigeriane sequestravano nel porto di Lagos la nave italiana portacontainer PIAVE con 24 uomini di equipaggio, chiedendo che la nave si riportasse in Italia di carico di rifiuti”. L'operazione di recupero, spiegava il deputato, sarebbe costata almeno 20 miliardi di lire.

Ancora una volta, dunque, l'Italia si trovava al centro di una vicenda internazionale nata dall'esportazione di residui industriali verso paesi extra Ue, in questo caso la Nigeria. La notizia, tra l'altro, arrivava appena dopo il caso Zanoobia.

L'esposto dell'onorevole Ronchi ricostruisce, grazie ad una importante documentazione raccolta e allegata al *dossier*, i traffici verso Koko:

- il comune di Pisa aveva autorizzato l'imbarco di tre spedizioni di rifiuti tossici dal porto darsena:
  - la prima, del 2 settembre 1987 (stesso anno di partenza delle altre navi), si basava sulla richiesta dell'agenzia marittima E. Bonistalli di Livorno e riguardava la M/n Danix, con bandiera danese, con un carico di 187,38 tonnellate di residui industriali diretti a Koko;
  - la seconda autorizzazione, del 1° novembre 1987, riguardava il carico e la partenza della M/n Line, di bandiera tedesca occidentale, con destinazione il porto di Sulina, Romania, e con 876 tonnellate di residui industriali; la destinazione originale viene poi cambiata in Koko; la nave partirà il 1° dicembre 1987.

Altre navi partirono dai porti toscani in quell'epoca, dirette sempre a Koko (citare in informative del Corpo forestale dello Stato, in altre indagini).

La scelta del porto della darsena di Pisa derivava dal divieto di imbarco di rifiuti diretti in paesi extra europei disposto per i porti maggiori di Marina di Carrara e Genova, come riporta una nota dell'amministrazione provinciale di Pisa firmata del gennaio 1988. I produttori e gli intermediari dei rifiuti caricati sulla Danix e sulla Line avevano la loro sede in Veneto, Lombardia e Piemonte. L'amministrazione provinciale di Pisa segnalava nella citata nota che “per quanto riguarda le ditte con sedi legali nelle regioni Veneto e Lombardia queste non risultano, come comunicato dalle regioni stesse o dalle Province, essere in possesso di alcuna autorizzazione al trasporto”. La provincia di Pisa sottolineava, poi, “la difficoltà nello svolgere le funzioni di controllo (...) in relazione all'impossibilità di districarsi nella rete degli innumerevoli passaggi che caratterizzano queste attività di smaltimento di rifiuti tossici e nocivi”.

La citata nota riportava poi un quadro estremamente interessante dei flussi che interessavano all'epoca i rifiuti industriali:

- il ciclo si avvia dal luogo di produzione dei rifiuti ad una sede di stoccaggio provvisorio, regolarmente autorizzato;
- dopodichè viene raccolto e trasportato generalmente da un'altra ditta autorizzata, anche se si è verificato che tali operazioni si sono svolte con autorizzazioni non più valide;

- il rifiuto viene conferito al porto darsena dove arriva senza alcun preavviso all'autorità portuale e senza alcun controllo all'ingresso;
- il rifiuto viene stoccato in un'area recintata data in affitto all'agenzia marittima Bonistalli di Livorno;
- l'operazione di esportazione è invece svolta dalle ditte o società diverse da quelle che effettuano la raccolta e il trasporto in territorio nazionale.

La provincia di Pisa affermava infine che, per quanto riguardava la destinazione iniziale della Line al porto di Sulina, la Romania, interpellata dalla provincia di Torino, aveva “smentito l'esistenza di una discarica e quindi al possibilità di smaltimento dei rifiuti”. Fatto che conferma ancora una volta come buona parte del percorso dei rifiuti italiani verso il paesi extra Ue fosse segnato da documenti e attestazioni falsi.

L'operazione di raccolta, trasporto e carico dei rifiuti sulle due navi era avvenuta completamente al di fuori delle possibilità di controllo della provincia di Pisa. L'utilizzo di intermediari, società diverse per stoccaggio e trasporto, autorizzazioni spesso scadute erano fattori che rendevano completamente opaco il settore.

Le due navi alla fine partono, raggiungendo la zona di Koko in Nigeria.

Per poter approfondire ulteriormente la rotta verso la Nigeria, la Commissione ha acquisito parte dell'archivio della regione Toscana dove sono conservati i documenti relativi alla gestione dell'arrivo della M/n Deep Sea Carrier, una delle due imbarcazioni utilizzate per riportare in Italia i rifiuti abbandonati a Koko.

Per gestire lo sbarco, la bonifica e la gestione dei rifiuti della Deep Sea Carrier venne costituita nel 1989 una apposita Commissione consultiva a cura della regione Toscana. L'8 luglio del 1989 il Ministro per il coordinamento della protezione civile aveva nominato il presidente della giunta regionale toscana Commissario *ad acta* per la gestione dell'emergenza.

Una volta arrivata in porto, la nave Deep Sea Carrier sbarcò i rifiuti, che furono analizzati e classificati, prima di essere avviati ad una piattaforma di trattamento. Oltre alle campionature effettuate dalla società Monteco, furono acquisite le analisi realizzate dalla società Ambiente, gruppo Eni, realizzate in Nigeria, nel punto di stoccaggio dei rifiuti italiani. Dall'analisi della documentazione tecnica appare evidente l'origine industriale dei rifiuti, la natura pericolosa degli stessi e la sostanziale assimilabilità ai carichi delle altre navi.

Nell'archivio della regione Toscana sono conservati ancora oggi i registri di movimentazione dei rifiuti, che permettono di avere una tracciatura sostanzialmente completa dei residui rientrati con la Deep Sea Carrier.

I rifiuti più pericolosi vennero inviati in impianti di distruzione specializzati. In particolare, le società che hanno distrutto le sostanze più pericolose, come Pcb e organoclorurati peci, sono:

- Decoman Italia;
- Pec Tredi Francia;
- Lanstar Wimpey Waste Inghilterra;
- Marvin Limited Inghilterra<sup>86</sup>.

Per quanto riguarda l'operazione Deep Sea Carrier, Karin B e Hai-Xiong – le tre navi che trasportarono in Italia i rifiuti di Koko – non risultano citazioni in giudizio per le società produttrici o di intermediazione, come è avvenuto con la M/n Zanoobia.

Relativamente allo smaltimento finale dei rifiuti della Karin B e della Hai-Xiong, come già spiegato in nota, il direttore del servizio di protezione civile della regione Emilia Romagna ha fornito nel corso di una audizione del 14 aprile 1998 (XII legislatura), di cui qui si riporta un passaggio, ampie informazioni sul fatto che anche in questo caso buona parte dei residui fu smaltita in impianti esteri:

---

86 Doc 1932.009 – certificati di distruzione definitivi

“DEMETRIO EGIDI. I filoni di intervento erano dunque tre: il filone Karin B, il filone Hai-Xiong, che era l'altra nave proveniente dalla Nigeria contenente il terreno bonificato della discarica di Porcoco, ed il filone delle discariche abusive presenti nel territorio regionale.

Per quanto riguarda la gestione del filone Karin B, la necessità di provvedere allo smaltimento presso siti europei adeguati e tecnologicamente adatti si appalesò, da un lato, per l'insufficiente, all'epoca, dotazione degli impianti nazionali; in una apposita relazione tecnica che feci al presidente Guerzoni dimostrarai come, grosso modo, gli impianti tecnologicamente adeguati in Italia (era il 1988-1990) corrispondevano allora a circa il 10 per cento della produzione di rifiuti tossico-nocivi nazionali, e fossero quindi del tutto inadeguati.

Domanda: Se ho capito bene, gli impianti esistenti erano tecnologicamente adeguati ma in grado di coprire solo il 10 per cento della produzione di rifiuti tossico-nocivi.

DEMETRIO EGIDI. Più precisamente, di quelli esistenti, quelli tecnologicamente adeguati (quindi scartando quelli inadeguati) erano in grado, secondo i nostri calcoli, di affrontare solo il 10 per cento dei quantitativi di rifiuti tossico-nocivi prodotti mediamente dal comparto nazionale.

Questa considerazione squisitamente tecnologica, unita ad un certo clima di psicosi - la sindrome di Nimby (*not in my back yard*) in quel periodo dilagava in Italia, e forse dilaga ancora - non consentivano di procedere allo smaltimento in impianti nazionali. Sulla base della decisione politica del presidente della giunta regionale di non aggravare ulteriormente gli impianti nazionali - questi all'epoca erano già saturi e le aziende italiane che chiedevano di smaltire dovevano mettersi in coda - si decise di verificare la possibilità di conferire all'estero questi rifiuti tossico-nocivi. (...) Nel frattempo, quindi in precedenza, sulla base di un protocollo di intesa con il povero presidente Bartolini e con il presidente Guerzoni, quindi con la Toscana e con l'Emilia, si stabilì una procedura in qualche modo innovativa per il nostro paese e cioè che intanto bisognasse rifare il look a tutti i rifiuti arrivati in termini disomogenei ed incontrollati con la nave Karin B. Quindi, dopo un primo ricondizionamento speditivo effettuato a Livorno, decidemmo di realizzare in impianti pubblici, cioè presso le municipalizzate della regione (Piacenza, Parma, Modena e Ravenna), adeguati siti di stoccaggio per effettuare una seria ed analitica analisi - furono fatte circa 80 mila analisi - di tutti i rifiuti, in modo da pervenire alla chiara individuazione della loro tipologia e soprattutto ad un preciso programma di smaltimento.

Domanda: Quali erano i quantitativi all'origine, da Livorno?

DEMETRIO EGIDI. A memoria, direi che si trattava di circa 2.500 tonnellate della nave Karin B, circa 8 mila tonnellate della nave Hai-Xiong arrivata direttamente a Ravenna e circa 60 mila tonnellate di rifiuti speciali o tossico-nocivi delle discariche abusive.

Domanda: Ricorda i quantitativi, le tipologie e i siti dello smaltimento all'estero?

DEMETRIO EGIDI. Grosso modo, due terzi dei rifiuti della Karin B sono stati smaltiti all'estero ed un terzo in Italia, prevalentemente in Emilia Romagna; questo è stato possibile grazie ai lotti di suddivisione. Per la Hai-Xiong il 99,7 per cento fu smaltito in Italia (soltanto due containers di tossico nocivi furono smaltiti fuori dall'Italia), mentre i rifiuti provenienti dalla bonifica furono smaltiti per il 100 per cento in Italia. A proposito del 66 per cento dei rifiuti smaltiti all'estero, sulla base della verifica di una relazione tecnica che ho poi inoltrato al presidente Guerzoni, ho visitato l'impianto Ekokem in Finlandia, i due impianti in Germania, che per motivi "politici" non si dichiarò disponibile a ricevere i rifiuti della Karin B, l'impianto di Saint Vulbas in Francia e i due impianti Rechem e Lanstar in Inghilterra. Precisando anche precedenti udienze che su questo punto non erano chiare, almeno leggendo i verbali, alla fine furono stabilite, dal commissario Guerzoni, convenzioni per lo smaltimento con l'impianto Ekokem finlandese, tecnologicamente molto avanzato, con gli impianti Rechem e Lanstar in Inghilterra e con quello di Saint Vulbas in Francia. Grosso modo, i tre impianti di smaltimento che ho citato sono inceneritori ad alta tecnologia, mentre Lanstar è una discarica 2B, 2C, se si fa il confronto con l'Italia. Questi impianti hanno sostanzialmente ricevuto una decina di lotti (in proposito consegnò alla Commissione la documentazione tecnica), mentre le tipologie riconducibili a smaltimenti in Italia sono, sostanzialmente, i pallet triturati, grazie a questa ottica di

ottimizzazione anche dal punto di vista economico. La gestione commissariale ha prodotto, infatti, circa 5 miliardi e mezzo di risparmi rispetto alla valutazione ministeriale: ricordo la sorpresa dell'allora ministro Ruffolo quando apprese dal presidente Guerzoni che, una volta tanto, anziché andare a chiedere ulteriori finanziamenti, la regione Emilia-Romagna oltre ad aver attuato lo smaltimento e creato impianti permanenti utilizzabili dall'ente pubblico dimostrava di essere anche in grado di consegnare circa l'11 per cento di economia gestionale. Dunque, grazie ad un'azione di selezione è stato possibile destinare ad alcuni impianti di Bologna e Forlì, tecnologicamente adatti in quanto già adibiti allo smaltimento di rifiuti ospedalieri speciali, circa 300 tonnellate di pallet triturati, con ciò abbassando la quota di smaltimento all'estero; un'altra parte è stata invece smaltita tramite la Servizi industriali, in quanto si trattava di terreni non così contaminati e, quindi, non tali da richiedere procedimenti costosi, oltre che l'incenerimento ad alta temperatura. Il tutto ha quindi consentito di ridurre a circa 2 terzi lo smaltimento all'estero del materiale della Karin B. Ciò, ripeto, grazie anche a questa azione molto selettiva. Rispetto alle 2.500 tonnellate che il commissario Bartolini consegnò, ricordo che circa 200 sono state "risparmiate", in quanto facemmo un'opera di recupero dei cosiddetti superfusti quando vigeva ancora il principio per cui tutto il materiale conferito veniva considerato tossico nocivo, indipendentemente dal recupero. Ciò lo notai anche nell'impianto di Saint Vulbas: quando il direttore di allora mi fece visitare gli impianti scoprii che il PCB conferito dall'ENEL era il 5 o 6 per cento del prodotto complessivo; per tutto il resto, quell'azienda pubblica francese recuperava le parti nobili, cioè ferro, rame e nickel, nonostante ciò rappresentasse un costo. Diciamo che noi abbiamo usato la stessa tecnica, laddove è possibile, recuperando i superfusti, che oltre ad avere un peso avevano anche un costo economico non indifferente (circa 90 mila lire l'uno), a favore delle municipalizzate per la gestione di future emergenze.”.