

realizzate dal Corpo forestale dello Stato e dalla Squadra mobile di Milano – polizia giudiziaria delegata per le indagini dalla procura di Milano – nel corso di riunioni tra imprenditori interessati all'esportazione di rifiuti. L'inchiesta – terminata con l'archiviazione²¹ – aveva come oggetto il progetto di invio di residui industriali di vario genere verso una discarica del Mozambico; in quel contesto era stato indagato anche il noto trafficante di armi Monzer al-Kassar.

Il 18 settembre 1997 gli ufficiali di polizia giudiziaria documentano una riunione tenutasi presso gli uffici della società Solford Italiana sita in Cassina de' Pecchi, con la partecipazione di Giampiero Sebrì²², Nickolas Bizzio²³ e Luigi Ruzzi. In quel contesto – si legge in una informativa della Squadra mobile di Milano del 14 gennaio 1999²⁴ - “i predetti, sempre relativamente al progetto in atto argomentavano sulle prospettive future e riferivano anche alcune personali esperienze passate; soprattutto Bizzio raccontava delle sue vicende, mentre Ruzzi spiegava il tipo di progetti che gli argentini si erano prefissati di realizzare, dicendo che era stato incaricato di reperire rifiuti in Italia per destinarli nel Mozambico”. Il racconto di Bizzio ripercorre il periodo delle “navi dei veleni” - anni '80 – oggetto di questa relazione. Si legge nella citata informativa: “Sempre Bizzio durante il pranzo al ristorante raccontava i suoi trascorsi nel settore dello smaltimento dei rifiuti, facendo riferimento ad Haiti, Guinea e ai rifiuti tossici derivanti dalle navi (morchie di vernice, solvente ecc.). Sebrì introduceva la sua esperienza in Haiti e riferiva di Porto Prince e Bizzio affermava: "... e ma c'era... - incredibile - ... ma davvero, progetto nato per diventare... la Guinea... per contratto 500 mila tonnellate... di... si portavano navi da cinquantamila tonnellate, si portava via una cosa che guarda... voi non ci credete... non aver niente e... portar via delle cose... - ... ma le navi che usano... quando le riverniciano... il solvente... la parte dura salta fuori della in container da 20 piedi, nei quali container... barili con dentro del cemento... - ... a me lo hanno detto anche a me poi i container venivano caricati su una nave porta container, quando i container erano 30 tonnellate, prece... erano 20 dovevano andare e 10 erano per me... dentro i container... quando container... 3 tonnellate... cemento... A parte... continuano ad arrivare in I miniera... il governo... continua... ad... arrivano dei camion dove vanno a scaricare la roba, però lì 150 camion... - ... È successo un casino per... a Bruxelles ho sentito dire chi è queste società... che fanno... no chi è che ha dato questi permessi chi ha fatto qui, chi ha fatto la... - ... ci sono telefonate durante la notte... la Polizia... ridono)... di quelle cose incredibili, sì ma... 500 mila tonnellate... 100 dollari a tonnellata... - ... 700 dollari a tonnellata... - sette anni fa - ... 500 mila... tonnellate con 100 dollari... - ... mandavano via 10 navi... di 50 mila tonnellate, davvero 10 mesi 550 mila dollari di utile...".

In altra intercettazione – dal tenore più chiaro – Bizzio ricorda i traffici avvenuti in passato. Annota la polizia giudiziaria: “Nel corso del dialogo, Bizzio accennava altresì ai suoi trascorsi riferendo, in un primo momento, di un tentativo che posto in essere per lo smaltimento dei rifiuti in Bulgaria, in seguito risultato vano, ipotizzando senza tanti problemi l'uso delle miniere chiuse della Bulgaria, come luogo definitivo per lo stoccaggio anche di rifiuti tossico-nocivi.

Successivamente, faceva anche un breve cenno ad una operazione che aveva intrapreso direttamente con le autorità americane relativa allo smaltimento dei rifiuti (svernicatura delle navi) della Marina americana, per un quantitativo di seicentomila tonnellate: dodici navi, ognuna da cinquantamila tonnellate, commentando che tali rifiuti erano stati confezionati in barili d'acciaio, colati nel cemento e sistemati in container da venti piedi, finiti, per lo stoccaggio definitivo in un cratere lungo 80 chilometri, largo 20 e profondo circa 200-300 metri, sito ai confini tra il Sahara Spagnolo e la Mauritania; territorio che era controllato dal Fronte del Polisario. (...) Aveva precisato che tali

21 Doc 282.09 Commissione parlamentare d'inchiesta sull'omicidio Alpi/Hrovatin.

22 Sebrì collaborerà con l'autorità giudiziaria nel corso di questa inchiesta; le sue dichiarazioni vennero ritenute importanti per la ricostruzione storica dei traffici internazionali di rifiuti. Negli anni '80 aveva lavorato per il gruppo imprenditoriale di Luciano Spada, come annota la polizia giudiziaria in alcune informative del procedimento penale di cui al doc. 282.07 Commissione parlamentare d'inchiesta sull'omicidio Alpi/Hrovatin.

23 Imprenditore italo-statunitense.

24 Doc 282.10, pagina 167 e seguenti.

container erano stati trasportati presso il cratere a mezzo di una ferrovia lunga otto chilometri i cui vagoni venivano presumibilmente trascinati nella sabbia dagli stessi camion nella disponibilità del Fronte del Polisario.

Aveva specificato che per tale operazione, gestita da Luciano, poi morto, era stata utilizzata la società Instrumag dello stesso Bizzio e, che anche se c'era di mezzo il governo americano con tutte le autorizzazioni possibili, l'operazione non si era conclusa nel migliore dei modi, perché gli ecologisti europei erano saltati addosso dopo che un giornalista olandese aveva pubblicato la notizia sul Time Magazine. Appare palese il riferimento a Spada Luciano, poi effettivamente deceduto, che come è noto a codesta AG., ha costituito oggetto di dichiarazioni ad opera di Sebri Giampiero²⁵.

Il riferimento è al citato “Progetto Urano”, piano imprenditoriale degli anni ‘80 che prevedeva – secondo le dichiarazioni di Guido Garelli, già audito dalla Commissione nel corso della scorsa legislatura²⁵ – l’invio e l’interramento di rifiuto pericolosi da diversi paesi occidentali verso l’area di confine tra la zona del Sahara Occidentale, il Marocco, e la Mauritania.

Nell’inchiesta citata della procura di Milano la polizia giudiziaria approfondì, inoltre, la rete imprenditoriale di Luciano Spada, a capo di una serie di società operanti nel Nord Italia – con sedi anche in paesi esteri – specializzate nello smaltimento di rifiuti pericolosi. In particolare venne ascoltato come testimone Giampiero Sebri, operatore del gruppo Spada che aveva lavorato ad Haiti. Le dichiarazioni di Sebri furono attentamente vagliate dalla polizia giudiziaria – il Corpo forestale dello Stato e la Squadra mobile di Milano – e risultarono sostanzialmente fondate.

Dunque nell’epoca presa in esame (dalla metà degli anni ‘80, dopo l’entrata in vigore delle norme attuative del Dpr 915, fino al 1988) operavano nel settore dei rifiuti speciali e pericolosi diversi gruppi che offrivano “soluzioni” estere. Accanto alla già citata Jelly Wax c’era il gruppo Spada, la rete di Nickolas Bizzio, secondo i racconti registrati nel corso delle intercettazioni, e molti altri gruppi imprenditoriali europei²⁶. L’invio dei rifiuti pericolosi verso i paesi extra Ue era sicuramente una rotta particolarmente attiva.

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

26 Il rapporto di Greenpeace “Toxic Ships”, acquisito agli atti dalla Commissione d’inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti nel corso dei lavori della XVI legislatura. Vi sono diversi riferimenti a gruppi imprenditoriali svizzeri, che negli anni ‘80 offrivano il servizio di invio di residui industriali verso paesi africani

5. IL CASO LYNX (NAVE IN PARTENZA) – ZANOOBIA (NAVE IN ARRIVO A GENOVA). GIBUTI, VENEZUELA, SIRIA

La prima nave utilizzata per l'invio di rifiuti industriali in zone extra UE di cui si ha notizia certa è la Lynx. L'operazione, come già detto, fu curata dalla società di Renato Pent.

Per la ricostruzione della vicenda la Commissione ha acquisito la documentazione in possesso dell'Avvocatura dello Stato, che ha sostenuto la causa civile nei confronti della Jelly Wax, dell'intermediario che si occupò della partenza della nave Lynx – la Ambrosini e la Intercontract svizzera – e dei produttori dei rifiuti. All'interno dei fascicoli acquisiti vi sono diversi rapporti, *dossier* e informative prodotte dal commissario *ad acta* ammiraglio Giuseppe Francese, nominato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri per la gestione dell'emergenza derivata dall'arrivo della nave Zanoobia (imbarcazione incaricata di riportare in Italia i residui partiti con la Lynx, come già visto).

5.1 La raccolta dei rifiuti e la partenza della Lynx

Nel rapporto del 9 maggio 1989²⁷ - redatto per rispondere alle direttive della Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento per la protezione civile, che chiedeva di raccogliere "ogni elemento atto ad individuare per ciascun contenitore provenienza at fini esperimento azione risarcimento danni" - la Guardia costiera così ricostruisce le fasi essenziali della partenza della nave Lynx:

- la Jelly Wax SpA di Opera (MI), in possesso dell'autorizzazione allo stoccaggio ed al trattamento di rifiuti speciali e/o tossico nocivi, di cui alla delibera IV/8299 del 22.04.1986 della Giunta regionale della Lombardia, ha ricevuto, nel periodo fine 1986 inizio 1987, rifiuti speciali e/o tossico nocivi da diverse aziende italiane, onde procedere a loro successivo smaltimento finale;
- tra la Jelly Wax spa e la Ambrosini srl di Genova, quale rappresentante della Intercontract S.A. di Belfaux (Svizzera), viene stipulata in data 12.01.87 una convenzione che riserva alla Jelly Wax spa l'uso "in regime di esclusiva di una delle riferite autorizzazioni di stati esteri - precisamente l'autorizzazione riferentesi alla Repubblica di Djibouti - per lo smaltimento sul predetto territorio , di rifiuti speciali e/o tossico nocivi", e stabilisce che la Jelly Wax spa debba trasportare i rifiuti ai porti d'imbarco ove gli stessi saranno "presi in consegna da un incaricato della società Ambrosini srl / Intercontract S.A., che rilascerà una dichiarazione di presa in carico per successivo imbarco, assumendo per conseguenza tutte, le responsabilità civili e penali correlate". Lo stesso contratto prevede che la Ambrosini / Intercontract "curerà l'inoltro dei rifiuti dal porto di imbarco fino alla destinazione finale, assicurando per ciascuna fase una perfetta aderenza alle norme internazionali di legge che regolano gli ammassi temporanei, i trasporti e lo smaltimento dei rifiuti"²⁸;
- con successive spedizioni, la Jelly Wax SpA invia al porto di Marina di Carrara diverse partite di rifiuti speciali e/o tossico nocivi - le cui copie delle relative bolle di accompagnamento sono conservate presso gli uffici della Capitaneria di porto, nonché depositate presso la pretura penale di Genova a mani dell'Ill.mo Dr. Devoto - e detti rifiuti vengono imbarcati sulla M/n "Lynx" di bandiera maltese, nave noleggiata, tramite il *broker* "Biemme srl" di Genova, dell'Intercontract S.A.;
- la M/n "Lynx" - riconosciuta idonea al trasporto di merci pericolose (tali sono da considerare i rifiuti imbarcati) dall'Ispettorato Rina di La Spezia – è partita da Marina di Carrara l'11 febbraio 1987.

27 Doc 2440.002

28 Doc 2440.002, pagina 7 e seguenti

Il carico registrato in partenza da Marina di Carrara era di 10.876 fusti (pallets 2719) per 2.146,946 tonnellate.

Il documento di partenza della dogana di Marina di Carrara – presente in copia tra gli atti acquisiti dalla Commissione²⁹ - è firmato dallo spedizioniere doganale Carlo Figliè. Si tratta dello stesso spedizioniere coinvolto nella vicenda della nave Rigel, già oggetto di approfondimento da parte della Commissione nel corso della XVI legislatura³⁰. Secondo le indagini dell'epoca – sul cui esito si rimanda alla relazione sulle navi a perdere della XVI legislatura – Figliè avrebbe fatto parte del gruppo che operò nella truffa assicurativa³¹ e nella sparizione della nave Rigel (inizialmente, in sede di giudizio di primo grado, si riteneva che la Rigel fosse stata affondata dolosamente; in un secondo momento, grazie alla testimonianza degli operatori di una società di investigazioni marittime incaricata dalle assicurazioni, si è ritenuto che la nave fosse sparita, andando verso il Libano, dopo la simulazione di un affondamento³²).

Il contratto tra la Jelly Wax e la Ambrosini è stato anch'esso acquisito dalla Commissione³³. L'accordo, datato 12 gennaio 1987, prevedeva che:

- la Jelly Wax spa, per i prodotti da essa direttamente raccolti e che consegnerà alla Ambrosini / Intercontract in porti italiani e/o Rijeka (Jugoslavia), pagherà alla Ambrosini / Intercontract una somma di Lire 400.000 per tonnellata per le prime 50.000 tons (per merce resa franco stoccaggio/porto su autotreno); per le successive 50.000 tons corrisponderà un prezzo di Lit . 300.000 pro tonn.; il valore globale dell'accordo era dunque di circa 35 miliardi di lire;
- la Jelly Wax si impegna a consegnare alla Ambrosini 100 mila tonnellate all'anno, da far partire con diverse spedizioni da 4-6 mila tonnellate l'una; dunque la Lynx rappresentava solo il primo di una lunga serie di viaggi via nave dei rifiuti, almeno secondo le intenzioni delle due società coinvolte;
- la società Jelly Wax era rappresentata dall'allora amministratore delegato Severino Massone; l'Ambrosini – che agiva anche per la Intercontract – da Gian Franco Ambrosini, con il ruolo di “consulente tecnico”.

A sua volta la società Intercontract aveva firmato un accordo con la International Consulting Office, con sede in Gibuti, Boulevard de Gaulle, il 20 settembre 1986, che prevedeva che:

- la società di Gibuti si impegna a ricevere rifiuti industriali di provenienza europea;
- la quantità prevista era di 100 mila tonnellate per anno, per cinque anni;
- i rifiuti dovevano essere inviati – a spese della Intercontract – a Gibuti;
- potevano essere inviati rifiuti solidi di tutti i tipi, con esclusione dei radioattivi;
- si prevedevano invii con carichi compresi tra le 8 mila e le 20 mila tonnellate;
- il primo carico era previsto per ottobre 1986.

29 Doc 2440.007, pagina 41

30 XVI legislatura, Doc. XXIII, n. 21, Relazione sul fenomeno delle «navi a perdere», pagina 35: “La motonave Rigel, di proprietà della Mayfair Shipping Company Limited di Malta, affondò, secondo la versione ufficiale, a 20 miglia al largo di capo Spartivento – promontorio situato nel comune di Brancaleone (RC) – in acque internazionali, il 21 settembre 1987, dopo essere partita dal porto di Marina di Carrara il 2 settembre 1987, diretta a Limassol, Cipro. Secondo le indagini svolte dalla procura della Repubblica di La Spezia nell'ambito del procedimento penale n. 814/1986 RGNR, la Rigel fu affondata dolosamente”.

31 Doc 1297.002, XVI legislatura. Con sentenza ordinanza emessa il 28 febbraio 1991, il giudice istruttore del tribunale di La Spezia dichiara di non doversi procedere nei confronti di Carlo Figliè ed altri per intervenuta amnistia. I reati contestati riguardavano la truffa assicurativa e l'affondamento doloso della M/n Rigel.

32 La nave Rigel, nel suo ultimo viaggio, era partita dallo stesso porto di Marina di Carrara, alcuni mesi dopo la Lynx. Il giorno del presunto affondamento, il 21 settembre 1987, la Guardia di finanza intercetta una telefonata di Carlo Figliè dove lo spedizioniere, parlando con tale Divano, apprende dell'affondamento della Rigel e avvisa il suo interlocutore su una visita della Guardia di finanza al porto. Dal tenore delle telefonate gli inquirenti ipotizzarono l'affondamento doloso (il Divano rispetto all'affondamento dice: “La nave appoggio era lì”)

33 Doc 2440.002, pagina 186 e seguenti

A supporto dell'accordo vi era una dichiarazione apparentemente rilasciata da un ufficio del "Ministero delle finanze e dell'economia nazionale", servizio di contribuzioni dirette, della Repubblica di Gibuti, datata 18 novembre 1986; il documento³⁴ non è su carta intestata e non riporta alcun timbro ufficiale delle autorità del paese africano.

5.2 Il respingimento a Gibuti

Pochi giorni dopo la partenza della nave sorgono i primi problemi. Le autorità di Gibuti – secondo quanto ricostruito nel corso delle inchieste condotte dal Commissario *ad acta* della Zanoobia – respingono il carico. Si legge nel citato rapporto inviato dalle autorità della Guardia Costiera italiana al commissario *ad acta*: "La M/n "Lynx" risulta arrivata nella rada di Gibuti ma, per difficoltà che non è stato possibile chiarire con riscontri obiettivi, la "Jelly Wax SpA" sostiene che il "Lynx" fu respinto da navi da guerra in quanto le autorizzazioni esibite dalla Ambrosini erano false, mentre l'Ambrosini sostiene che le navi da guerra intervennero per impedire lo sbarco dei rifiuti segnalati come radioattivi da non meglio identificati informatori francesi, la nave non si è mai ormeggiata nel porto di Djibouti e, conseguentemente, non ha mai scaricato i rifiuti imbarcati a Marina di Carrara nel porto africano. Occorre evidenziare, tuttavia, che l'Ambrosini ha inviato alla Jelly Wax Spa le attestazioni dell'I.C.O., vistate dalla dogana centrale di Gibuti, attestanti l'avvenuto sbarco dei rifiuti. Queste attestazioni sicuramente attestano il falso"³⁵.

In merito a questa fase di stallo e al respingimento da parte delle autorità africane del carico, Renato Pent, nel corso della sua audizione del 18 settembre 2017, ha dichiarato:

"Si era presentato da me Ambrosini, quello della società Ambrosini di Genova che era rappresentante della società svizzera Intercontract. Ambrosini aveva proposto a me e ad altri lo smaltimento di rifiuti a Gibuti, presentando una documentazione autorizzativa, che noi abbiamo controllato e abbiamo fatto controllare dalla regione Lombardia e dall'ambasciata di Gibuti in Francia.

Tutti hanno detto che le autorizzazioni erano valide e che la discarica si poteva fare.

Il compito di Ambrosini non era smaltire rifiuti. Ambrosini non sapeva neanche come si dovessero imballare i rifiuti per poter fare il trasporto marittimo e non sapeva come fare la raccolta in Italia, quindi si è rivolto a noi che avevamo già l'esperienza di come trattare questi rifiuti.

Verificato quindi che le autorizzazioni fossero valide, controllato che il porto dove si sarebbe dovuto caricare la nave, che era Marina di Carrara, desse le autorizzazioni, che all'inizio fu solo un'autorizzazione di carico nave, successivamente per motivi logistici rilasciarono un'autorizzazione all'Ambrosini per stoccare 1.000 tonnellate in porto, perché altrimenti la nave avrebbe dovuto rimanere ferma troppo tempo per andare avanti con gli autotreni, a Carrara quando gli ambientalisti e i giornalisti seppero di questa operazione scoppiò il finimondo, si interessarono la procura e la pretura, fermarono la nave.

Avevamo già iniziato a portare i rifiuti in porto quando fermarono la nave, perché (non ricordo se la procura o la pretura) nominarono una Commissione perché i rifiuti che si dovevano caricare avessero le caratteristiche dichiarate, quindi che non ci fossero radioattivi, che fossero industriali e non urbani, e soprattutto verificare che le autorizzazioni fossero valide.

Hanno controllato se le nostre autorizzazioni erano valide, le autorizzazioni dei trasportatori, perché all'epoca le autorizzazioni dei trasporti erano regionali, quindi in ogni regione su cui si passava bisognava avere l'autorizzazione.

34 Doc 2440.002, pagina 191

35 Doc 2440.002, pagina 9. Le attestazioni citate sono state acquisite dalla Commissione (pagine 212 e seguenti del citato Doc). Il 10 marzo 1987 la Ambrosini invia alla Jelly Wax il "certificato di carico della società International Consulting Office di Djibuti attestante la presa in carico della merce per l'invio al finale smaltimento". Il certificato allegato è datato 4 marzo 1987 e riporta un timbro "porto di Djibuti – dogana centrale" con firma illeggibile.

Fatte tutte queste verifiche per circa un mese, la magistratura allontanò i manifestanti e fece caricare la nave, che quindi si caricò con circa 2400-2500 tonnellate diretta verso Gibuti. Tenga presente che noi consegnavamo i rifiuti confezionati non sulla nave, ma alla dogana di Carrara, dove veniva presa in carico dalla Ambrosini o dall'Intercontract, che svolgeva tutte le operazioni doganali per l'esportazione. In quel tempo non c'erano limitazioni alle esportazioni, ma solamente alle importazioni: non si poteva importare rifiuti, anche se quello hanno fatto.

La nave quindi salpò.

Mentre la nave andava a Gibuti tenga presente che noi eravamo molto tranquilli, perché non soltanto noi avevamo controllato, ma c'era la magistratura che aveva controllato, quindi se era stata fatta partire voleva dire che era tutto a posto, però si sa che «fidarsi è bene, non fidarsi è meglio», quindi decidemmo di mandare a Gibuti uno che non c'entrava niente con i rifiuti, un pittore dilettante dell'alessandrino che conoscevamo, di cui eravamo amici, che chiedeva sempre di fare qualcosa, quindi gli abbiamo detto: «guarda, ti mandiamo a Gibuti, tu ti metti sul porto con il tuo cavalletto, dipingi e tieni d'occhio cosa succede», anche perché in un Paese straniero uno deve stare attento a fare domande.

Questo quindi è partito, e quando la nave è arrivata per entrare in porto la Marina militare francese bloccò la nave e la mandò in rada. Perché la Marina francese? Perché Gibuti non aveva (adesso non so se ce l'abbia) una propria Marina, ma era la Francia che metteva a disposizione la Marina militare. Poi si seppe (sempre parole) che il Governo di Gibuti non aveva permesso alla Francia di importare rifiuti e, visto che aveva dato a una società italiana... comunque quello che è successo è successo. La nave è stata mandata fuori dalle acque territoriali, noi eravamo informati perché il nostro informatore ci aggiornava di tutto quello che stava succedendo e già ci aveva avvertiti che la nave non la facevano entrare.

Noi chiamammo l'Ambrosini chiedendo come andasse la nave e ci risposero: «sta scaricando, tutto a posto, fra due giorni vengo a prendere il saldo», infatti dopo due giorni arrivò già con la fattura pronta, con un pacco così di *bill of lading*, e pensi che il *bill of lading* doveva essere uno solo, ma lui per ogni DDT che avevamo mandato aveva fatto un *bill of lading*, tutti firmati e timbrati dalle dogane di Gibuti, ma ovviamente, sapendo che non era entrata, era falso.

Gli dicevo: «sicuro che 'sta roba sia buona?», e rispondeva: «chiamate il mio corrispondente a Gibuti!», un italiano suo dipendente che era andato là. Allora fa la telefonata, lo chiama e, mentre parla non si accorge che io metto in viva voce il telefono, avevo quattro collaboratori con me, quindi eravamo in cinque ad ascoltare, e dice a quello, che si chiama Agosti: «Agosti, allora tutto a posto, caricata la nave?», e quello risponde: «ma che caricata la nave! Qui devo scappare perché mi mettono in galera, non l'hanno fatta entrare!».

Lui fa: «Ah, va bene, ok, adesso prendo i soldi e poi ci sentiamo», mette giù il telefono e ci dice: «sentito? Tutto a posto!». Al che io mi sono alzato e l'ho preso per il collo, dicendo: «ma lo sa che era in viva voce e abbiamo sentito tutto?».

A quel punto non ha più potuto dire niente, fa: «o mi pagate o succede il finimondo!», e noi: «no, non ti paghiamo, ti denunciemo» e lo abbiamo denunciato, solo che le cose vanno per le lunghe e alla procura di Milano hanno lasciato andare in prescrizione, sono passati non so quanti anni e quindi non è stato condannato per questo!».

5.3 Il nuovo broker, rotta verso il Venezuela

La Jelly Wax, di fronte all'impasse, decide di chiudere i rapporti con la Ambrosini e la Intercontract affidando la nave ad un nuovo *broker* marittimo. Renato Pent ha ricostruito in sede di audizione questo passaggio:

Avevamo buttato via la metà dell'importo che dovevano pagare, però volevamo sapere che fine avrebbe fatto quella nave, per cui, con la consulenza di un *broker* di Trieste esperto marittimo, che

adesso è morto, ne sono morti tanti, perché sono invecchiato... (...) Questo *broker* attraverso il nome della nave riuscì a risalire all'armatore e chiese informazioni. Questo disse che non poteva scaricare Gibuti e, siccome per la legge del mare in questi casi il capitano della nave può tornare nel luogo dove ha caricato e scaricare oppure in alternativa andare in qualunque porto e, visto che non è stato pagato, scaricare il carico, venderlo e recuperare, ma vendere rifiuti non era proprio il caso, non sapeva neppure cosa fare. (...)

All'armatore della Lynx, che era stato sollecitato dietro compenso di 200.000 dollari a scaricare i rifiuti in mare, il nostro *broker* ha detto: «no, non lo fai».

L'altra volta mi avete chiesto se l'avessi fatto per onestà o per altri motivi, ma l'ho diffidato dal farlo, ho detto: «dammi una settimana che cerco di trovare un posto», sono partito, sono andato in Venezuela, insieme alla società venezuelana sono andato dal presidente, dal ministro dell'ambiente, ho chiesto l'autorizzazione, ho spiegato cosa stava succedendo e ho detto: «guarda, così facciamo anche l'esperimento nei vostri movimenti di scarico, abbiamo già la nave carica, la discarica non è pronta (il centro di smaltimento non era ancora finito), quindi dateci l'autorizzazione a scaricare in porto».

Hanno ottenuto l'autorizzazione, per cui noi abbiamo pagato un nolo (non un altro nolo) da Gibuti, che significa ritornare nel Mediterraneo attraverso Suez, passare alle colonne d'Ercole, e vai!

La nuova destinazione è il Venezuela. Secondo il racconto di Renato Pent in questo paese la Jelly Wax aveva già da tempo avviato un progetto imprenditoriale per la realizzazione di impianti di smaltimento di rifiuti industriali³⁶.

Il nuovo *broker* è la società romana “Fin.Chart. Srl”, rappresentata – secondo la documentazione acquisita dal commissario *ad acta* per la Zanoobia – da tale Miri De Dominicis, originario di Trieste. Il nome di questa società riapparirà qualche anno dopo in relazione ad un progetto di esportazione di rifiuti speciali verso la Somalia. Un documento del Sismi, datato 22 settembre 1992³⁷, riferisce su un accordo che sarebbe stato stipulato tra il governo somalo, durante il periodo di presidenza di Ali Madhi, e alcune società italiane e svizzere. Si trattava, in particolare, della Interservice srl (collegata a Roberto Ruppen e Ferdinando Dall’O), la Progresso srl di Livorno e la Achair Partner si Chappelle Sur Moudon. Quest’ultima ditta firmò un accordo con la Fin.Chart srl finalizzato all’esportazione in Somalia di rifiuti; la Fin.Chart si sarebbe dovuta occupare, secondo la documentazione allegata alla nota del Sismi, del trasporto via mare.

Il 18 marzo 1987 la Jelly Wax scrive all’armatore, la società Lynx Shipping Ltd di Valletta, Malta, annunciando il cambio di destinazione³⁸. Cambiano anche le bolle di carico, “bill of landing”, che riportano – alla stessa data – come destinatario la società Mercantil Lempport SA di Caracas, Venezuela³⁹. I documenti indicano il trasporto di:

- 850.226 chili di materie plastiche e resine;
- 703.120 chili di prodotti farmaceutici;
- 262.980 chili di acque ammoniacali, residui dell’industria chimica;

36 Audizione di Renato Pent, seduta del 18 settembre 2017:

“In quel periodo, tra il 1986 e il 1987, eravamo in contatto con una società venezuelana. Sono stato in Venezuela e ho parlato con il Ministro dell'ambiente perché c'era la possibilità di creare un centro di smaltimento a 200 chilometri da Porto Cabello – troppo lontano – costruito secondo la legislazione italiana di allora. In quel periodo, si parlava di discariche 2C, cioè quelle per l'inglobato nel cemento (...) erano discariche 2C per rifiuti industriali. (...) I venezuelani erano disposti a creare questa discarica e avevano il terreno, che era in un'area lontanissima dagli abitati e vicina a un cementificio, per cui si disponeva di cemento a poco prezzo. Sono stato personalmente dal Ministro dell'ambiente, che rilasciava l'autorizzazione a queste società. Abbiamo dato i progetti, secondo come doveva essere fatta una discarica in Italia, e loro hanno seguito questi progetti. Il Ministero ha dato l'autorizzazione a ricevere i rifiuti dall'Italia, però ci volevano quattro o cinque mesi prima che la discarica fosse messa in funzione”.

37 Doc 294.003, XVI legislatura

38 Doc 2440.002, pagina 219

39 Doc 2440.002, pagina 220 e seguenti

- 210.300 di cloroparaffine;
- 120.280 chili di resine,

per un totale di 2.146.876 chilogrammi di materiale. Sostanzialmente lo stesso peso registrato dalla dogana di Marina di Carrara al momento della partenza.

La nave arriva all'ancora di Puerto Cabello il 25 aprile 1987 e termina le operazioni di scarico l'8 maggio 1987⁴⁰. Il carico, secondo un verbale di consegna allegato agli atti, passa dalla società Mercantil Lempont SA – che ha curato la ricezione –, alla Inversiones Ileadil SA, incaricata dello smaltimento⁴¹.

Il contratto per il trattamento dei rifiuti arrivati dalla Jelly Wax era stato firmato il 5 febbraio 1987, ovvero prima della partenza della Lynx verso il porto di Gibuti⁴²: non è chiaro il motivo della decisione della Jelly Wax di portare inizialmente i rifiuti verso le coste africane – con documenti, come abbiamo visto, poco credibili rispetto all'esistenza di impianti di trattamento a Gibuti, redatti senza nessun timbro e su carta semplice – visto che aveva già concluso un accordo di smaltimento con la società venezuelana.

L'accordo era stato concluso tra la Inversiones Lutillo SA (costituita il 20 settembre 1986), che agiva in rappresentanza della Jelly Wax, e la Mercantil Lempont SA, società di diritto panamense, rappresentata dall'italiano Luciano Miccichè, in possesso di carta d'identità venezuelana. Il contratto prevedeva tra i punti principali⁴³ che:

- la Mercantil Lempont SA si impegnasse a gestire l'importazione di rifiuti dall'Italia, diretti all'impresa Inversiones Ileadil SA “per essere distrutti”;
- la Mercantil Lempont SA si impegnasse a supervisionare per conto della Jelly Wax “i processi e le metodologie per la distruzione dei rifiuti”;
- tutte le spese venissero pagate dalla Jelly Wax;
- la durata dell'accordo fosse di un anno.

La società Inversiones Ileadil SA a sua volta era stata costituita il 20 ottobre 1986⁴⁴; tra il “personale qualificato” indicato nella documentazione venezuelana vi era il citato Luciano Miccichè e la stessa Jelly Wax.

Il 20 maggio 1987 un notaio di Caracas certifica la dichiarazione di Gilberto Rafael Marea Jimenez, rappresentante della società Inversiones Ileadil – che vedeva anche la partecipazione tecnica della Jelly Wax – attestante l'avvenuta distruzione di 2146,906 tonnellate di rifiuti industriali (pari alla quantità trasportata dalla Lynx da Marina di Carrara a Puerto Cabello). La dichiarazione attesta che lo smaltimento è stato completato il 19 maggio 1987. Si tratta, come si vedrà, di una dichiarazione non corrispondente al vero.

5.4 Il respingimento del carico e il viaggio verso la Siria

Nel libro “Les vaisseaux de poison”⁴⁵, scritto nel 1988 dall'ex deputato europeo François Roelants du Vivier⁴⁶, è ricostruito il percorso del carico della Lynx: “Il 3 gennaio 1987 questa impresa⁴⁷ (, ndr) ottiene un permesso dal Ministero venezuelano per l'ambiente e le risorse naturali per la creazione di una discarica destinata al trattamento di rifiuti industriali nello Stato di Zulia. Questo permesso segue una autorizzazione, accordata dall'Istituto venezuelano del commercio estero, per l'importazione di

40 Doc 2440.002 pagina 225

41 Doc 2440.002 pagina 230

42 Doc 2440.002 pagina 236 e seguenti (traduzione del contratto presente negli atti)

43 Doc 2440.002 pagina 236 e seguenti (traduzione del contratto presente negli atti)

44 Doc 2440.002 pagina 244

45 Acquisito dalla Commissione come Doc 2625.001

46 Politico belga, già membro del partito ecologista Ecolo, europarlamentare dal 1984 al 1989, autore di diversi interventi parlamentari sul tema delle “navi dei veleni”

47 la Inversiones Lutillo

rifiuti industriali tossici”. Dunque, come lo stesso Pent ha riconosciuto nel corso dell’audizione, il progetto di realizzazione di un polo di trattamento rifiuti in Venezuela era precedente la partenza delle navi, rendendo probabile l’ipotesi che il punto di arrivo finale potesse essere fin dall’inizio il paese latinoamericano.

Roelants du Vivier riporta nel suo libro quanto raccolto dal giornalista francese François Soudan in un’inchiesta per il settimanale “Jeune Afrique”, realizzato dopo l’arrivo della Lynx: “Una decina di fusti cominciano a trasudare. Una mattina dei bambini che giocano a pallone di fianco alla discarica si avvicinano. Uno dei bambini giocherella con il liquido giallastro che scorre e si sporca il busto. Il bruciore è istantaneo. Trasportato all’ospedale muore il giorno dopo tra molte sofferenze”. L’episodio scatena l’opinione pubblica locale ed inizia una dura campagna contro l’importazione dei rifiuti dall’Europa. Quei residui sbarcati ad aprile in realtà non erano mai stati trattati.

Il 7 luglio – si legge nel libro dell’ex europarlamentare - “il Ministro per l’ambiente riceve in udienza Luciano Miccichè, accompagnato dal suo avvocato, per avere dei chiarimenti sulla sorte dei rifiuti di Puerto Cabello. Miccichè risponde che prevedeva una installazione di riciclaggio di rifiuti, incapsulando nel cemento i residui, per “stabilizzarli definitivamente”. L’impianto, però, poteva funzionare solo con una 45 mila tonnellate di rifiuti, si legge nel libro, quantità non prodotta dalle industrie venezuelane: “Occorre continuare a importare i residui dall’estero, materia prima per il funzionamento dell’impianto di riciclaggio”, fu la proposta di Miccichè. Il giorno dopo il governo venezuelano decide di respingere in Italia il carico e di bloccare l’arrivo di una seconda nave della Jelly Wax, la Radhost, arrivata nel frattempo davanti a Puerto Cabello. L’Istituto venezuelano di ricerca scientifica prepara un *report* sullo stato dei rifiuti abbandonati, confermando la necessità di bonifica e immediata evacuazione di quel carico arrivato dall’Italia. Il rapporto – riportato nel libro citato - riferisce che molti fusti sono in stato di pessima conservazione, non riportano le etichette, alcuni sono a rischio esplosione, alcune sostanze fuoriuscite rischiano di contaminare le acque e l’atmosfera della zona sta diventando insopportabile, a causa della presenza di gas pericolosi.

I giornali locali raccontano di ricoveri ospedalieri quotidiani di bambini colpiti da dermatiti nell’area di Puerto Cabello. La popolazione locale all’inizio di agosto organizza diverse manifestazioni chiedendo l’immediata partenza dei rifiuti. Il 9 agosto intervengono le forze armate che trasportano il carico in una vicina base militare. La partenza, però, avverrà solo nel successivo mese di ottobre. Le tensioni tra il governo italiano – che attraverso le autorità consolari dichiara, secondo quanto riportato dalla stampa venezuelana, di non poter intervenire in un rapporto “tra privati”, sostenendo la buona fama della Jelly Wax in Italia – e le autorità venezuelane aumentano giorno dopo giorno, fino al richiamo in patria per consultazioni dell’ambasciatore del paese latinoamericano.

Questa fase, particolarmente delicata, è stata così ricostruita da Renato Pent in sede di audizione: “Ho pagato in Venezuela anticipatamente lo smaltimento, tanto si sapeva già quanta roba c’era, è arrivata in Venezuela, è stata scaricata ed è stata messa nel magazzino, e dopo qualche mese qualcosa era già stato portato alla discarica. Senonché qualche mese dopo questa operazione erano iniziate le elezioni presidenziali in Venezuela, i giornali (sa come fanno i giornalisti) hanno avuto l’imbeccata di quei rifiuti e hanno cominciato a martellare, «Venezuela no es el basurero del mundo», il Venezuela non è l’immondezzaio del mondo, fermento, il Presidente Lusinchi che correva per ripetere la presidenza, quindi è intervenuto il Ministero degli esteri italiano, l’ambasciatore venezuelano ha detto: «è vero che questi rifiuti sono nostri, perché avete pagato le dogane, l’azienda era autorizzata, però, visto che siete del settore, aiutateci a portarli via». Io ho detto che avevo già i miei problemi senza aiutare anche il Venezuela, però il Ministero degli esteri ci ha detto: «guarda che il Venezuela ci deve 60 miliardi (di allora) di interessi sui prestiti che gli abbiamo fatto, non ce li paga, qui siamo inguaiati se tu non li aiuti a risolvere questo problema», quindi ho detto: «cercherò». (...) Il 15 agosto, il giorno di ferragosto del 1986 o 1987 o 1988, io ero al Ministero degli esteri, eravamo solo io, l’ambasciatore venezuelano Penalver e il sottosegretario (Canestrelli, mi pare). (...) Allora Ministro degli esteri era Andreotti, e questo era un sottosegretario, mi pare Canestrelli... so che dopo questa esperienza è stato trasferito in Congo, mi pare”.

Si riporta qui il seguito dell'audizione:

“Domanda: Voi avevate direttamente un rapporto con un sottosegretario o c'erano dei dirigenti del Ministero?”

RENATO PENT. No, è questo sottosegretario che ci ha convocati e ha messo a disposizione, ha detto: «se dovete andare in qualche Paese a cercare, vi diamo i documenti per potervi muovere» e mi hanno fatto firmare, cioè – attenzione – quando ho detto di no non dico che mi abbiano ricattato, ma mi hanno detto che nel lavoro che facevo non dovevo avere nemici e, se creavo problemi a un Ministero, potevo averne anch'io. Ho cercato i posti che sapevo che in quel periodo ritiravano rifiuti, avevo trovato tre posti, uno in Turchia, uno in Siria perché firmai un contratto con l'ambasciatore venezuelano alla presenza di questo sottosegretario, un contratto segretissimo, ceralaccato, per cui loro mi avrebbero pagato tutti i costi, io non avrei dovuto guadagnare nulla, ma dovevo trovare il posto o i posti, sottoporli al Venezuela che li avrebbe scelti, avrei dovuto trovare 2 o 3 navi e il Ministero e i venezuelani avrebbero scelto la nave, avrei dovuto presentare gli originali dei preventivi dei costi, perché io non dovevo guadagnare nulla. Infatti scelsero la Makiri come nave e scelsero la Siria come luogo di smaltimento.

Domanda: Questo fu scelto dai venezuelani?

RENATO PENT. Sì. Siccome bisognava pagare anticipatamente, mi aprirono una lettera di credito da una banca degli Stati Uniti, e spiego il motivo. Perché mi hanno fatto dichiarare che io non avrei mai detto che ero stato pagato dal Governo venezuelano? Perché durante le elezioni dovevano dire alla popolazione: «visto? Abbiamo obbligato la ditta italiana a portare via i rifiuti!».

I soldi mi sono arrivati dagli Stati Uniti, accreditati sul conto corrente, esattamente la cifra che io pagavo dall'altra parte, quindi senza margini, la nave caricò, il capitano (questo me l'ha dichiarato il capitano della Makiri) fece qualche obiezione perché non caricavano secondo le leggi internazionali, gli hanno messo un mitra alla testa e gli hanno detto: «l'esercito venezuelano così carica, se ti va bene, è così, se no...» e gli hanno caricato la nave.

Poi la nave è arrivata in Siria, ha scaricato normalmente, per noi con questo era finito.

RAFFAELLA D'ANNA, Consulente legale. C'è un'altra documentazione che lei ha avuto dalla Siria, dove appunto gli dicevano che erano stati messi in discarica. Ricordo benissimo che la documentazione dice che erano stati messi in discarica.

RENATO PENT. E noi l'abbiamo trasmessa al Venezuela e una copia al Ministero, a questo sottosegretario, che ha tirato un sospiro e ha detto: «bravi, bravi, grazie».

Il 24 settembre 1987 la Jelly Wax affitta – attraverso al Fin.Chart, *broker* che già aveva gestito il viaggio della Lynx da Gibuti a Puerto Cabello - la nave Makiri, con bandiera cipriota. Il luogo di destinazione era indicato genericamente come “area mediterranea” e il porto finale, si legge dai documenti acquisiti, sarebbe stato comunicato dopo il passaggio dello stretto di Gibilterra⁴⁸.

La Makiri parte da Puerto Cabello il 21 ottobre 1987. Effettua una sosta a Ceuta il 9 novembre 1987, per bunkeraggio, e raggiunge Cagliari il 14 novembre 1987, dove si ferma per un guasto al motore. All'arrivo a Cagliari la nave dichiara di trasportare “residui chimici industriali”. La polizza di carico dichiara il peso di 2100 tonnellate, mentre la nave denuncia al momento dell'arrivo nel porto italiano 2150 tonnellate.

La nave riparte da Cagliari il 30 novembre 1987, con destinazione Lattakia, Siria. In realtà la Makiri si dirige a Tortous, dove arriva il 10 dicembre 1987. Qui scarica i fusti, con un peso totale registrato di 2076,6 tonnellate. Nella documentazione non risulta la comunicazione del “ricevitore del carico”, ma solo l'ordine di notificare l'arrivo del carico a tale “Mohammed Moussawi” e si indica come destinazione la Tartous Free Zone.

Il 3 maggio 1988 è stato firmato un accordo tra tale Mozahim Samin, cittadino siriano, supposto destinatario del carico e la Jelly Wax Spa, rappresentata dalla società di *brokeraggio* Alsa Shipping⁴⁹. Il contratto prevedeva che Samin ricevesse il carico di 2076 tonnellate di rifiuti sbarcati dalla nave Makiri per lo smaltimento finale (interramento in discarica e/o incenerimento). La Jelly Wax avrebbe pagato per il servizio la cifra di 200.000 dollari; una prima *tranche* di 100.000 dollari sarebbe stata pagata subito su un conto in Grecia. La seconda *tranche* sarebbe stata pagata dopo la presentazione di copia di telex della Tabalo Shipping Tortous attestante l'avvenuto scarico, della documentazione delle autorità portuali e una lettera di Mozahim Samin attestante l'avvenuto smaltimento. La Jelly Wax, a sua volta, avrebbe presentato le fatture con l'esatto contenuto del carico, i certificati di analisi del materiale e le bolle di carico originali. Il contratto prevedeva, infine, che il carico diventava di proprietà di Mozahim Samin dopo la firma.”.

Il citato documento – allegato agli atti acquisiti dalla Commissione – presenta diversi punti critici, come si desume dalla documentazione acquisita nel corso della precedente legislatura, declassificata nel corso della XVII legislatura.

Nel documento 786.174, declassificato dall'Ufficio di Presidenza della Camera dei deputati il 5 maggio 2014, vi è copia di un esposto denuncia presentato dal cittadino siriano Mozahem Smeen che dichiara: “il preteso contratto in data 10 novembre 1987 tra il sottoscritto e la Jelly Wax (allegato alla denuncia, documento che corrisponde pienamente al citato *agreement* relativo alla gestione in Siria dei rifiuti portati dalla Makiri, intestato a Mozahim Samin) sarebbe stato firmato con un artificio: il sottoscritto si era recato negli uffici della Alsa Shipping al Pireo per cercare lavoro (...) e gli era stato chiesto di sottoscrivere un documento che il sottoscritto riteneva essere un contratto di arruolamento e non di smaltimento rifiuti tossici, dato che il sottoscritto non conosce la lingua inglese scritta”.

5.5 Dalla Siria verso l'Italia, l'arrivo della M/n Zanoobia

Il carico riparte dalla Siria verso l'Italia dopo un ulteriore respingimento da parte delle autorità di Damasco. Per questo ultimo trasporto viene utilizzata la motonave Zanoobia. Al momento dell'arrivo nel porto di Genova il comandante della nave Ahmed Tabalo, di nazionalità siriana, dichiara⁵⁰ che:

- il caricamento della nave è iniziato il 12 febbraio 1988;
- il *manager* della nave era il fratello del capitano, Mohamed Tabalo; era stato contattato dalla società greca Alsa Shipping per indicare l'area di stoccaggio da utilizzare nel porto di Tartous;
- il governo siriano avrebbe ricevuto notizia circa la presenza di radioattività nel carico arrivato in Siria con la Makiri e, quel punto, avrebbe incaricato Mohamed Tabalo per la riesportazione dei rifiuti. L'ordine arrivò dal prefetto di Tartous;
- Ahmed Tabalo avrebbe preso il comando della nave il 17 marzo, dopo una prima sosta a Limassol (Cipro); una volta sulla nave avrebbe ricevuto l'ordine dal fratello di dirigersi prima a Salonicco per scaricare i rifiuti, indirizzati alla Jelly Wax; le autorità greche vietarono l'attracco. La sosta a Salonicco sarebbe durata 19 giorni;
- il fratello gli avrebbe poi detto di scaricare i rifiuti a Marina di Carrara.

Il manifesto di carico agli atti⁵¹ indica come destinatario la Jelly Wax ed è datato 27 febbraio 1988. Il carico dichiarato era di 2763 pallet, contenenti 2076,6 tonnellate di “prodotti chimici” in fusti, oltre a sette *container*. Sul documento è annotato a penna: “Il comandante evidenzia 7 *container* vuoti”.

49 Doc 2440.007, pagina 106. La Alsa Shipping era una società registrata in Grecia, come dichiarato dal comandante della Zanoobia durante una deposizione resa nei locali della Capitaneria di porto di Genova il 13 giugno 1988 (Doc citato, pagina 112 e seguenti)

50 Doc 2440.007, pagina 111 e seguenti

51 Doc 2440.007, pagina 118

5.6 L'individuazione dei produttori dei rifiuti arrivati con la Zanoobia

Dopo lo sbarco a Genova della Zanoobia, il primo obiettivo del Commissario *ad acta* Giuseppe Francese fu di individuare con certezza l'origine dei rifiuti sbarcati, controllando – fusto per fusto – chi fosse il produttore e se si trattasse dello stesso carico partito nel 1987 con la Lynx. Questo accertamento fu essenziale per poter poi richiedere il risarcimento del danno alla Jelly Wax, in quanto società incaricata dello smaltimento, e ai produttori.

Fu dunque compilato un dettagliato elenco dei produttori, con il riscontro rispetto al carico partito dall'Italia⁵²:

AZIENDE I CUI RIFIUTI SONO			
ARRIVATI A GENOVA CON LA M/N "ZANOOBIA"		PARTITI DA MARINA DI CARRARA CON LA M/N "LINUX"	
Denominazione Sociale	Tipologia Rifiuto	Denominazione Sociale	Tipologia Rifiuto
C. S. I. - Venavia Acile Civenti Stampati Professionali	MN10 - RCP7	- idem -	Residui solventi clorurati T/H
COMOCHEM INTERNATIONAL - MORTON THOMOL SPA - ROZZATE	VRP - SOL - RSP - RSL - FLS - RCP - FAN - RSD - SLC - NET - MPV - GRP	- idem -	Resina polimerizzata T/H
D. L. A. - PORDENONE Defense Logistic Agency	VAR	- idem -	Prodotti chimici fuori standard T/H
ECOBRIANTEA S.A.S. NOVA MILANESE	FLS - VRS	- idem -	Decalite con presenza solventi esausti T/H
MOECHST SARA SPA ROMANO D'ERCELINO	RSD - RSP - SLC - VRP	- idem -	Residui lavorazione resinose T/H
IAM COLDA SPA COLOGNA MONZESE	RSD - VRP - VRS - ACP - RPV - SCL	- idem -	Vernici fuori copoliste S
GARZANTI CHIMICA SPA MILANO		- idem -	collante sintetico T/H
GOGLIO LUIGI SPA DAVERIO	VRP	- idem -	residuo solido industriali e adesivi S
ICI SOLPLANT SPA CREPELLANO	PPA - VRL - VTO - FAN - SOL RSP - SLC	- idem -	Fanghi depurazione e farmaci T/H
ILVA POLIMERI SPA SENAGO	VRP - FDS - RCP - RCP - RSD - SLC - VRS	- idem -	Resine sintetiche polimerizzate T/H
IMPIANTI O.M.S. VERANO BRIANZA	SOL	- idem -	Residui formulati sperimentali veri T/H
INMONT ITALIANA SPA MILANO	NET - VRP - INC - RSP - VRS	- idem -	solventi non allegati, prodotti petroliferi fuori standard T/H
IVI - Industrie Vernici Italiane SPA MILANO	VRS - SCL - VRP - INC - VAR - EP - PPA - SLC - GRP - FAN - RSP - RSD - SOL - MPV - SLC	- idem -	scarti vernici - materiali diversi impregnati S - T/H
LABONI LUIGI SUI MILANO	GRP - SLC	- idem -	Sostanze organiche T/H
LA BRICHINA SPA MADONE	SLC - SLC - VRP -	- idem -	scarti alchilazione T/H

AZIENDE I CUI RIFIUTI SONO			
ARRIVATI A GENOVA CON LA M/N "ZANOOBIA"		PARTITI DA MARINA DI CARRARA CON LA M/N "LINIX"	
Denominazione Sociale	Tipologia Rifiuto	Denominazione Sociale	Tipologia Rifiuto
LA VICHITICA SPA VIGEVANO	SLC	- idem -	Residuo defilazione solvente T/H
LA ZINCOCEREA SPA CAVALLI	FOC - FAN - SOL - RCP - GRP - RET RCD - RCL - MPV -	- idem -	Residui distillazione solventi clorurati T/H
LAMBEATI F.lli SPA ALBIZZATE	FLS - MPV	- idem -	Acque di lavaggio con solventi organici T/H
LORILLEUX ITALIANO SPA SENAGO	RPV - VAS -	- idem -	Scarti lavorazione materiali plastici ecc. T/H
MAIORE PERLA SPA CINISELLO BALSAMO	NET	- idem -	Fanghi sedimentazione S
MAGNI PLAST SPA BRUGHERIO	RSD	- idem -	Acetone sporco da lavaggio S
M.M.D. - MAX MEYER DUCA SPA MILANO	RSD - VRS - VAL - VAP - RIF - RPV SLB -	- idem -	Residui lavorazione pitture e vernici T/H
MILESI SPA BAREGGIO		- idem -	Residui lavorazione vernici T/H
MONTE FIVOS SPA BOLLATE	RPV - SLB - PFA	- idem -	Prodotti obsoleti di laboratorio S
PIGMENTI ITALIA SPA CESANO MADERANO	SLB - SOL - SCL - PFA	- idem -	Campioni prodotti e materie prime obsolete da analisi T/H
PNEUMATICI PIRELLI SPA MILANO	GRP - ACR - RSP - VAR -	- idem -	Miscela di grasso di tenuta S
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO	SLB - PFA	- idem -	Batterie, lacche, vernici, prodotti fitofarmaci T/H
RINAR CHIMICA SPA TRISSINO	SLF - RSD - MPV - VRS - FLS	- idem -	Residui organici elettrolitici e prodotti organici obsoleti T/H
RODHE - POULENC GEORAZZI SPA OSIATE DI BOLLATE	SLL - VAP - SCF - GRP -	- idem -	Solfato sodico - scarti filatura S
SALCHI SPA BIRAGO - MORGONA	VAP - RSD - RCP - SLB - RSP - VAL - SLL - VAS -	- idem -	Vernici depurate, scarti lavorazione, resine S

AZIENDE I CUI RIFIUTI SONO			
ARRIVATI A GENOVA CON LA M/N "ZANOOBIA"		PARTITI DA MARINA DI CARRARA CON LA M/N "LINIX"	
Denominazione Sociale	Tipologia Rifiuto	Denominazione Sociale	Tipologia Rifiuto
SAVID S.V.P. COMO	SLF - RSD - RPV - VAP - FLS	- idem -	Patte di emulsione acquose con resine poliacriliche S
SCAM S.V.P. MODENA	PFA - RSP - VAR - SLF	- idem -	pesticidi - fitofarmaci T/H
		CAMBIAGHI GIOSEPPA S.A.S. MILANO	Acque di processo S
		C.I.A. SPA - MILANO	Resine fenoliche S
		Compagnia Italiana Abrasivi CONTARDO S.P.A. - LUVE UBOLDO	Resine da vernici S
		EDITRICE L'ANNUNZIATO S.N.C. VARESE	Vorili S
		CHI-SPA CASCIAGO	Fanghi linea smaltatura pezzi metallici S
		HERBERTS ITALIANA SPA CAVENAGO BRIANZA	Residui produzione vernici obsolete T/H
		Industria Chimica Bozzato	materie prime (inibitori) T/H
		Industria chimica Finemina MILANO	Pitture fuori specifica S
		KINDER BABY SPA BISUSCHIO (VA)	Tenaci contaminate da olio combustibile S
		S.A. ITALIANA KELLER MILANO	Scarti lavorazione vernici obsolete T/H
		MACCHI SPA.	Filtri, forni verniciatura metallici, vernici obsolete S
		MAFFEI CHIMICA SPA MILANO	Resine T/H
		MARTINELLI NEW- BAARSSO	Fanghi S

A BORDO DELLO ZANOOBIA
NON SONO STATI RINVIENUTI
FUSTI CON DICITURE DI
QUESTE AZIENDE

3

ARRIVATI A GENOVA CON LA M/N "ZANOOBIA"		PARTITI DA MARINA DI CARRARA CON LA M/N "LINIX"	
Denominazione Sociale	Tipologia Rifiuto	Denominazione Sociale	Tipologia Rifiuto
		NUOVA ARDET S.r.l. CASARATE SENAGONE	Scarti produzione verniciatura S
		P.I.A.D. S.p.A. OZZERO	Scarti resine S
		RETTI FINE NORO VARESE	Fanghi S
		RIZZOLI PERIODICI S.p.A. MILANO	Fondo inchiostro rotocalco S
A BORDO NON SONO FUSTI CON QUESTE	DELLO ZANOOBIA STATI RINVENUTI DICITURE DI AZIENDE	SPREA S.p.A. CASTELSEPRIO	Resine epossidiche T/N
		VELAC S.p.A. TARZZANO S/N	Residui prodotti verniciatura T/N
		ZUCCHI Vernice S.p.A. MILANO	Paste da stampa esauste S

L'elenco – che è in realtà parziale – mostra come i clienti della Jelly Wax che avevano fatto ricorso all'esportazione dei rifiuti fossero gruppi di rilievo dell'industria chimica e farmaceutica dell'epoca. Tra i produttori vi era anche l'agenzia governativa statunitense responsabile della gestione dei rifiuti prodotti dalle basi militari Usa in Italia (Aviano, in questo caso), la DLA, Defence Logistic Agency. Per ognuna delle società indicate il Commissario *ad acta* effettuò ulteriori verifiche, chiedendo l'elenco degli smaltitori di rifiuti utilizzati per il periodo 1985-1987. In alcuni casi fu chiesto un ulteriore riscontro alle amministrazioni comunali dei luoghi dove le società avevano la sede legale, chiedendo l'elenco delle comunicazioni di trasferimento di rifiuti.

La complessa attività si concluse con un dettagliato incrocio di dati tra i residui trovati nei fusti sulla Zanoobia (considerando la sostanza e la presenza di segni identificativi sui bidoni - come etichette, simboli od altro - accuratamente fotografati) e le bolle di trasporto dei rifiuti relativi al caricamento della nave Lynx. Questo lavoro dettagliato ha permesso all'amministrazione dello Stato di avviare un contenzioso civile nei confronti delle società responsabili dell'esportazione dei rifiuti – prima fra tutte la Jelly Wax e la Ambrosini – che si è concluso con sentenza di condanna definitiva delle società nel 2017⁵³.

53 Doc 1810.002, lettera dell'Avvocatura dello Stato alla Commissione: "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).

5.7 Lo smaltimento finale dei rifiuti rientrati

Dall'analisi della documentazione acquisita è possibile avere informazioni certe sullo smaltimento finale dei rifiuti arrivati a Genova con la Zanoobia solo per una parte dei fusti scaricati. Su questo specifico punto sarebbero necessari ulteriori accertamenti per poter avere un quadro certo, resi però estremamente difficoltosi per il lungo tempo passato.

Il primo dato emerge dall'accertamento effettuato sul carico dal perito Mario Costadura. In una comunicazione inviata al Presidente del tribunale di Genova il 2 gennaio 1989 si legge:

“Dei 10952 fusti di rifiuti originariamente presenti sulla nave, alla data del 2 dicembre 1988 solo 4953 erano ancora depositati a bordo, mentre 5639 erano già stati sbarcati. Di questi ultimi circa 250 (contenenti per lo più peci e grassi minerali ed animali) risulterebbero già inviati alla Soc. Servizi Industriali di Orbassano (TO) per le operazioni di smaltimento. Il Com.te Garri ha avvertito che, a partire dal 3 gennaio 1989, le suddette operazioni di scarico e smaltimento dei fusti residui riprenderanno con intensificata celerità, per cui alla data del 9 gennaio 1989 il numero dei fusti rimasti a bordo sarà ulteriormente diminuito. E' altresì rilevante che un numero imprecisato dei fusti originari sono stati svuotati ed il loro contenuto trasferito in altri contenitori”⁵⁴.

I rifiuti furono caratterizzati ed analizzati dalla società Castalia. Le relative schede analitiche sono state acquisite dalla Commissione (Doc 2440.012). Tra gli atti vi un registro dettagliato (Doc 2440.013) che indica la data di partenza e la destinazione per lo smaltimento di ogni singolo fusto; l'impianto indicato è la Servizi Industriali di Orbassano (indicata con la sigla S.I.), anche se il registro appare incompleto (per gran parte dei fusti non c'è indicazione di data e di destinazione). E' dunque presumibile che il documento sia stato aggiornato solo fino ad un certo momento.

Nel verbale della Commissione tecnica di collaudo del 6 aprile 1989, rispetto allo smaltimento finale dei rifiuti, si legge: “Solamente 2233 fusti (...) sono stati smaltiti definitivamente presso la Società Servizi Industriali di Orbassano”. Rimanevano, in quel momento, in attesa di smaltimento 8.359 fusti; rispetto a questi la Commissione tecnica chiedeva alla società Castalia di conoscere “le decisioni che adotterà (...) per il loro smaltimento”⁵⁵.

Nella riunione della Commissione tecnica di collaudo del 23 novembre 1989 il Commissario *ad acta* rappresentava le “difficoltà che si frappongono allo smaltimento dei rifiuti in ragione alle ridotte capacità di ricezione degli impianti”⁵⁶.

Nella riunione del 29 gennaio 1990 si stabiliva come termine contrattuale per lo smaltimento dei rifiuti il 26 aprile 1990. Con atti successivi questo termine viene prorogato di 120 giorni. Il direttore dei lavori stimerà il costo per il completamento dello smaltimento in 9 miliardi di lire. Nel maggio 1990 la Castalia avanza l'ipotesi dell'invio dei materiali in impianti in Inghilterra dopo un primo trattamento.

Nella riunione dell'8 marzo 1991 il direttore dei lavori, ingegnere Lupoi, riferisce che “i rifiuti sono stati tutti avviati a smaltimento”. Non sono indicati ulteriori dettagli.

Altri dati sono desumibili dai verbali di ripresa dei lavori tra il Commissario *ad acta* e la società Castalia: in particolare 124 fusti sarebbero stati inviati alla ditta inglese Reckem, tramite la Ecodeco nel 1989, per testare lo smaltimento.

I lavori della Castalia verranno certificati il 24 gennaio 1991 dalla Commissione collaudatrice; l'ammontare complessivo dei lavori risulta essere di circa 13,899 miliardi di lire.

Dallo stato di avanzamento finale dei lavori del 30 aprile 1991, relativamente allo smaltimento risulta utilizzati i seguenti impianti:

- discarica estera Lanstar 1,7 mld di lire complessivamente;
- “smaltimento tramite CIT” 2,6 mld di lire;

54 Doc 2440.004, pagina 26

55 Doc 2440.001, pagina 13

56 Doc 2440.001, pagina 18

- rifiuti industriali allo stato liquido smaltiti presso Rechem, tramite Ecodeco 520 mln di lire complessivamente;
- rifiuti industriali allo stato liquido smaltiti presso “Inceneritore italiano” (non specificato) 144 mln di lire;
- smaltimento presso Servizi industriali 228 mln di lire.

La maggior parte dei rifiuti, stando ai costi indicati, è stata ufficialmente smaltita nell’impianto inglese di Lanstar⁵⁷.

⁵⁷ Questa discarica, insieme ad altri impianti esteri, ha ricevuto anche i rifiuti riportati in Italia dalla Karin B, motonave che trasportò i residui raccolti a Koko. Rispetto al caso Karin B, nel corso della XIV legislatura venne audito Demetrio Egidi, direttore del servizio protezione civile della regione Emilia-Romagna. Demetrio Egidi fornì alla Commissione molte informazioni rispetto alla gestione dell’emergenza legata alla citata Karin B e alla nave Hai-Xiong, anch’essa utilizzata per il rimpatrio dei rifiuti trovati a Koko, Nigeria. L’audizione è consultabile al link: <http://www.parlamento.it/parlam/bicam/rifiuti/Sedute/36.htm>